

VAGONI DI STORIA



Il dopoguerra

Quasi tutte le tratte ferroviarie storiche italiane (comprese quelle emiliano romagnole e marchigiane) sono state chiuse al traffico fra gli Anni Quaranta e Sessanta

Stazione e vigili

La Bagnolo in Piano-Carpi è stata chiusa nel 1955: quella che era la stazione ferroviaria di Correggio è diventata la sede della polizia municipale

Pista ciclabile

La linea Cavezzo-Finale Emilia è stata chiusa nel 1964: dove correva il binario oggi è stata costruita una pista ciclabile. Ma la manutenzione è scarsa

Le tradizioni

A volte tornano i treni storici: vale per la gloriosa Porrettana (inizio settembre) ma anche per il carnevale di Fano e per la classica sagra dei marroni di ottobre a Marradi



A settembre due treni a Porretta: il 2 da Firenze, il 17 da Bologna, con locomotiva a vapore

■ BOLOGNA
QUANDO inizia a sbuffare la Signorina (sì, la locomotiva a vapore viene proprio chiamata così...), i bimbi rimangono incantati e qualche adulto ha gli occhi lucidi. «Perché il treno storico è un'opera d'arte», ammette Giovanni Feoli, 36 anni, macchinista Trenitalia e presidente di Adriavapore, l'associazione con sede a Ravenna che promuove la cultura del treno 'di una volta', in particolare in Emilia Romagna.

In collaborazione con la Fondazione Fs, proprietaria dei mezzi (che normalmente sono perlopiù ricoverati presso il deposito locomotive di Bologna Centrale), i volontari si prendono cura dei treni e soprattutto li 'tengono in vita', organizzando viaggi romanticamente nostalgici. I prossimi saranno agli inizi di settembre, lungo la storica linea Porrettana: il 2 si

Quei viaggi di una volta «Teniamo in vita i treni d'epoca»

Un'associazione ravennate cura e rimette sui binari i vecchi mezzi

partirà da Firenze Santa Maria Novella per raggiungere Porretta con un treno speciale trainato da una locomotiva elettrica E 656 e composto da quattro carrozze d'epoca (le cosiddette Centoporte), mentre domenica 17 il viaggio andrà da Bologna Centrale a Porretta con la mitica, centenaria locomotiva a vapore del gruppo 640.

Allo stesso modo, è ormai tradizione che un treno storico raggiunga Fano per il carnevale, e in ottobre si va a Marradi per la sagra dei marroni. Le adesioni sono sempre tantissime: è la conferma che il turismo ferroviario, slow e affascinante, sta conoscendo un boom, anche fra i giovani.

Feoli, come è nata la vostra associazione?

«Sono ormai trascorsi quasi vent'anni. Un gruppo di appassio-



GIOVANNI FEOLI
E' macchinista di Trenitalia e presidente di Adriavapore che promuove la cultura del treno

nati di ferrovie, non solo ferroviari, ha deciso di dedicarsi alla valorizzazione del treno storico: collaboriamo con la Fondazione Fs per 'rimettere in moto' i treni d'epoca».

Qual è il segreto del treno storico?

«Permette di vivere una vera e propria esperienza di viaggio. La

sua lentezza consente di osservare il territorio con occhi diversi: per esempio, il progetto Transappennica, che abbiamo sviluppato con i Comuni dell'Alto Reno bolognese e la Regione, valorizza la storia dell'area porrettana e consente di riscoprire una linea che fu la prima direttissima in Italia, una fantastica opera di ingegneria. Il treno storico riflette le trasformazio-

ni della tecnica, ma anche quelle di un popolo».

Chi sale a bordo di un treno storico?

«Il pubblico è del tutto eterogeneo: famiglie con bambini, giovani, nonni. Il treno è capace di unire, e su un treno storico si socializza di più: durante il viaggio si fa conversazione, e tanti abbassano i finestrini per scattare foto che non riuscirebbero a fare da un convoglio in corsa».

Il treno dunque è come una filosofia?

«Certo. Noi tutti siamo fermamente convinti che il treno debba essere considerato un mezzo principale per la mobilità, e non un'alternativa. A volte viaggiare in treno è considerato un peso, quasi un fastidio: invece il treno deve essere amico di tutti. E il patrimonio dei treni storici è la testimonianza di una lunga, bella storia».

Stefano Marchetti