Quando i treni percorrevano da Nord a Sud la penisola e viceversa…

Giuseppe Laurino - Gennaio 2019

C'era una volta…

Così cominciano le favole e proprio in questo modo inizio a narrare le caratteristiche e le funzionalità del servizio ferroviario degli anni settanta. In particolar modo, approfondirò il tema dei treni a lunga percorrenza tra il Nord ed il Sud Italia.

Erano ancora gli anni del boom economico e della motorizzazione di massa: le auto e gli elettrodomestici acquistati grazie alle cambiali, nella maggior parte dei casi, entravano prepotentemente nelle nostre famiglie; la musica beat, i tormentoni estivi e una sfrenata voglia di libertà e di benessere accompagnavano le nostre giornate.

Nonostante le auto cominciassero ad invadere le strade italiane, il treno rimaneva il mezzo di trasporto preferito poiché considerato il più economico. Si viaggiava per trascorrere le vacanze, ci si spostava per motivi d'affari, oppure si partiva alla ricerca di un futuro migliore. Quest'ultimo tipo di viaggio significava l'abbandono della propria terra natia, le amicizie, gli amori, i profumi, i sapori, i paesi e le aride campagne bruciate dal sole del Sud, per giungere alle grandi fabbriche, del freddo e nebbioso ma produttivo Nord.

Immigrazione (foto da Gemodì-Blogger)

La povertà, la scarsa scolarizzazione, le abitudini e le usanze diverse caratterizzavano quel lungo viaggio e l'arrivo a destinazione. La scena epocale dell'arrivo a Milano Centrale di Totò e Peppino, nel film "Totò, Peppino e la… Malafemmina", dipinge ironicamente un fenomeno che ha segnato per decenni la società italiana.

ALn 668, ALn 772 e D345 (da littorina.net, foto Franco Pepe)

Si partiva con scarni effetti personali racchiusi dentro una valigia di cartone legata con una croce di spago. Al suo interno, trovavano spazio le forme di pecorino, le mandorle, le olive, le sarde, la salciccia e tutto quello che nel Nord non si sarebbe potuto trovare. Oltre alla valigia, c'era anche quello che oggi sarebbe definito il "bagaglio a mano", un piccolo pasto frugale da mangiare o da condividere con altri viaggiatori: immancabile il thermos con il caffè ed il classico pane con l'impanata o con la "sazizza". Il tragitto iniziava in Sicilia dove le ferrovie erano secondarie ad unico binario non elettrificato e, talvolta, perfino a scartamento ridotto. Raggiungere Catania da Agrigento con un treno Accelerato era un'impresa titanica che si affrontava con delle spartane Aln 668, Di-

retti d343 e d443 Direttissimi e Rapidi Aln 556, Aln 772 e Aln 990.
All'epoca le ferrovie, ancora FF.SS., disponevano di stazioni presidiate, ordinate, accoglienti, con servizi e giardini curati.
I tabelloni, ancora di tipo elettromeccanico, segnavano rumorosamente le destinazioni, orari e binari, mentre altri di tipo cartaceo indicavano le varie tipologie e composizioni dei convogli ferroviari. Il personale era preposto per qualunque servizio: il verificatore controllava con il martelletto picchiando sui ceppi dei freni e sulle ruote che tutto fosse a posto tra le urla dei venditori di bibite e riviste. Ai portabagagli qualcuno gridava: "Facchino, facchino", il capotreno dal predellino verificava l'avvenuta chiusura delle porte manuali, mentre il capostazione appostato nei pressi del locomotore, dopo una breve occhiata all'orologio, alzava la paletta e, al fischio, faceva partire il treno come un arbitro fischia l'inizio della partita di calcio. Le carrozze, sempre pulite e senza graffiti, partivano ed arrivavano di solito in orario, ma naturalmente i treni a lunga percorrenza rappresentavano l'eccezione, portando spesso anche grandi ritardi.

Treno del Sole (da Rai 3 "Le Storie", in onda il 14-12-2011)

Nelle lunghe percorrenze venivano impiegati i grandi treni internazionali, che collegavano tutta la nostra penisola fino alle capitali europee.

Ricordo ancora con nostalgia alcuni nomi di questi "Direttissimi" che hanno segnato un'epoca: Treno del Sole, Treno dell'Etna, Conca d'Oro, Freccia del Sud.
Negli anni del boom economico, l'aereo era un lusso per i suoi elevati costi e destinato ad una cerchia ristretta di utenti. Per sopperire al bisogno di spostamenti più veloci, le ferrovie mettevano a disposizione dei viaggiatori alcuni treni "Rapidi" che congiungevano in dieci ore e mezza Palermo o Siracusa alla capitale. Uno di questi, il Peloritano, era composto da elettrotreni ETR 200 o da elettromotrici ALe 601, treni esclusivi di sola prima classe e vagone ristorante.

Ale 601 Peloritano Villa SG (foto ipdt-community.it)

Avendo la nonna e la maggior parte dei parenti a Riesi, grosso centro minerario del nisseno, facevo parte dei numerosi viaggiatori sopradescritti durante il periodo più caldo. La rimanente fetta della stagione estiva la trascorrevo a Cabella Ligure, un piccolo paesino dell'Appennino ligure - piemontese, dove possedevamo una casa in affitto.
Nei vent'anni circa di vacanze fatte nell'isola, le condizioni e modalità di viaggio andavano di pari passo con il crescere delle risorse finanziarie familiari e se i viaggi fino alla prima adolescenza erano esclusivamente in sola seconda classe, in seguito le condizioni e il comfort sono notevolmente mi-

gliorati con viaggi in cuccetta, in vagone letto, ed in cuccetta con auto al seguito.
Una costante era la consuetudine di ritrovarsi su quel marciapiede di Genova Brignole, una tarda sera di fine estate, ad aspettare con i miei genitori quel treno partito qualche paio di ore prima da Torino Porta Nuova.

Foto tratta da cat.birdhabitat.site

Il suono della campanella e l'altoparlante annunciavano l'arrivo del nostro "Direttissimo". Una breve attesa ed in un istante ecco sbucare dalla galleria le luci dei fanali, il fischio e lo spostamento d'aria di quel lunghissimo ed interminabile treno grigio, trainato di solito da una E646 grigioverde.

E646 (foto tratta da lecodelsud.it)

Vedevo sfrecciare tutte le carrozze davanti a me in un'attesa che sembrava un'eternità. Finalmente il treno si arrestava con un fragoroso stridio di freni, sopportando circa una ventina di carrozze, vagoni letto, cuccette, di prima e seconda classe, ognuno con la sua targa gialla di destinazione: "Reggio Calabria, Palermo, Siracusa, Catania, Agrigento, Vittoria, Trapani". Quando viaggiavamo in seconda classe, l'Agrigento era quello che faceva al caso nostro, e una volta trovato fortuitamente posto nello scompartimento, avremmo potuto viaggiare senza cambi fino a Caltanissetta Centrale.

Carrozze tipo 45000 (foto di Francesco Balbi © 2005)

Da quel treno fermo non scendeva nessuno. Capitava che alcuni passeggeri si attardassero, salutando parenti ed amici tra baci ed abbracci. Saliti in carrozza, ci apprestavamo a cercare uno scompartimento vuoto dove passare la notte.
Sistemati i bagagli, con l'immancabile pesto dentro la valigia da fare assaggiare a tutti, pensavo già al ritorno, dove mia madre, immancabilmente, avrebbe caricato la valigia di cartone con tutta la Sicilia dentro: 'na forma di tumazzu, sazizza, minnuli, ulive, biscotti, taralli, cannoli, etc. Insomma, almeno un vagone merci completo solo per noi!
Come dicevo, uno scompartimento vuoto, oltre che fare tutta una tirata sulla stessa carrozza fino ad Agrigento, ci avrebbe permesso anche di riposare un po' fino all'alba.
Il lungo convoglio era eterogeneo, non solo per i vagoni letto, cuccette, etc., ma anche tra le seconde classi c'erano molte differenze, quindi gli scompartimenti potevano essere di tipo diverso, da sei o otto posti secondo il tipo di vagone; la

diretta conseguenza era che ci si trovava a dover condividere il poco spazio con altre persone. La carrozza "mista" aveva il vantaggio di favorire la socializzazione con gli altri viaggiatori: si parlava e si mangiava in abbondanza.
Una notte in treno aveva il pregio di fare guadagnare un giorno di vacanza in più su un viaggio lunghissimo, tuttavia il potersi riposare o dormire non sempre era possibile o della stessa qualità che dormire in hotel, sia viaggiando da soli, sia in compagnia, in poltrona, in cuccetta o in vagone letto. Il rumore dello sferraglio, gli scambi, i sobbalzi, i fischi del treno e del capostazione, il vociare di chi saliva o scendeva, lo sbattere delle porte e la mancanza all'epoca dell'aria condizionata erano tutti i fattori che contribuivano a disturbare il riposo.

Interni carrozza serie 45000 (foto di Francesco Balbi © 2005)

Verso l'alba arrivavamo nei pressi di Napoli, ci si lavava come meglio si poteva nel piccolo lavabo della ritirata, dove a fianco alla porta, grazie alla carta geografica, potevo fare il raffronto tra le stazioni passate e quelle rimanenti alla destinazione finale. Probabilmente il tenere il punto sulla posizione del treno nella cartina dell'Italia, le immagini fotografiche dei monumenti nelle città italiane poste in ogni scompartimento del treno, alla fine mi hanno fatto conoscere la geografia più di ogni altro libro ed atlante.
L'arrivo a Napoli naturalmente era anche l'occasione per una buona colazione, ma non essendo previsto il servizio ristoro a bordo, la colazione si procurava dal venditore abusivo, una via di mezzo tra il barista da strada e lo strillone "panini, espresso, babà, riviste, giornali". In poche parole, un negozio ambulante. Molto frequentemente, durante la sosta, capitava che salissero a bordo anche venditori di merci di dubbia provenienza, che solo qualche viaggiatore meno accorto poteva comprare. La parte migliore del viaggio comincia ora, proprio da Napoli: vista dal finestrino del treno, aveva tutto un suo fascino, con lo sferragliare dei tram, il bucato steso in palazzoni multicolori, le strade lastricate da pietre laviche. Non faccio in tempo ad immergermi nella città partenopea, che il convoglio in poco tempo raggiunge Torre del Greco, Torre Annunziata, Salerno, Battipaglia.
Una volta a Paestum riconosco ad ovest quasi ormai a memoria il tempio di Atena.
Il treno corre veloce, sto dal finestrino aperto quasi a dissetarmi di vento, i capelli lunghissimi e biondi mi cadono sugli occhi. Nonostante il fastidio, rimango con la testa fuori dal finestrino incuriosito da quei luoghi cosi affascinanti e da un paesaggio che si trasforma a mano a mano che si scende. Mi lascio chilometri di rotaie alle spalle, supero i viadotti come se stessi volando, poi il buio delle gallerie. Procede tutto come in un film, scorre sotto i miei occhi la parte tirrenica

dell'Italia, con migliaia di case, centinaia di paesi, città, ognuna con le sue vite, ed un panorama che assomiglia ad un presepe vivente. Alle stazioni si cominciano a scorgere le donne anziane, vestite di nero dalla testa ai piedi. Le montagne, il mare e gli aranceti fanno intuire che siamo già nel golfo di Gioia Tauro. L'ansia e l'emozione prendono il sopravvento su di me, aumentano il desiderio di vedere apparire chissà quali meraviglie. Avevo fatto già quel viaggio decine e decine di volte, ma ogni volta era come fosse la prima con le stesse sensazioni. Quelle stesse emozioni che provavo sono quelle che mi facevano rimanere incollato fuori dal finestrino, quelle che mi facevano venire la voglia di non perdere quello spettacolo unico. Passiamo Palmi, Bagnara e sempre più vicina ed evidente appare la Sicilia, quasi da poterla toccare con mano. A Scilla l'elettrodotto e le due torri alte duecento e più metri a dividere lo stretto da un capo all'altro fanno persino sembrare più vicino Capo Piloro. Come da immaginario collettivo, si presentano ai miei occhi Scilla e Cariddi.
L'entusiasmo è alle stelle; le mie origini mi fanno sentire quasi a casa. Il treno fischia, sferraglia in quel paesaggio unico ed incantevole.

N/T Cariddi Imbarco (foto tratta da cosedafareinsicilia.it)

Arriviamo a Villa San Giovanni, dove vengono staccati il locomotore elettrico ed alcuni vagoni per Reggio Calabria. Scendiamo verso l'imbarco, trainati da un locomotore diesel. I vagoni rimasti (al massimo una quindicina), vengono scomposti in modo da poter occupare i tre o quattro fasci di binari a bordo della nave.
Finalmente il vagone è fermo nella grande pancia della nave. Saliamo al ponte superiore aprendo la porta tagliafuoco, ma ci troviamo di fronte il garage con le auto e gli autocarri già imbarcati. Un altro piano ancora e giungiamo al bar della nave. Il servizio offerto a bordo è ottimo e mentre continua l'imbarco dei restanti vagoni del nostro convoglio e di altre auto, possiamo comodamente mangiarci il classico arancino e bere una bibita e un caffè. Finalmente siamo in coperta a vedere le ultime manovre. E' entrato l'ultimo vagone, viene chiusa la celata di prua e il traghetto lascia in retromarcia l'ormeggio della cittadina calabra dopo 45 minuti. Non facciamo in tempo ad uscire dal pontile, che già un altro traghetto FS è pronto ad imbarcare e sbarcare un altro treno, Quel piccolo tratto di mare è un continuo via vai di navi, di traghetti ed aliscafi che congiungono due mondi così vicini ed allo stesso tempo così lontani.

N/T Rosalia a Villa SG. (foto di Giuseppe Laurino)

Non curandoci del vento fastidioso e delle correnti rimaniamo a goderci la traversata della durata di

una mezz'oretta, in coperta, in uno dei posti più belli d'Italia.
L'attraversamento di quegli otto chilometri che separano il Continente dall'Isola è talmente appagante che ci fa persino dimenticare che sono già una quindicina di ore che siamo su quel treno, molto stanchi e poco profumati.
Il passaggio all'imboccatura del porto, davanti alla Madonnina con l'enorme scritta "Vos et ipsam civitatem benedicimu", ricorda che è il momento di ritornare nel vagone.
A questo proposito, quale sarà la scaletta giusta per tornare al binario del nostro vagone? Era a poppa o era a prua? Nei cento metri e più di lunghezza della nave, ritrovare la fila giusta è un'impresa; se ci si perde a guardare il paesaggio è probabile che ci si scordi il numero della scaletta con l'ubicazione del vagone. Lo sbarco dal traghetto avviene con le stesse modalità dell'ingresso.

Pinuccio, Stretto di Messina, 1985

Inoltre, la scomposizione in file durante l'imbarco ha fatto sì che si suddividessero vagoni destinati per Palermo da quelli per Siracusa semplificando la ricomposizione in due convogli diversi allo sbarco a Messina Marittima. Quest'ultima merita una speciale menzione, poiché costruita con un'architettura razionalista. Nell'ampio salone panoramico che permette ai passeggeri la vista delle manovre d'imbarco, si trova un grande mosaico che rappresenta la cultura siciliana. Dopo ulteriori 45 minuti riprendiamo il viaggio da Messina Centrale, questa volta trainati da un'E636 castano isabella in direzione Siracusa, in tutto a due ore dall'arrivo a Villa S.G..
I vagoni per Palermo sono diretti verso settentrione nella parte tirrenica, mentre il nostro treno viaggia verso meridione sulla costiera ionica dell'isola, in direzione Siracusa. Proseguendo sull'unico binario che costeggia il mare, vediamo allontanarsi sempre di più l'Italia continentale e non solo in senso fisico. Se il meridione è diverso nei paesaggi dal Nord, la Sicilia è diversa dal meridione stesso, e se a Messina non è ancora tangibile, a mano a mano che si scende, ci si accorge del contrasto che caratterizza quei luoghi.

Stazione Taormina (foto di Marco Taf, da trenomania.org.)

Passiamo per Giardini Naxos-Taormina, i fichi d'India, le spiagge di sabbia e di pietra nera vulcanica, per sopraggiungere poi a Catania. Questa

città è caratterizzata dallo stile barocco, dal lungo ponte ferroviario di pietra lavica chiamato Archi della Marina che divide la città dal porto e infine la Circumetnea, un elemento che ci fa ricordare che siamo su un'isola vulcanica.

D343 a Catania, febbraio 1969 (foto da trainsimsicilia.net)

La stazione della città etnea è un'ulteriore occasione per una scomposizione del convoglio e mentre il resto del treno prosegue per Siracusa, noi ci stacchiamo. Trainati questa volta da un locomotore diesel, ci lasciamo alle spalle il mare, immettendoci sulla linea Catania-Palermo, naturalmente non elettrificata ed a binario unico. Il viaggio prosegue con un locomotore diesel, spesso le d343, d443, etc., a volte il viaggio si faceva con le Aln 668.

ALn 668 (foto tratta da agorametropolitana.it)

Ci addentriamo all'interno dell'isola, lasciata la zona industriale di Bicocca, da Motta Sant'Anastasia a Catenanuova-Centuripe. L'immensa Piana di Catania offre un paesaggio fatto di una distesa interminabile di giardini di agrumi e lo sfondo dell'Etna.

Prima di arrivare al fiume Simeto, si incontra la linea per Regalbuto (tagliata come ramo secco nel 1986) oltre che alcune piccole stazioni, che a volte danno l'impressione di essere gli unici fabbricati della campagna siciliana.

I lavori della costruenda autostrada A19, (che sarà attivata per intero nel 1975) ci avrebbero fatto compagnia per buona parte del viaggio poiché parallelamente costeggiano la ferrovia.

Arrivando alla zona industriale di Dittaino, la linea comincia con una leggera salita, che diventa del 31 x mille dalla stazione di Pirato fino ad Enna.

Molto spesso per i treni più pesanti un locomotore diesel veniva agganciato in coda di supporto.

Quest'operazione, la quale richiedeva qualche minuto di sosta, dava la possibilità per una veloce discesa treno per acquistare una granita e risalire subito dopo (a volte anche nelle soste per dare precedenza). Durante la lenta e tortuosa salita il paesaggio si trasforma in selvaggio e sembra di vedere le zone desertiche, tipiche dei film western. In lontananza nelle giornate nitide si riusciva a scorgere anche l'Etna fumante.

D443 Scicli (foto tratta da trainsimsicilia.net)

Arrivati alla stazione di Enna il paesaggio montagnoso e la folta vegetazione per un momento davano l'impressione di non essere in Sicilia, illusio-

ne che svanisce subito dopo nella ripida discesa del 32 x mille che porta a Villarosa. Nelle gallerie l'odore della nafta bruciata del locomotore si confondeva con l'odore dello zolfo, ancor più forte nel tratto tra Caltanissetta Xirbi e Caltanissetta Centrale, dove il susseguirsi dei tunnel riempie il vagone del classico odore di "uova marce" del minerale di zolfo.

Di certo percorrere quella tratta in treno, richiedeva una buona dose di pazienza, non avere premura, spirito di avventura, essere attrezzati per il gran caldo, gli odori e i profumi, che solo quel territorio poteva e può ancora oggi dare. Caltanissetta Centrale è la fine del nostro viaggio in treno e con un'ora di "postale" saremmo infine giunti a Riesi.

Percorrendo la strada Statale 190, tra Sommatino e Riesi nella valle del Salso, sono ancora visibili i resti di una vecchia linea e la stazione ferroviaria del centro minerario Trabia - Tallarita. Queste testimonianze fotografano la costruzione di una strada ferrata, che avrebbe dovuto collegare Canicattì a Riesi.

Pinuccio, resti stazione miniera Trabia-Tallarita (1985)

Tuttavia, una volta cominciati i lavori negli anni '20, a cui partecipò anche mio padre, venne realizzata soltanto la sede ferroviaria, compresi tutti i manufatti, ponti e gallerie. Nonostante ciò, e dato che l'industria estrattiva non era più redditizia, si pensò di non armare la ferrovia e dopo trent'anni i lavori vennero sospesi. Siamo arrivati alla fine del nostro viaggio, è già sera, siamo stanchi, abbiamo percorso 1300 chilometri in venti ore, ma aver abbracciato la nonna mi fa capire che ne è valsa la pena.