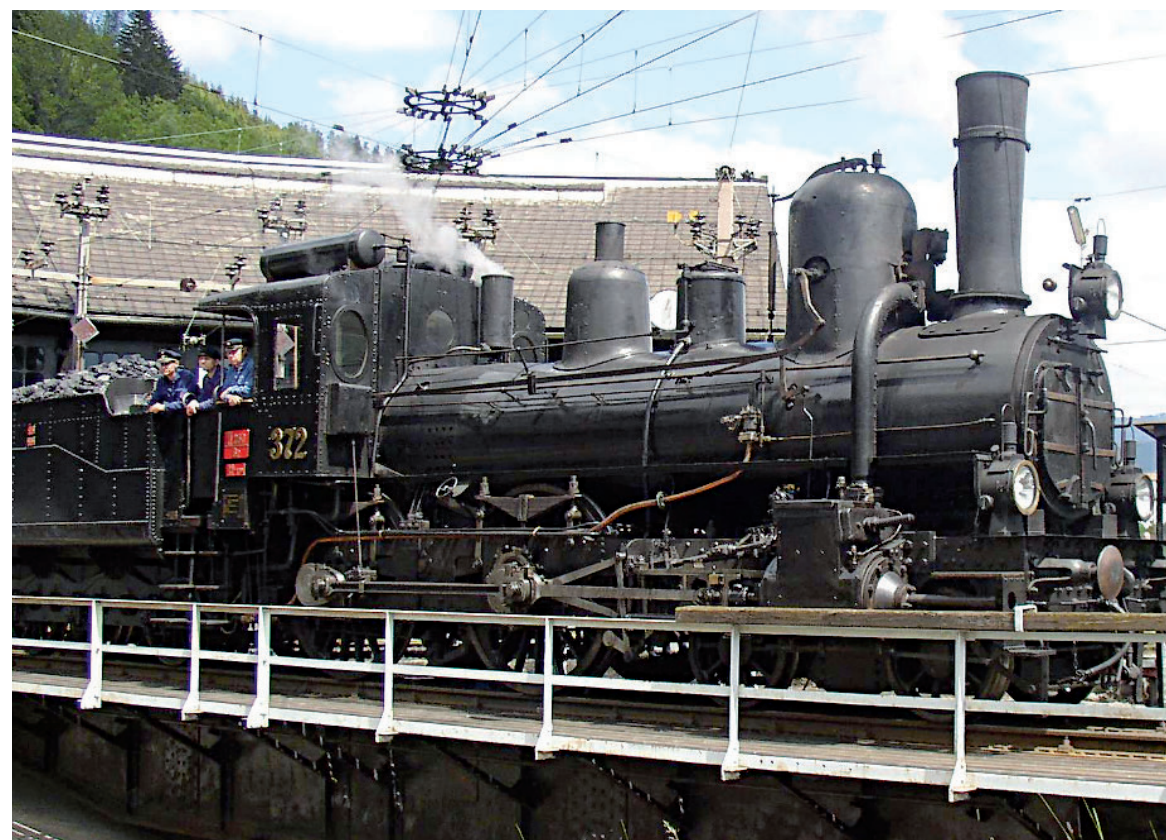


TRASPORTI

Treni, ecco cosa rimane della "Tav" austro-ungarica



La locomotiva a vapore n° 372, serie 17c delle Ferrovie meridionali austro-ungariche, alla stazione di Mürzzuschlag, Stiria

Addio a Rosamunde Pilcher

Poco amata dalla critica, molto invece dal pubblico è morta giovedì a 94 anni in Scozia, sua terra d'adozione, Rosamunde Pilcher, scrittrice di racconti "rosa" e romanzi sentimentali di fama mondiale fra cui il bestseller *I Cercatori di Conchiglie*. Autrice di racconti e di 28 romanzi pubblicati fra il 1949 e il 2000, quando decise di ritirarsi, iniziò a scrivere con lo pseudonimo Jane Foster, per poi firmare col proprio nome a partire dal 1955. In totale i suoi libri hanno venduto circa 60 milioni di copie grazie a un pubblico dalla lacrima facile, come lei stessa riconosceva, mantenendo un profilo di modestia sul proprio valore narrativo. Numerosi gli adattamenti cinematografici e televisivi delle sue storie. *I Cercatori di Conchiglie* restò per 49 settimane in testa alla classifica del New York Times, per essere poi trasposto in una prima miniserie tv con Angela Lansbury nel 1989, quindi in una pièce teatrale nel 2005, e ancora, nel 2006, in una seconda miniserie interpretata da Vanessa Redgrave.

A San Miniato il premio Stella dell'Arte

Sarà il vescovo di San Miniato (Pisa), monsignor Andrea Migliavacca, oggi alle 16 a consegnare la "Stella dell'Arte". «Il premio - spiega Fabrizio Mandorlini, presidente Ucai San Miniato - nasce nel 2009, su iniziativa dell'Unione Cattolica Artisti Italiani (Ucai), per valorizzare l'attività di quanti, nelle rispettive discipline di competenza, si sono dedicati all'Arte con l'obiettivo di farne un mezzo di crescita e di elevazione». A ricevere la riproduzione in scala in ceramica della stella in marmo bianco e verde, incastonata nella facciata della cattedrale di San Miniato, saranno: il cardinale Lorenzo Baldisseri, "pianista dei Papi" (Musica), l'architetto Franco Tagliabue di Ildesign (Architettura), lo "scultore sociale" Felice Tagliaferri (Arti visive), monsignor Antonio Interguglielmi, cappellano Rai (Letteratura), Lino Guancia (Teatro). Due premi speciali: per il decennale della "Stella dell'Arte" all'architetto Pierluigi Cervellati e, un secondo, alla memoria di Giuseppe Fontanelli, autore della Pala della Misericordia che si trova nel duomo. (R. Gob.)

"Michelangelo" di Arnone a Firenze

Stasera alle ore 21 in Palazzo Vecchio a Firenze andrà in scena l'atto unico *Michelangelo* di Vincenzo Arnone, con l'Accademia Teatrale di Firenze e per la regia di Pietro Bartolini. Tredici attori, in costumi d'epoca, interpretano il darma che si apre a Roma nell'Anno Santo del 1550 e poi in un fitto dialogo tra il grande artista e Giorgio Vasari rievoca la Firenze di fine Quattrocento e inizi Cinquecento e le figure di Marsilio Ficino, Pico della Mirandola, Savonarola, Lorenzo il Magnifico... «Il testo teatrale - spiega l'autore - non è soltanto una occasione per ricordare, ma soprattutto per interpretare e rivivere i difficili rapporti tra la religione, la filosofia e la politica fiorentina di quei tempi».

Galileo Chini in mostra a Pontedera

Fino al 28 aprile il PALP Palazzo Pretorio di Pontedera, ospita la mostra "Orizzonti d'acqua tra Pittura e Arti Decorative. Galileo Chini e altri protagonisti del primo Novecento". Galileo Chini è stato una figura di rilievo del Modernismo internazionale. Il tema è l'acqua osservata da artisti che hanno condiviso con lui le esperienze del periodo, dal Simbolismo al Liberty, dalla Secessione viennese alle suggestioni dell'Orientalismo.

Nuoro, il Man festeggia i venti anni

Oggi e domani il Museo della Provincia di Nuoro, diretto da Luigi Fassi, festeggia il ventesimo anniversario di attività. Per l'occasione il MAN apre le porte dello storico palazzo di Piazza Satta, nuova acquisizione del museo che nei prossimi mesi ospiterà le mostre temporanee. Durante queste giornate, si potrà vedere in anteprima il futuro allestimento tramite l'ausilio della realtà aumentata, che renderà concretamente fruibili tre ale dei nuovi spazi del museo. Attualmente al museo sono allestite le mostre "Sabir", prima personale in Italia dell'artista israeliano Dor Guez, "Sogno d'oltremare", personale di François-Xavier Gbré; la collettiva "O Youth and Beauty!".

A Villa Torlonia le maschere della Lucania

Apre oggi ai Musei di Villa Torlonia, Casina delle Civette, a Roma la mostra "Il mito rivisitato. Le maschere arcaiche della Basilicata". Si tratta trentotto opere tra maschere e sculture realizzate dall'artista Nicola Toce (1970) che, tra volti antropomorfi, animali fantastici, creature magiche, rielaborano storie legate ai territori lucani e alle loro tradizioni.

Mentre a Ovest si accendono le polemiche sulla Torino-Lione, a Est agli inizi del Novecento gloriose ferrovie univano Trieste e Vienna con tempi di percorrenza inferiori a quelli di oggi. Tutte le linee collegate sono ridotte ora a portare soltanto trenini pendolari

ALESSANDRO MARZO MAGNO

Tanto rumore per la linea Tav a Nordovest, quando a Nordest c'era già, e da più di un secolo. L'avevano completata gli austro-ungarici a inizio Novecento e noi ce ne siamo del tutto scordati, tanto che quelle gloriose linee ferroviarie oggi sono, in alcuni casi, ridotte a portare soltanto trenini pendolari.

Il primo artefice della Tav asburgica era stato un ingegnere veneziano, Carlo Ghega, nato e morto austriaco e per questo quasi del tutto dimenticato in Italia (l'Austria, invece, gli aveva dedicato la banconota da venti scellini). Ghega è stato forse il più geniale costruttore di ferrovie di tutti i tempi, il primo a far andare le locomotive a vapore in montagna, il primo a far superare ai treni pendenze in precedenza impensate. Nel 1857 era stata completata la Meridionale (o Südbahn) linea ferroviaria privata che univa Trieste a Vienna via Lubiana, Maribor, Graz. Ghega ne aveva progettato il tracciato a cominciare dal viadotto del Semmering, una delle più ardite costruzioni ferroviarie del continente europeo (tutt'oggi utilizzato dalle ferrovie austriache e divenuto patrimonio dell'umanità Unesco). Un altro viadotto di Ghega, quello di Barcola, è ancora ai nostri giorni usato dai treni da e per Trieste, mentre quello di Borovnica, in Slovenia, è stato distrutto durante la Seconda guerra mondiale (ce n'è un altro ad Aurisina, dove transitano solo i pochi convogli diretti oltreconfine). Questa linea è ancor oggi in teoria utilizzabile, ma di fatto risulta spezzettata dai vari confini. Già andare da Trieste a Lubiana via rotaia è una mezza impresa, resa nuovamente possibile dal settembre 2018 perché per molti anni nessun treno univa le due città (comunque per percorrere 90 chilometri ci si mette un'ora e quaranta minuti).

La ferrovia che univa la capitale asburgica con il suo unico porto aveva assunto un'importanza sempre maggiore, tanto che lo stato austriaco aveva deciso di costruire una nuova ferrovia tra Vienna e Trieste, in concorrenza con quella privata, e lungo un tracciato diverso: nasce così la Transalpina (o Staatbahn). Viene decisa nel 1901, terminata nel 1909 - notare i tempi - transita per Gorizia e la valle dell'Isonzo per spingersi oltre Vienna, fino a fino a České Budějovice, patria della birra Budweiser, oggi in Repubblica Ceca. C'erano cinque treni al giorno che univano Trieste a Vienna e tre al giorno dalla città adriatica a Praga. I contadini istriani, i pescatori di Duino, i viticoltori del Collio, caricavano in treno le loro merci la sera e al mattino successivo erano in vendita sui banchi del mercato della capitale imperiale. Uno dei passeggeri abituali della Meridionale era Italo Svevo, al secolo Ettore Schmitz: lo scrittore andava a Vienna per vendere all'ammiraglio le vernici sottomarine prodotte dalla ditta di famiglia, la Veneziani (i binari passavano giusto davanti a casa sua).

Grazie alle due linee ferroviarie (Meridionale e Transalpina) nel 1913 il porto di Trieste fa il botto, stabilendo il record di 5 milioni e mezzo di tonnellate di merci trattate, livello nuovamente raggiunto soltanto cinquant'anni più tardi. La Transalpina nel suo tratto sloveno è oggi ridotta a una linea secondaria, mentre la stazione triestina è diventata un museo (Museo ferroviario di Campo Marzio). A Gorizia il piazzale della stazione era diviso dal confine tra Italia e Jugoslavia prima e Slovenia poi; il cosiddetto "Muro di Gorizia" è durato dal 1947 al 2004, quando lo slargo è stato finalmente liberato in seguito all'entrata

della Slovenia nell'Unione europea. Nessuno si lamentava, al tempo, dei tracciati ferroviari che non erano soltanto questi: da Trieste si poteva andare a Fiume (linea non più utilizzata dopo lo scoppio della guerra del 1991); a Pola via Erpelle, e a Parenzo, con una ferrovia a scartamento ridotto, oggi divenuta pista ciclabile. La Tav austro-ungarica era completata dalla Pontebbana, ovvero la ferrovia che ancora oggi collega (poco) l'Italia all'Austria. Questa linea è stata comincia-

ta dagli austriaci a metà Ottocento e, dopo il passaggio del Friuli all'Italia (1866), è stata completata dagli italiani. Entrata in esercizio nel 1879, la Pontebbana si ricollegava alla Meridionale all'altezza di Tarvisio (rimasta austriaca fino al 1918). Danneggiata dal terremoto del Friuli del 1976, la linea è stata completamente rifatta nel segmento da Carnia a Tarvisio, con i lavori ultimati soltanto nel 2003; largamente sottoutilizzata, per anni ci è transitato un solo treno passeggeri notturno, ora i convogli Vene-

zia-Vienna sono diventati tre. Non solo ai tempi di Francesco Giuseppe c'erano più linee ferroviarie funzionanti tra il Nordest italiano e l'Austria rispetto a quelle odierne, ma i tempi di percorrenza erano inferiori o pari agli attuali. Per andare da Trieste a Vienna fino al 1914 ci si metteva meno tempo di oggi, anche perché degli svariati treni che univano le due città non rimane più traccia. Per bene che vada, si cambia a Udine.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

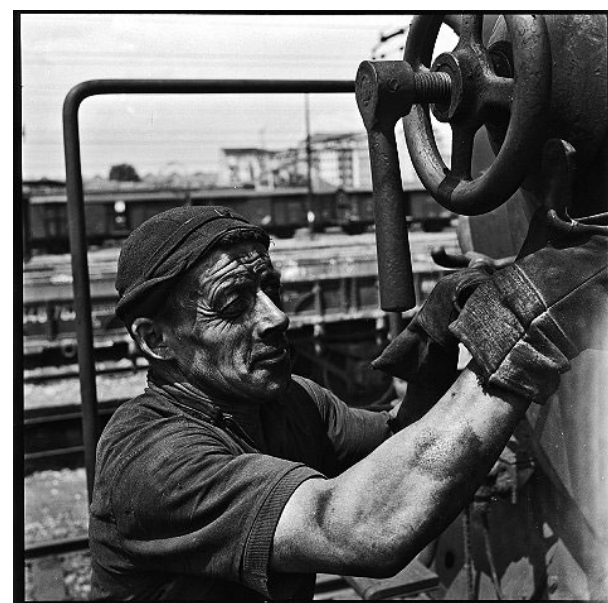
FERROVIE DELLO STATO

In viaggio sui binari della storia, quei vagoni che hanno unito l'Italia

GIUSEPPE MATARAZZO



Due foto tratte da "Di uomini e ferro" (Rizzoli): sopra, saluti alla stazione di Roma Termini, 1981; sotto, addetto alla pulizia delle camere a fumo nel deposito di Torino Smistamento, 1957/ © Archivio Fondazione FS Italiane



Fatta l'Italia, gli italiani si ritrovano sui treni. Di stazione in stazione. Il miracolo economico e le speranze della gente viaggiano sulle strade ferrate da Nord a Sud, da Est a Ovest. Il treno del Sole, la Freccia del Sud o quella della Laguna. È su queste carrozze che l'Italia si scopre nazione. Il treno è l'icona dell'andare. «Alla Stazione Termini, il primo a saltar giù dal vagone, fresco come una rosa, era lui. In mano stringeva il gettone. Nelle nicchie tra i pilastri e gli stand, i telefoni grigi non attendevano che lui. Infilò il gettone, fece il numero, ascoltò col battucchio il trillo lontano...», scriveva Italo Calvino, nel 1957, in *L'avventura di un viaggiatore*. Chi non ha - come il giovane di Calvino - un ricordo, un incontro, un sogno scandito dallo sferragliare del treno o dal fischio di una capostazione? Pur essendo un lavoro documentale, suscita non poche emozioni il prezioso volume *Di uomini e ferro* (Rizzoli, pagine 256, euro 65,00), un "viaggio negli archivi fotografici delle Ferrovie dello Stato" proposto dalla Fondazione Fs Italiane. Nelle 200 immagini - scelte fra le migliaia contenute nell'archivio, insieme a documenti e filmati - c'è la macchina e ci sono gli uomini dell'Italia in movimento che scorrono sui binari della storia. I ferrovieri e i passeggeri. Le stazioni e il Bel paese. Il fascino del treno «non conosce l'usura del tempo. Né l'avanzare delle tecnologie», nota nel testo introduttivo Ferruccio de Bortoli. Le copertine della "Domenica del Corriere" o della "Tribuna illustrata" raccontavano l'Italia che si aggrappava al progresso. «Tutto poteva cadere sul treno - continua De Bortoli - dal gesto eroico al miracolo. Ma il treno non si fermava, mostrava orgoglioso la propria evoluzione. Vi saliva anche papa Giovanni XXIII, uscendo dalla stazione del Vaticano, per recarsi a Loreto».

Locali, espressi e direttissimi. Si viaggiava di giorno, anche sugli strapuntini, e di notte, nelle cuccette. Il simbolo del miracolo economico era il Settebello, l'elettrotreno Breda Etr 300 del 1952. Il nonno di un moderno Frecciarossa. «Sui binari è corsa la tecnologia», afferma il presidente della Fondazione, Mauro Moretti. Come le prime locomotive a vapore, oggi l'alta velocità ha cambiato nuovamente le abitudini degli italiani, li ha riportati a preferire, in tratte impensabili solo alcuni anni fa, il treno all'aereo. Sono treni che "accorciano" il paese, perché lo avvicinano. Ma lo "accorciano" anche, e tristemente, perché lì dove non arrivano, si rischia l'isolamento. Sfolgiare in queste pagine il miracolo di Fs di avvicinare Scilla e Cariddi con il Treno del Sole o la Freccia del Sud che entravano e uscivano dalla pancia delle navi traghetto, carichi di valigie di cartone e di speranze, genera nostalgia. Questi treni oggi lentamente scompaiono, senza nulla in cambio. L'alta velocità qui non c'è. Guardando il treno che lambisce l'isola Bella, sotto Taormina, siamo fermi a *Conversazione in Sicilia*, 1941, di Elio Vittorini: «Alle tre, nel sole di dicembre, dietro il mare che scoppiettava nascosto, il trenino entrava, piccoli vagoni verdi, in una gola di roccia». Ciò che il treno ha unito, ora "divide". Ma questa è un'altra storia. Di uomini e ferro. In un Paese ancora una volta da ricucire.

© RIPRODUZIONE RISERVATA