

TORNA LA MITICA “FRECCIA DEL SUD”, IL TRENO CHE HA FATTO LA STORIA D’ITALIA E DEGLI ITALIANI. CI COLLEGA CON CALABRIA E SICILIA

di *Mirko Confaloniera*



Dallo scorso 11 giugno, data dell'entrata in vigore del nuovo orario ferroviario estivo, è tornato a correre sulla ferrovia Milano-Genova l'Intercitynotte Milano-Siracusa, con partenze da Pavia (20:41) e Voghera (20:55), e diretto nelle località turistiche campane, calabresi e siciliane. Sospeso negli ultimi mesi e ridotto a una circolazione "periodica", poi istradato sulla linea di Bologna come un tempo, gli ICN 1962 e 1963 sono tornati giornalmente e per almeno tutta l'estate collegheranno il nostro territorio con la Riviera Amalfitana (Salerno), il Cilento (Vallo della Lucania), le coste tirreniche della Calabria (Scalea, Paola, Amantea, Lamezia Terme, Vibo Valentia, Rosarno, Gioia Tauro) e quelle balneari della Sicilia (Messina, Milazzo, Barcellona Pozzo di Gotto, Capo d'Orlando, Cefalù, Taormina, Acireale, Lentini, Augusta) con la doppia destinazione di vagoni sia per Palermo che per Catania - Siracusa. Dotati di carrozze letto e di carrozze cuccette, gli Intercitynotte 1962 e 1963 sono gli eredi della mitica "Freccia del Sud", uno storico convoglio ferroviario che dal Dopoguerra e per parecchi decenni ha collegato Milano con la Sicilia e viceversa, e che ha raccolto a bordo migliaia di famiglie che emigravano al Nord in cerca di lavoro e di migliori fortune, e che tornavano nei periodi di vacanza estivi e natalizi nei

propri paesi di origine. Con il 'boom' economico e la scoperta turistica del Mezzogiorno, i treni notturni Milano-Palermo, Milano-Siracusa e Milano-Agrigento sono diventati anche i treni delle "vacanze" per molti settentrionali che scoprivano le bellezze di quelle terre. Sulla mitica e leggendaria "Freccia del Sud" è stato realizzato un bellissimo film nel 1996, diretto da Maurizio Ponzi e dal titolo "Italiani", interpretato da bravi attori come Giulio Scarpati, Giuliana De Sio, Maria Grazia Cucinotta, Claudio Bigagli, Ivano Marescotti. I treni notturni per la Sicilia hanno sempre avuto (e ancora tutt'ora hanno) l'affascinante caratteristica di attraversare lo Stretto di Messina imbarcati su ferry-boat dotati di binari all'interno della propria plancia. Non si scende a Villa San Giovanni per prendere il traghetto, ma si resta a bordo del treno per tutto il tragitto: le carrozze



arrivano direttamente a Palermo e a Siracusa! L'imbarco dei treni avviene dalla prua delle navi, che viene aperta quando la nave si trova in prossimità dell'invasatura di Villa San Giovanni e sulla quale viene strettamente connesso un ponte munito di binari, manovrato mediante dispositivi di sollevamento e abbassamento dopo che la nave è stata correttamente ormeggiata e assicurata

alla banchina. I treni vengono così imbarcati dentro la nave, spinti da apposite locomotive, e le carrozze sono divise in sezioni caricate in maniera simmetrica sui binari di bordo. I rotabili vengono frenati e, in caso di mare molto agitato, assicurati con appositi tiranti. Durante la navigazione si può scendere dal treno, salire ai ponti superiori del traghetto e ammirare l'attraversamento del mare. Con la costruzione del tanto discusso "Ponte sullo Stretto", tutta questo caratteristico caricamento / attraversamento (unico in tutta Europa e uno dei pochissimi rimasti in tutto il mondo!) andrà ovviamente perduto. E' vero che con un ponte stradale/ferroviario da Villa San Giovanni a Messina si risparmierà tantissimo tempo (a oggi ci vogliono DUE ore di tempo dal momento dell'arrivo in stazione a Villa S.G. al momento della ripartenza da Messina C.le!), ma tutti gli operai e i lavoratori che oggi sono impiegati in queste operazioni di carico, scarico, manutenzione che fine faranno quando ci sarà il Ponte e non più i ferry-boat?... Alla stazione di Messina Marittima vengono eseguite le operazioni inverse e il treno, diviso nei due tronconi che lo compone (una sezione di vagoni diretta a Palermo, l'altra a Siracusa), può riprendere la sua corsa. Dopo gli anni d'oro ('80 e '90) del secolo scorso, a iniziare dal nuovo millennio il trasporto ferroviario Milano-Sicilia ha subito lentamente la spietata concorrenza dell'avvento dei voli economici o a basso costo su Trapani, Catania, ecc., con collegamenti aerei rapidi (un'ora e mezza di volo) che ben presto sono diventati monopolisti sulle quasi 24 ore di treno che ci vogliono da Milano per arrivare a Palermo, spendendo pure di più di certe offerte

Ryanair e simili. Verso il 2010 Trenitalia annunciò un drastico taglio di tutti i treni notturni, un po' per problemi di sicurezza (spesso sugli espressi notturni avvenivano spiacevoli episodi di furti, aggressioni, ecc.), un po' perché l'azienda di trasporto nazionale aveva iniziato a puntare sempre di più sui diurni "Eurostar", precursori delle moderne "Freccie". Dopo un periodo di vibranti proteste, i treni notturni furono reinseriti negli orari ufficiali, anche se con un'offerta molto ridotta rispetto al glorioso passato. Dalle due/tre coppie di collegamenti giornalieri da Milano verso la Sicilia, che percorrevano via Piacenza, Bologna, Firenze, ne rimase solo una, istradata via Genova, e con fermate sul nostro territorio a Pavia, Voghera e Tortona. Alla fine dello scorso anno Trenitalia, però, aveva deciso di rimescolare le carte in tavola, riavviare il collegamento classico via Bologna e su quello via Genova ridimensionare l'offerta a poche corse in determinati periodi stagionali fino alla fine di marzo. Dall'11 giugno, invece, l'unico erede effettivo di quella storica "Freccia del Sud" è tornato a correre

dalle nostre parti con il convoglio più lungo d'Italia, per chilometraggio e tempo di percorrenza, la cui storia riecheggia ancora oggi in un passato fatto di persone che caricavano a bordo le famose "valigie di cartone" e tutto ciò che avevano, e che partivano per il grande Nord alla ricerca di una vita migliore. E' vero che per fare la tratta Pavia - Catania ci vogliono 18 ore di treno, con partenza alle otto e mezza di sera dal nostro capoluogo (da Voghera un quarto d'ora più tardi) e arrivo nella città sicula alle due e mezza del pomeriggio seguente - mentre decollando con un comodo volo Ryanair da Malpensa o da Bergamo in 90 minuti siamo a destinazione... Ma un viaggio di questo genere (io l'ho fatto nell'aprile 2017) è da fare almeno una volta nella vita, perché rievoca nella memoria collettiva i vecchi viaggi di una volta, quando il treno era il mezzo nord-sud più fruibile e quando era un vero e proprio strumento di "italianità" (ecco perché "Italiani" è il titolo più azzeccato del film del '96 sulla "Freccia del Sud"), che ha contribuito a unire due

mondi lontani, con le loro divisioni, i loro problemi, e se oggi non ci sentiamo più "settebrionali" e "meridionali", "polentoni" e "terrori", ma tutti appunto siamo "italiani", è merito anche di questi storici treni. Oggi non ci sono più gli scomodi sedili in legno di terza classe, gli scompartimenti e i corridoi affollati (con gente che passava la notte dormendo per terra), ecc., bensì comodi scompartimenti con cuccette "comfort" da 4 posti e vagoni letto tripli, doppi e singoli. Un'altra storia rispetto a un passato forse più turbolento, avventuroso ma sicuramente figlio di una ferrovia più "romantica". La nuova "Freccia del Sud" (dalla livrea inconfondibile di colore blu notte) transita ogni sera da Castelletto verso le 20:45 in direzione Voghera, Genova e poi verso il grande Mezzogiorno d'Italia. Il ritorno avviene in maniera opposta, con partenze dalla Sicilia a pomeriggio, dalla Calabria in serata e arrivo a Voghera e Pavia in tarda mattinata del giorno seguente. Le prenotazioni per giugno e luglio sono già attive sul sito di Trenitalia. Buon viaggio a tutti!

