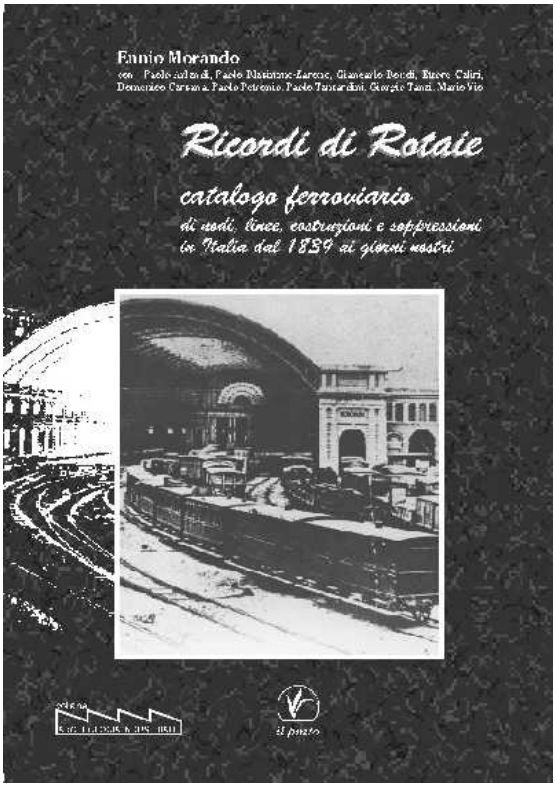
BIGLIETTERIA FERROVIARIA
ACQUISTA QUI!
Scopri le offerte per i treni Alta Velocità e non solo!
TRENITALIA
.ITALO
SNCF

*da **Libri** del 11 novembre 1997*

Ricordi di Rotaie

di Alessandro Manfredi

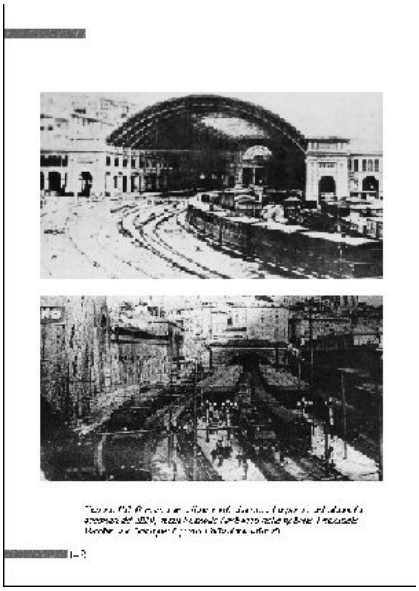
E' apparso recentemente sul panorama editoriale specializzato italiano, generalmente abbastanza asfittico, piatto e senza grandi novità, un libro che potrebbe dare finalmente una scossa e porsi come un punto di riferimento sia per gli appassionati, sia per altre pubblicazioni successive.
Dal titolo abbastanza romantico di "Ricordi di Rotaie", e dal sottotitolo più esplicativo di "Catalogo ferroviario di nodi, linee, costruzioni e soppressioni ferroviarie in Italia dal 1839 ad oggi", editore "Il Pato" e stampato a cura delle "Arti Grafiche Padovane", vede la firma principale di Ennio Morando, assai noto nell'ambiente come appassionato e collaboratore della rivista "I Treni".



1

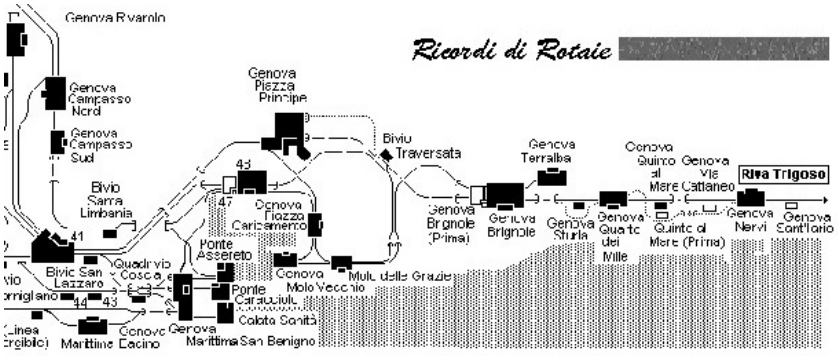
Firma principale perchè, anche qui un ulteriore tocco di singolarità dell'opera, lo stesso si è avvalso della collaborazione di un consistente numero di inviati speciali, o meglio, corrispondenti locali, che gli hanno permesso di raccogliere una miriade di dati, risultato altrimenti improponibile.
Tali collaboratori compaiono pertanto nell'insolita veste di co-autori, e tra questi molti nomi non nuovi nel panorama ferramatoriale.
Dedito con particolare impegno allo studio del trasporto ferroviario, a cui annette una particolare importanza, misconosciuta in Italia, l'autore d'altra parte non nasconde, in parallelo alle enormi possibilità che lo stesso potrebbe offrire se fosse meglio impiegato, le sue attuali carenze determinate particolarmente da errate scelte politiche.
Su tale linea il libro ha visto la luce con la segreta e forse utopica speranza che chi di dovere possa essere maggiormente sensibilizzato, prenda coscienza dei guasti causati in un passato, recente e storico, e quindi riesca ad evitare gli stessi errori in futuro.
Fra gli altri pregi, ma con identico scopo e speranza, giova annoverare il fatto che l'opera si rivolge non solo al pubblico degli appassionati di ferrovie ma anche a quello più ampio e dinamico dell'archeologia industriale.

Il lavoro, frutto di 15 anni di fatiche, ricerche d'archivio, consultazioni, sopralluoghi, indagini, non appare come un racconto unitario e quindi la prosa non figura in forma discorsiva, ma in quella più asciutta (e per questo forse migliore) di un catalogo.
Le relative notazioni, in effetti, con descrizioni, curiosità ed aspetti pecullari, considerato il loro folto numero, sono forzatamente sintetiche. Il primo volume di una serie prevista di tre, 448 pagine zeppe di decine di migliaia di dati, consta di un'introduzione, valida per tutta l'opera, e del primo massiccio argomento trattato: i grandi nodi ferroviari nazionali e le linee soppresse nel loro ambito. L'introduzione consta di una premessa chiarificatrice degli intenti dell'opera, di singolarissime e pignolissime definizioni tecniche, necessarie al lettore per capire la filosofia del lavoro, ma utilizzabili acnhe da chi vuole avere un chiarimento sulle normative ferroviarie.



2

Infine, anche questi come elementi di indubbia utilità, dettagliati elenchi che rappresentano l'indice della materia.
Per quanto riguarda il corpo vero e proprio del primo volume, l'autore ha cercato di fornire un taglio "turistico" in modo da consentire al lettore, che intendesse fare un sopralluogo, oppure nel corso di un semplice transito nel nodo, una visione immediata e più completa possibile in merito alla dislocazione ed alla topografia dei vari impianti, con particolare riferimento agli elementi soppressi.
Per tale ragione la trattazione del nodo è corredata da una pianta schematica super dettagliata, dove sono riportate tutte le stazioni, gli scali merci, le fermate, i bivi, i posti di movimento: in altri termini tutti i posti di servizio in essi inclusi.
E' bene evidenziare che, essendo schematico, il disegno non è in scala e pertanto le distanze tra le varie stazioni non sono proporzionali a quelle effettive.
La decisione di adottare una mappa schematica e non in scala è stata determinata dal preciso intendimento di volervi inserire tutti i posti di servizio esistenti ed esistiti, ipotesi impossibile da realizzare, almeno nelle dimensioni concesse dalle pagine del volume, con un disegno in scala.
Per ogni linea soppressa nel nodo vengono forniti i dati più rappresentativi, note esplicative, curiosità, stato di conservazione attuale.



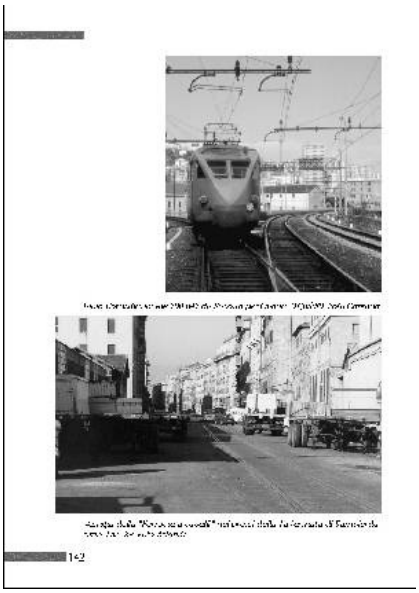
3

Del tutto originale è la parte conclusiva di ogni nodo: la cosiddetta cronografia, ottenuta mediante una nutrita serie di mappe, ciascuna delle quali affiancata da un resoconto, con le quali viene descritta, passo dopo passo , e quindi costruzione per costruzione (oppure per soppressione), lo sviluppo storico del nodo a partire dalla prima realizzazione fino alle attivazioni (o soppressioni) più recenti.
Si tratta di una nuova concezione di intendere la storiografia ferroviaria che lo stesso autore ha già perarltro accennato, a titolo di prova, su alcune riviste specializzate.

Gli altri due successivi volumi, già pianificati ma che vedranno la luce in dipendenza del maggiore o minore successo che i lettori riterranno di accreditare al primo, descriveranno i nodi minori della rete ferroviaria italiana, ma pur sempre interessanti dal punto di vista storico-geografico, e quindi, in pratica, quasi tutti i capoluoghi di provincia ed una miriade di stazioni di diramazione.
L'impostazione sarà identica a quella del primo volume, con l'unica eccezione della cronografia che, in questo caso, non sarà prevista.

Infine il terzo prenderà in esame tutte, ripeto, tutte le linee soppresse italiane, non già comprese nelle prime due pubblicazioni.
Stessa la filosofia descrittiva: una serie di dati caratteristici della linea, note, aspetti singolari e stato attuale delle strutture. Come detto, il solo elenco delle linee soppresse potrebbe rappresentare, da solo, un'utile indagine in quanto, quasi sicuramente, alcune delle linee elencate, poco note, riusciranno del tutto sconosciute ai più.
Altra singolarità è l'inclusione delle cosiddette linee inutilizzate, ovvero quelle linee che, con parole dell'autore nelle indicate "Definizioni tecniche", "...in un qualsiasi momento della loro storia, hanno raggiunto o superato un certo stadio di avanzamento lavori, come di seguito definito, senza essere successivamente mai aperte all'esercizio ferroviario".

Veniamo così ad apprendere, a titolo di curiosità, di una certa Sant'Arcangelo di Romagna - San Leo, che arrivò ad ottenere i binari posati, senza mai riuscire a vedere un treno transitarvi sopra. O, ancora più sviluppata, la Mirandola - Rolo, che vide, oltre ai binari posati, anche il personale di servizio sul posto, per non essere mai impiegato. Lo stesso tipo di linea è peraltro già riportato nel primo volume, dove collegamente ugualmente disgraziati ne appaiono in buon numero.
Valga un curiosissimo esempio per tutti: addirittura una linea "funebre" a Roma, da La Celsa al cimitero di Prima Porta, che nelle intenzioni avrebbe dovuto essere gestita dalla Roma Nord e "specializzarsi" appunto per servizi funerari, totalmente armata ed addirittura elettrificata, con catenaria in tensione e treni in pre-esercizio, che non riuscì mai a vedere la luce.
Conclude l'ultimo volume la trattazione completa di tutta la rete ferroviaria in esercizio, statale e concessa, chilometro per chilometro, con l'elencazione di tutte le stazioni, comprese, ovviamente, quelle soppresse.



4

L'approccio alla materia avviene in modo del tutto originale e quindi ci sentiamo in dovere di sottoporlo all'attenzione dei lettori che desideri- no poter osservare il mondo ferroviario sotto una luce del tutto nuova. Il volume può essere inoltre considerato come una raccolta di dati a portata di mano in qualsiasi momento, se si desidera avere riscontri precisi esaminando tutto ciò che in Italia giace in vicinanza di un binario. La lettura può soddisfare variegati interessi e non limitati al solo settore degli appas- sionati. Oltre a quello dichiarato di raccolta enciclopedica di una miriade di dati dispersi in varie forme e quello archeologico in favore di infrastrutture industriali inconsuete e caratteriz- zate da un fascino del tutto unico, emergono, pur nell'apparente aridità di descrizioni sinte- tiche determinate dall'impostazione dell'opera, scorci di ambientazioni uniche nel ricordo di tempi passati ed atmosfere bucoliche introvabili altrimenti in altri scenari.

Numerosi i richiami agli aspetti più curiosi della storia ferroviaria mentre singolari nel loro genere appaiono le piante schematiche e dettagliate dei nodi, in cui si possono localizzare tutti i posti di servizio, cessati o attivi, spesso ignoti anche agli esperti. Ugualmente del tutto originale risulta la cosiddetta cronografia degli stessi nodi.
Le migliaia di dati numerici riportati comportano, come facilmente intuibile e per ammissione dello stesso autore, una certa probabilità di errori di battitura.

Alessandro Manfredi - 11 novembre 1997

Iscriviti alla newsletter quotidiana gratuita di FERROVIE.IT per ricevere tutte le mattine le ultime notizie.

Unisciti al nostro canale WhatsApp per aggiornamenti in tempo reale.

Ferrovie.it è dal 1997 il web magazine italiano dedicato alle ferrovie reali ed al modellismo ferroviario. E' vietata la riproduzione, anche parziale, di ogni contenuto del sito senza preventiva autorizzazione scritta della redazione. Informativa sui cookie.
(C) Ferrovie.it - Roma - P.I. 08587411003