CORRIERE DELLA SERA
SETTE

Data 02-12-2016
Pagina 58/60
Foglio 1 / 3

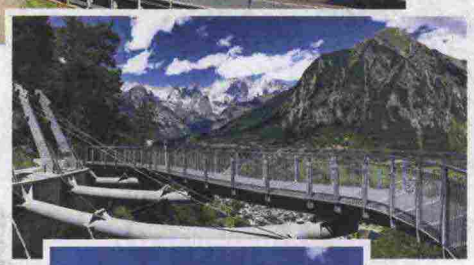
Viaggio in Italia I percorsi meno noti del Centro-Nord

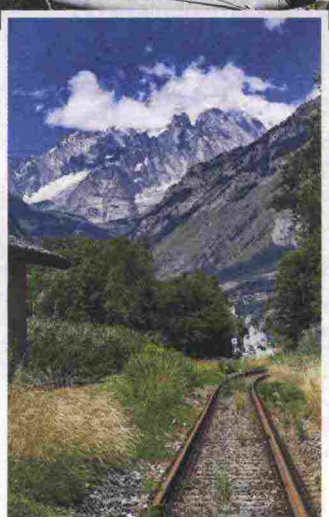
Umiliate e off ma piene di fascino

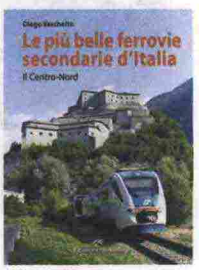
Le ferrovie secondarie sono spesso degli autentici gioielli. Martoriate tra gli Anni 60 e 80, ora sono rivalutate. Come alternativa per riscoprire il territorio

di **Paolo Conti**

Scrisse Tiziano Terzani, straordinario inviato e instancabile viaggiatore: «Il treno, con i suoi agi di tempo e i suoi disagi di spazio, rimette addosso la disusata curiosità per i particolari, affina l'attenzione per quel che si ha attorno, per quel che scorre fuori del finestrino. Sugli aerei presto s'impara a non guardare, a non ascoltare». I nostri tempi ci obbligano, appunto, «a non guardare, a non ascoltare». Salendo su un treno, è inevitabile guardare dal finestrino. E spesso ci si trova a confidare interi capitoli di vita a chi ci siede accanto, ascoltando la sua vita. Forse è un po' questa la filosofia del libro *Le più belle ferrovie secondarie d'Italia/ Il Centro-Nord* scritto da Diego Vaschetto (specialista in scienze e culture alpine, difesa del suolo e tutela dell'ambiente) pubblicato dalle Edizioni del Capricorno. Un viaggio nelle tratte minori, un tempo indispensabile catena di trasmissione e di collegamento tra le diverse anime della provincia italiana. Giustamente, all'inizio appaiono due citazioni che sono altrettante chiavi di lettura. Una frase di Paolo Rumiz, altro viaggiatore titolare di una sua particolare cifra narrativa: «Il treno è una visione laterale della vita: non fai in tempo a vederla ed è già passata». L'altra appartiene a Francesco Guccini, un manifesto per più generazioni di italiani: «E la locomotiva sembra-





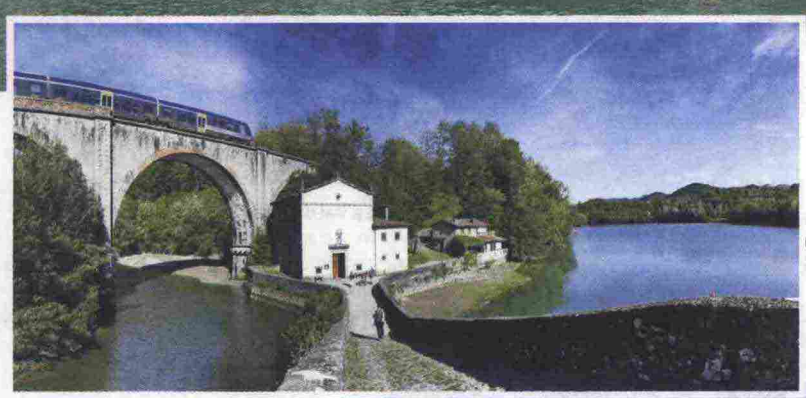


Ivrea-Aosta-Pré Saint Didier
In alto, un autotreno Minuetto diesel vicino alla stazione romana di Donnaz; sotto, la passerella sull'orrido di Pré-Saint-Didier; e, a fianco, la ferrovia a valle di Morgex. A destra, a copertina del libro.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

CORRIERE DELLA SERA
SETTE

Data 02-12-2016
Pagina 58/60
Foglio 2 / 3



La Garfagnana: Aulla-Lucca
In alto, il ponte della Maddalena presso Borgo a Mozzano (Lucca) con un ATR 220 di passaggio; sotto, il ponte e la chiesetta della Madonna delle Grazie vista dal ponte del Diavolo; qui a fianco, il viadotto sul torrente Edron vicino alla stazione di Poggio Careggine.

va fosse un mostro strano/ che l'uomo dominava con il pensiero e con la mano/ ruggendo si lasciava indietro distanze che sembravano infinite/ sembrava avesse dentro un potere tremendo/ la stessa forza della dinamite».

Non c'è dinamite, nel libro di Diego Vaschetto. Solo un inno d'amore per un mondo in gran parte scomparso. Si legge nell'introduzione: «Tra il 1960 e il 1980 vennero chiusi migliaia di chilometri di ferrovie secondarie in ogni regione d'Italia che vide così sparire le caratteristiche linee a scartamento ridotto della Sicilia e della Calabria, talvolta autentici capolavori di ingegneria ferroviaria, così come le affascinanti linee della Sardegna che attraversavano paesaggi di enorme valenza paesaggistica, o quelle rapide e tortuose che s'inoltravano nelle aspre vallate dell'Appenino Centrale tra l'Umbria, le Marche e l'Abruzzo».

Ma la strage non riguarda solo quegli anni, ovvero il ventennio in cui l'Italia si affidò acriticamente alla Religione del Trasporto su Gomma, ovvero alla fiducia nella moltiplicazione della rete autostradale: «La tendenza negativa non si è arresa neppure nel nuovo millennio, che ha visto la scomparsa di centinaia di chilometri di linee nel solo Piemonte, con l'ultima sgradita sorpresa, alla fine del 2015, della chiusura della storica e scenografica ferrovia tra Aosta e Prè-Saint-Didier al cospetto del monte Bianco», considerata ora «sospesa».

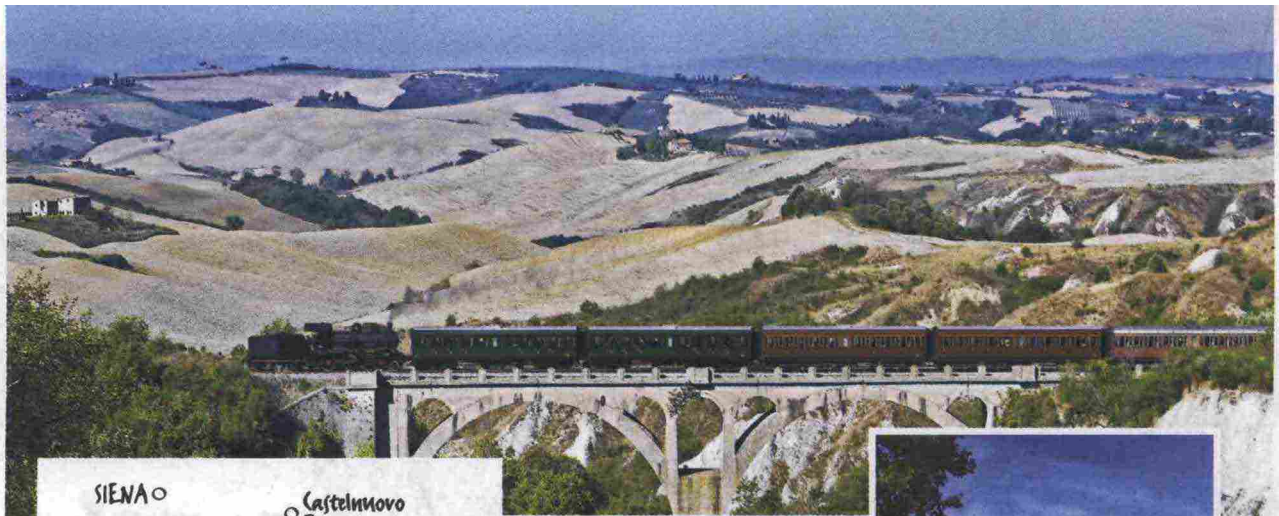
Sono autentiche amputazioni del Bello. L'autore spera naturalmente «che la tendenza possa invertirsi». Nel frattempo ecco questa testimonianza di un universo in cui l'estetica vinceva la partita con la velocità, assicurando la continuità di forti legami territoriali. Ecco cosa scrive Diego Vaschetto a proposito proprio dell'Aosta-Prè-Saint-Didier: «Il tratto fino ad Aosta supera la strettoia dominata dall'imponente fortezza di Bard e le gole del Montjovet con un ardito tracciato che si addentra nella stretta forra a valle di Chatillon, dominata dallo scenografico castello di Usel». Tutte le immagini del libro (realizzate dall'autore, apprezzato fotografo) testimoniano come le ferrovie secondarie d'Italia, nella loro diversità tecnica, strutturale e storica, siano legate da un robusto filo: il rispetto dell'ambiente, il dialogo col paesaggio italiano, la capacità di non sfregiare e di non deturpare. Nessun No-Tav protesterebbe contro una di queste tratte.

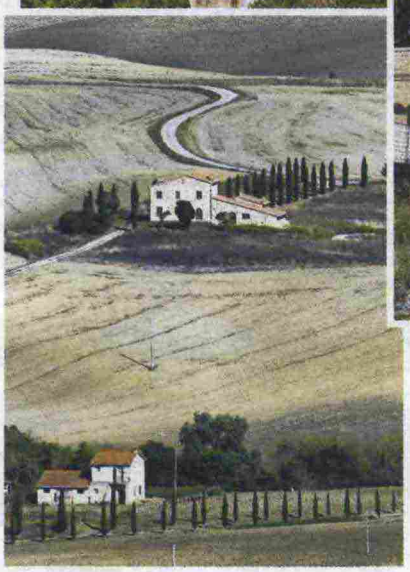
Le foto storiche della ferrovia Spoleto-Nor-

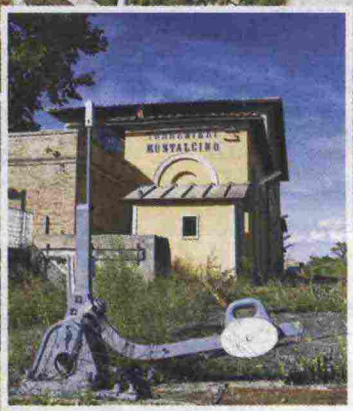
Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

CORRIERE DELLA SERA
SETTE

Data 02-12-2016
Pagina 58/60
Foglio 3 / 3







La Val d'Orcia: Asciano - Monte Antico
In alto, un treno storico che attraversa uno dei due viadotti di Montalceto; qui sopra, uno scambio ancora con leva di comando a mano nella stazione di Torrenieri-Montalcino; e, a sinistra, un tratto della ferrovia vicino al castello di San Giovanni d'Asso.

cia raccontano un capitolo importante del Cuore Verde d'Italia. Oggi, un viaggiatore raffinato e attento, seguendo le istruzioni contenute nel libro, può ritrovare il percorso: «A Spoleto, il tracciato della ferrovia inizia vicino allo svincolo Spoleto Nord con l'aspetto di una sterrata chiusa con una sbarra e con un cartellone esplicativo. Volendo seguire tutta la strada occorre una bici da sterrato robusta e un buon allentamento, visto che sono 40 chilometri». Le immagini riportano la mole del grandioso viadotto in pietra di Cortaccione, dove passava la linea ferroviaria, col pilone centrale alto quasi 60 metri, e sullo sfondo il verde umbro che splende.

Sapienza tecnica. Ancora in funzione è, fortunatamente, la ferrovia Cuneo-Nizza-Ventimiglia che l'autore definisce «una delle più spettacolari linee di montagna al mondo». Infatti «le profonde gole del Roya e dei suoi affluenti vengono scavalcate con imponenti viadotti come quelli della Chapelle, di Saint Dalmas, di Scarassoui e della Maglia e i ponti sulla Biogna, di Saorge, di Briga e di Fontan-Saorge». Prove concrete di una consolidata sapienza tecnica ma anche, in parallelo, di un vero amore per i luoghi, di evidente rispetto per una magnificenza naturale mai violata ma solo «attraversata». Una specie di carezza ingegneristica, bella da vedere e spettacolare da utilizzare.

La ferrovia della Val d'Orcia, tra Asciano e Monte Antico, venne «tagliata come un ramo secco nel 1994», scrive Diego Vaschetto. Giudizio ineccepibile. C'è da chiedersi con quale coraggio (le leggi dell'economia non hanno parentele con quelle della Bellezza) sia stata abolita una tratta che non sfigurerebbe in una galleria della grande pittura di area senese. Spiega l'autore: «L'affascinante tracciato permette di osservare, in poche decine di chilometri, le selvagge formazioni di calanchi che circondano l'Abbazia di Monte Oliveto Maggiore, le colline della valle dell'Asso, con i classici colori delle Crete Senesi, le pendici tappezzate dalle scenografiche vigne del pregiato vino Brunello, con sulla linea di cresta la sagoma fortificata di Montalcino, attraversando un paesaggio lontano dalle strade principali, caratterizzato da una rada urbanizzazione fatta di casolari isolati e piccole borgate sparse in una campagna dove la natura e il silenzio sono i soli protagonisti». Sembra il manifesto ideale di quel turismo colto, raffinato, che cerca il tempo e il modo per riflettere, esattamente quanto detesta le folle assiepate in coda nel triangolo Venezia-Firenze-Roma capace di trangugiare milioni e milioni di visitatori ogni anno. Basterebbe l'indicibile eleganza dell'ingresso della stazione di Montalcino per raccontare un'intera civiltà ferroviaria, ma anche culturale e sociale.

Ogni tanto qualche migliorìa tecnica salva la linea ma non sottrae fascino. È il caso, scrive Diego Vaschetto, della ferrovia Porrettana, inaugurata nel 1864, per settant'anni l'unico collegamento tra Firenze e Bologna: «Con la riapertura nel novembre 2014, dopo una lunga chiusura in seguito a una frana, la linea tra Porretta e Pistoia è stata dotata di moderni elettrotreni Jazz prodotti dall'Alstom Ferroviaria che la percorrono con cadenza oraria o bioraria senza nulla togliere, con il loro aspetto avveniristico, al fascino di questa storica linea che ha ormai superato i 150 anni d'età».

Perché il bello di questo libro è che non è passatista, né nostalgico. Vuole solo dimostrare che quelle ferrovie hanno un senso anche oggi. E in più sono bellissime.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.