



A COLONNA, VICINO ROMA, HA DA POCO APERTO UN MUSEO ATTREZZATO NELL'ANTICA STAZIONE, REALIZZATA NEL 1916. ED È STATO SUBITO UN SUCCESSO



Uno degli antichi treni "restaurati" per l'allestimento nel piazzale della stazione

# UNA SPOON RIVER FERROVIARIA ALLE PORTE DI ROMA

◆ Giuseppe Mammetti

La passione per i treni sembra non morire mai. Ed è semplice capirne il motivo. Il treno, sin dalla nascita, è stato molto più che un semplice mezzo di locomozione. È stato il simbolo della rivoluzione in movimento. Uno spettacolo rotabile che ha incarnato, meglio di ogni altra icona, il senso stesso del viaggio e la voglia di conquista portata in dote dalla modernità.

La spia di una passione che in Italia cresce di anno in anno sono i tanti musei ferroviari sorti nel paese, da Nord a Sud. Il più recente è nato alle porte di Roma, nel piccolo comune di Colonna, sui Castelli Romani. Per esattezza nella vecchia stazione della linea Roma-Fiuggi-Frosinone. Una delle più antiche del Lazio. Costruita nel 1916 dall'ingegner Antonio Clementi per conto della Società Ferrovie Vicinali (SFV), che la prese subito in concessione. Il tratto misurava 137,40 Km e restò in attività fino al 1963. Poi venne ridotto di volta in volta per ragioni tecniche, fino ai 9 Km attuali: tutti urbani. Che separano la Stazione di Roma Giardinetti, nella periferia sud, dalla Stazione di Roma Laziali, in Via Giolitti.

Questa piccola ferrovia a scartamento ridotto, 950 mm di larghezza contro i 1.435 canonici, è stata per decenni il principale tramite tra la capitale e le sue campagne. Fino al cuore della Ciociaria, motore "rurale" della regione, dove il treno ha portato sviluppo, modernità e la tanto sospirata emancipazione, dopo secoli di isolamento forzato.

Tutto questo è visibile, oggi, nella piccola stazione che ospita il museo di Colonna. Tenuta in piedi dalla Famiglia Arena tramite un'apposita fondazione, che organizza eventi ed è perfettamente integrata con i poli museali della provincia. Un piccolo esercizio virtuoso. Che solo in un paio di occasioni ha beneficiato d'interventi pubblici, ma solitamente vive dei proventi del museo, integrati da

una serie di autofinanziamenti per lo più a carico della famiglia. Non è affatto diversa, in questo, da molte altre istituzioni culturali, che in tempo di crisi hanno ricavato le risorse per coltivare o alimentare un sogno.

Una visita alla Ferrovia Museo diventa ancora più interessante se si spendono due minuti per prenderne la storia e le vicissitudini legate alla nascita. Una storia particolare, dove la passione per i treni si fonde con una vicenda familiare lunga quasi cent'anni, che sarebbe stata bene in un *feuilleton* d'inizio secolo. E ad ascoltarla, oggi, suscita un'indubbia simpatia. Tutto inizia con l'ampliamento

**Non solo i macchinari d'epoca ma anche i colori e gli arredi sono quelli di un secolo fa e attirano curiosi e amanti della rotaia. In Italia ci sono altri undici musei del genere**

della linea ferroviaria per Frosinone. Più o meno intorno agli anni Trenta. Quando un giovane capostazione, Ettore Arena, viene inviato nel piccolo scalo di provincia. Ci resterà per molto tempo, praticamente una vita lavorativa, fino allo scoccare dei Sessanta, quando lascia per raggiunti limiti di età. Qualcosa, però, nell'immaginario familiare resta. Una specie di richiamo o di passione, un fantasma che aleggia nell'aria e si trasmette da generazione a generazione. E poi si manifesta nel tempo. A quarant'anni di distanza. Esattamente nel 2006. Quando Giuseppe Arena, il figlio del capostazione, ottiene dalle Ferrovie dello Stato la gestione del vecchio scalo e dei seicento metri di binario attigui. Gli uni-

ci sopravvissuti allo smantellamento degli anni Ottanta, che ha coinvolto tutto il tratto extraurbano della linea.

Dal 2010 il museo è visitabile. Nei fine settimana o in aperture straordinarie, su prenotazione. Dove non è raro incontrare comitive di turisti, anche stranieri. E gruppi di semplici appassionati, innamorati della rotaia o normalissimi curiosi. Oltre quello di Colonna, i musei ferroviari in Italia sono dieci, uno più interessante dell'altro: il Museo Ferroviario di Campo Marzio (Trieste), il Museo Ferroviario Ligure (Taggia - Imperia), il Museo Nazionale dei Trasporti (La Spezia), il Museo Ferroviario Piemontese (Savigliano-Cuneo), il Museo Ferroviario del Verbano (Varese), il Museo Europeo dei Trasporti "Ogliari" (Ranco-Varese), il Museo del Treno (Montesilvano-Pescara), il Museo del Trasporto Ferroviario attraverso le Alpi (Bussoleno-Torino), il Museo di Pietrarsa (Portici-Napoli) e il Museo delle Ferrovie Biellesi. Il piccolo museo di Colonna, però, ha una particolarità. È identico alla vecchia stazione com'era una volta. Sono stati ricostruiti il magazzino, la sala d'aspetto, la biglietteria, il telegrafo e l'abitazione del capostazione. Abbelliti con foto e costumi, vecchie divise delle ferrovie, congegni tecnici e modellini di treni di allora.

La parte più affascinante resta comunque l'esterno. Con lo scambio, il vecchio binario e i treni d'epoca assiepati lungo lo spiazzo. Dove a fare bella mostra ci sono alcune elettromotrici d'inizio secolo, una locomotiva a vapore, un veicolo utilizzato per l'addestramento degli aspiranti conducenti e una serie di carrozze che sembrano uscite da una pellicola neorealista. Tutte perfettamente ristrutturata. Con colori ed arredi originali.

Posti come questo farebbero impazzire un fanatico del vintage, ma sanno esercitare un fascino particolare su chiunque. Perché portano indietro nel tempo. Esattamente come succede per il Treno Barocco che unisce Ragusa a Siracusa e attraversa la

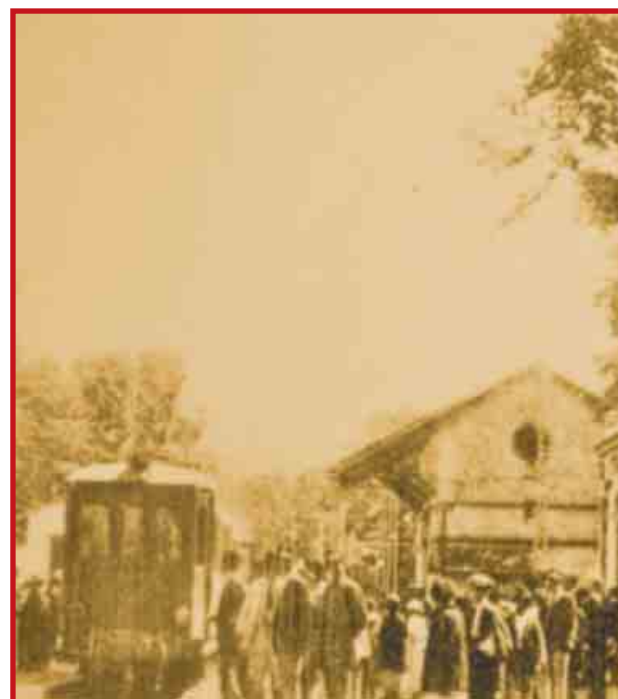


Foto d'epoca, quando lo scalo era attivo

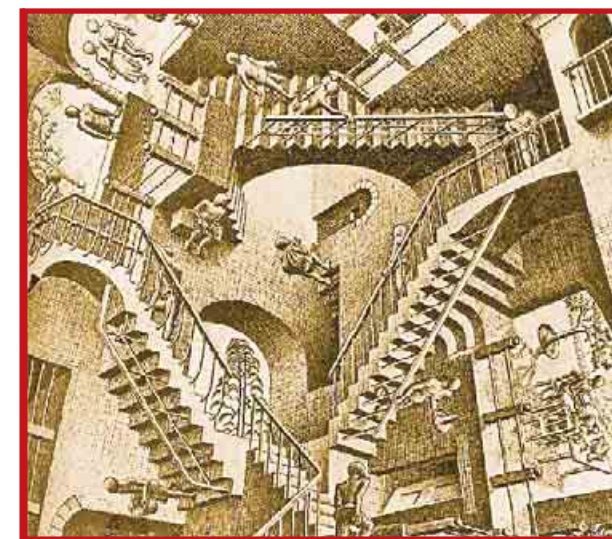


Una delle sale interne visitabili dal pubblico

Val di Noto. O per la piccola locomotiva, con vagoni al seguito, che percorre i Colli Senesi e periodicamente fa il pieno di visitatori. Se le file sono addirittura chilometriche, non c'è da stupirsi. Il treno, in fondo, è una meraviglia capace di accendere ancora la fantasia della gente. Come dimostrano un secolo e mezzo di letteratura e soprattutto di cinema.

Non è un caso, ma a segnare la nascita del cinematografo quale mezzo capace di condizionare le emozioni dello spettatore, è proprio un treno. Quello ripreso in *L'Arrivée d'un train en gare de La Ciotat* (L'arrivo di un treno nella stazione di La Ciotat, 1895), di Louis Lumière. Cinquanta secondi che scatenano un piccolo miracolo. E costringono il pubblico della prima proiezione ad abbandonare le sedie e lasciare la sala. Da quel momento, rocambolescamente, il cinema scopre il suo immenso potere di attrazione, basato su una possibilità di simulazione praticamente infinita. Che lo psicologo Rudolf Arnhem, gigante degli studi sulla percezione cinematografica, concettualizza nel più celebre dei suoi saggi: *Film come arte*, del 1938. Per Arnhem, la tendenza dello spettatore a vivere il cinema come reale, immedesimandosi nello spazio offerto dallo schermo, è un attributo dovuto alle doti percettive dell'uomo. Addirittura, il pensiero stesso dell'individuo, per caratteristiche proprie della psiche, durante la visione si struttura in funzione dell'illusione offerta dallo schermo. Grazie all'enorme potenziale costruttivo della mente umana, che paradossalmente è quasi impermeabile ai prodigi della tecnica. Ma risente di sensazioni personali, come quelle legate ai viaggi e alla memoria.

Magari riguardare *Assassino sull'Orient Express* non serve a diventare Poirot, ma basta per vivere comunque un'esperienza eccezionale. Un po' come prendere un vecchio treno e partire verso un luogo inaspettato, abbandonando la nozione stessa di tempo. Per godere del mondo che scorre al di fuori. Intorno a noi.



## LE ANIME DESTRE IN UN'ANTOLOGIA "OGGETTIVA"

◆ Luciano Pirrotta

Nei periodi di crisi, mentre incalzano ansia e incertezza, si fanno spesso avanti indirizzi letterario-artistici, nonché filosofico-politici che indicano strade diverse da percorrere rispetto ai canoni consacrati. Nel primo dopoguerra tedesco ci fu la corrente della *Neue Sachlichkeit* ("nuova oggettività", prevalentemente pittorica, ma inclusiva anche di architettura, narrativa, cinema) tesa alla descrittività quasi glaciale della società contemporanea nella sua cruda realtà. Trent'anni fa alcuni allora giovani intellettuali di matrice debonostiana diedero vita al filone eterodosso della nuova destra, i cui punti fermi furono fissati in un volume collettaneo (A più Mani - *Proviamola Nuova - Atti del seminario "Ipotesi e strategia di una nuova destra"*, Ledo 1980). Oggi, un gruppo di scontenti ci riprova ancora richiamandosi, nel nome, al movimento teutonico, nelle proposte (antimondialiste, elitarie, mercatofobiche) un poco al precedente italiano. È stato merito della tenacia e dello sforzo di due cultori della bellezza e del pensiero - nel sen-



UN VOLUME A PIÙ MANI CURATO DA SESSA E GIOVANNINI RIUNISCE VECCHIE E NUOVE FIRME DI AREA ANTIPROGRESSISTA

so migliore dei termini - il tentativo della "quadratura del cerchio" inseguita da altri precursori: riunire in una sorta di manifesto le tante anime della destra eternamente divise in schieramenti contrapposti, cercando di mettere in luce le convergenze più che le irriducibili polarità. Così, da questo progetto ambizioso a cui - di là dagli esiti raggiunti - bisogna comunque tributare rispetto, è nato il volume voluto da Giovanni Sessa e Sandro Giovannini (Autori vari, *Per una nuova oggettività* (Popolo, Partecipazione, Destino), Helipolis, pp. 264, € 25).

Il libro si presenta suddiviso in sette sezioni che accolgono i contributi di firme vecchie e nuove dell'area della destra nei seguenti ambiti: metastoria-politica, geopolitica, geofilosofia-ecologia, simbolica-psiche, etica-politica-economia, comunicazione, estetica. Dire che si tratti di un prodotto omogeneo sarebbe riconoscerli troppo, perché numerosi sono i relatori, di disparata formazione e differente spessore culturale. In un'antologia siffatta era auspicabile una selezione più accurata, ma l'impegno del duo Sessa-Giovannini resta lo stesso meritorio. Per aver cercato di stabilire ad oggi lo "stato dell'arte", per aver consentito di valutare - presenze e assenze di partecipazione al progetto sono di per sé eloquenti - consensi, perplessità e ripulse, riuscendo a tenere il timone fermo "in tanta procolla". In un'epoca dove risulta ormai difficile credere all'esistenza di una verità unica, più che di "nuova oggettività" occorrerebbe forse far riferimento ad una rinnovata "essenzialità" secondo l'accezione che proprio Evola, uno dei numi tutelari aleggiati sull'iniziativa, attribuì al termine *Neue Sachlichkeit* nell'articolo omonimo uscito su *La Rassegna Italiana* dell'aprile 1933. Poiché al punto in cui siamo giunti non resta davvero spazio per orpelli retorici, funambolismi artistici, velleità "predatorie", revival mitologici, pose titaniche e nostalgie amarcord. Il pericolo sempre in agguato è scivolare da nuove oggettività a vecchie soggettività autocompiacenti. Ci sembra che tale minaccia sia stata in parte scongiurata grazie ad un valido manipolo di aderenti costituiti di uno "zoccolo forte", esemplare per sobrietà e lucidità di analisi. Vanno menzionati al riguardo i contributi - oltre quelli degli animatori della proposta - di Giovanni Damiano, Carlo Gambescia, Luca Leonello Rimbotti, Paolo Aldo Rossi, Luciano Arcella, Sandro Consolato, Adriano Segatori, Teodoro Klitsche de la Grange - tutti accomunati, nei rispettivi campi d'indagine, da una chiarezza di sguardo che non lascia adito a sofismi di sorta.

Qui e in alto due incisioni di M.C. Escher

