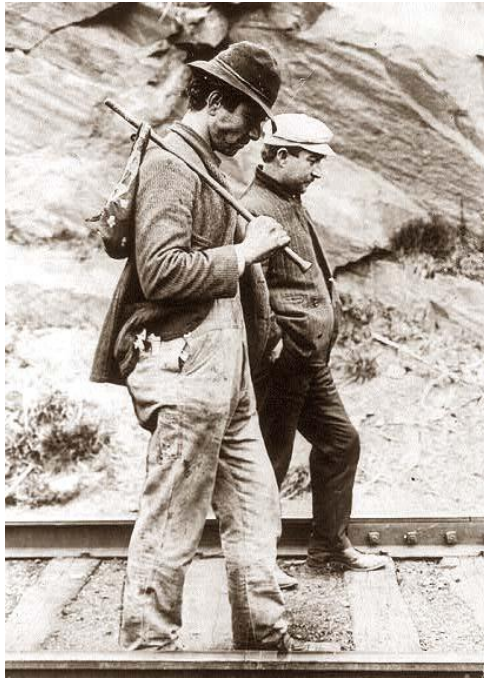


DUE PASSEGGERI A BORDO (in nome e per conto del progresso)



Michel de Certeau, ne 'L'invenzione del quotidiano', dedica un capitolo al vagone ferroviario, dove il viaggiatore, 'immobile, vede cose immobili scivolare via'. Sarebbe questa l'origine della melanconia che ci assale in treno, appena gettiamo uno sguardo fuori dal finestrino.

Essere al di fuori di queste cose che stanno là, distaccate e assolute, e che ci lasciano senza avere nulla a che fare con noi; esserne privati, sorpresi dalla loro effimera e quieta estraneità. Stupore nell'abbandono.

Eppure, queste cose non si muovono. Non cambiano di posto, come non lo cambio io....

...È andata avanti a parlare per almeno due ore – mi spiegherà Gerolamo quattro mesi più tardi, in una giornata di sole e freddo invernale. – E alla fine mi sono pure vergognato: la guerra tra la Velocità e l'Appennino si combatteva a due passi dalla mia città e io non ne sapevo nulla, tranne qualche titolo di giornale e un paio di servizi alla tivù, buoni giusto per un'indignazione precoce.

Tornato a casa, mentre Lara dormiva, ho deciso di espiare le mie colpe mettendomi a studiare. Ho acceso il computer e mi sono segnato due o tre libri da prendere in biblioteca. Poi il vortice di Google mi ha risucchiato e ho passato due ore a salvare articoli, inchieste, documenti ministeriali e istruttorie.

Soltanto verso le tre mi sono imbattuto in una modesta, semplicissima scheda, con i numeri e le caratteristiche della nuova linea ad alta velocità.

In galleria per il 93% del tracciato, la linea si sviluppa per 78,5 km (di cui solo 4,7 allo scoperto, su rilevati, ponti e viadotti). Due le regioni attraversate, due le province, 13 i comuni. 140 chilometri di nuove strade a servizio dei cantieri, 8 chilometri di barriere antirumore, 130 ettari di interventi a verde, 19 interventi archeologici.

Mentre il sonno mi chiudeva le palpebre, ho immaginato un unico tunnel di cemento, con qualche rara interruzione, scavato sottoterra da un gigantesco lombrico.

Presto, negli occhi di molti passeggeri, una notte artificiale avrebbe sostituito boschi e ruscelli, per quanto intravisti da un finestrino.

Allora ho capito che Internet, i libri e le biblioteche non mi sarebbero mai bastati per conoscere l'Appennino e rendere omaggio alle montagne sconfitte.

Avevo bisogno di un percorso magico che le attraversasse, come il sentiero di mattoni gialli per il Regno di Oz, e di un Boscaiolo di Latta che mi aiutasse a seguirlo.

È il 1984, gli Alphaville cantano Big in Japan, e in Italia fa i primi passi un'idea che in Giappone è già grande da tempo: l'alta velocità su rotaie.

La Banda della Magliana rapina le banche, Silvio Berlusconi acquista Rete 4, scoppia l'ultima bomba degli Anni di Piombo. Il

romanzo criminale italiano è in pieno svolgimento, quando nasce la Italferr Spa, per trasformare in Grande Opera la Grande Idea.

Una nuova ferrovia per il treno del futuro.

Quattro anni più tardi, mentre al cinema spopola Roger Rabbit, il mitico Pendolino copre la distanza Milano-Roma in poco meno di quattro ore. Ma non è la Grande Opera, anzi, è tutto il contrario. Una specie di bestemmia per il capitalismo italiano: invece di usare il cemento, si usa la tecnologia. Un convoglio capace di raggiungere i 250 chilometri all'ora sui vecchi binari, senza nemmeno scavare una nuova galleria.

Forse qualcuno si è reso conto che l'Idea, grande per il Giappone o per la Francia, non è altrettanto buona per l'Italia. Per essere redditizia, una linea dedicata all'alta velocità deve unire due metropoli da almeno un milione di abitanti, per una distanza di almeno quattrocento chilometri, senza fermate o montagne intermedie.

Niente a che vedere con l'identikit della Penisola, dove l'80% dei viaggi su rotaie è inferiore ai cento chilometri. Con questi dati alla mano, nessun privato vorrà mai realizzare una linea del genere: le stime dicono che impiegherebbe trecentocinquanta anni per rientrare dell'investimento. Ma nemmeno lo Stato dovrebbe metterla in cantiere, visto che ci sono comunque soluzioni più economiche. Solo che in Italia è il Grande Appalto a giustificare la Grande Opera, non viceversa, e così l'alta velocità continua a far battere il cuore di molti.

Passano ancora tre anni. L'Unione Sovietica cade a pezzi, Silvio Berlusconi si prende la Mondadori, i Nirvana invitano a non preoccuparsi, ma sono in tanti a non poter seguire il consiglio. Mani Pulite è ormai dietro l'angolo, Siad Barre ha dovuto lasciare la Somalia. Senza tangenti e cooperazione internazionale un sacco di gente rischia di rimanere a bocca asciutta.

Che fare?

Ci vorrebbe un vortice capace di risucchiare denaro pubblico e di ridistribuirlo nelle mani giuste. Ci vorrebbe una Grande Opera per giustificare l'esborso agli occhi dei cittadini. Ci vorrebbe un dirigente in gamba capace di trasformare le Grandi Idee in progetti esecutivi.

Lorenzo Necci è l'uomo giusto al momento giusto. Cinquantadue anni, figlio di un ferroviere, è il classico manager italiano corteggiato dai politici, 'capace di corrompere restando nella legge'.

Il 7 agosto 1991, da amministratore delegato delle Ferrovie, Lorenzo "il Munifico" presenta al popolo una nuova società per azioni, la Tav Spa, che si occuperà della 'progettazione, esecuzione e sfruttamento economico' delle nuove linee ad alta velocità.

L'incarico di costruirle spetterà ai tre maggiori gruppi industriali del Paese: Eni, Iri e Fiat. Soltanto loro, si dice, possono garantire il rispetto dei costi e dei tempi di consegna.

Per questo il committente (cioè Tav Spa) trasferirà ai tre general- contractors i suoi principali compiti e poteri di controllo, oltre alla somma necessaria per eseguire i lavori. Detta così non sembra niente di diabolico, e infatti nessuno alza la mano, nessuno eccepisce, ma la nuova creatura è una bestia rara, un cerbero mai visto prima. Chi viene pagato per costruire un'infrastruttura di solito non ha i poteri del committente (la direzione dei lavori, i subappalti, gli espropri...).

Può succedere soltanto se ci mette una parte dei soldi di tasca sua e poi ha l'opportunità di recuperarli con la gestione (pedaggi, tasse, biglietti). Ma in questo caso l'opera è pagata al cento per cento, tutta intera, e il cane tricefalo non avrà nessun legame con la futura ferrovia, nessun guadagno nel farla funzionare presto e bene.

L'inizio dei lavori è fissato per il marzo 1992, ma in quella data l'unica notizia in merito è che Cerbero affiderà i cantieri a sette diversi consorzi. Per la tratta Bologna-Firenze, la più ardua, il passaggio è da Fiat a Cavet, gestito per tre quarti da Cogefar Impresit (oggi Impregilo), a sua volta controllata da Fiat. Scatole cinesi che rendono ancora più difficile distinguere ruoli e competenze, committenti e appaltatori. A patto di sbrigarsi, perché l'Unione Europea incombe, e ha stabilito che dal 1° gennaio 1993 tutte le gare d'appalto dovranno essere comunitarie, non riservate alle imprese di un singolo Stato. C'è il rischio di farsi soffiare la torta da qualche ingegnere tedesco o francese, e allora i ministri del Tesoro, del Bilancio e dei Trasporti, digerito in fretta il pranzo di Natale, si mettono subito al lavoro e il 29 dicembre firmano le carte e chiudono i contratti.

Evitate per un pelo le gare d'appalto europee, qualcuno si rende conto che le gare pubbliche sono state evitate del tutto. Lavori

miliardari, di interesse nazionale, assegnati con trattative private, una firmetta e via.

Possibile?

La questione finisce sul tavolo del Consiglio di Stato, presieduto da Giorgio Crisci, futuro presidente anche delle Ferrovie. Dubbi e perplessità si rivelano infondati, perché Tav Spa è una società con il 60% di capitale privato, libera di scegliersi i partner come preferisce, senza i fardelli burocratici degli enti statali.

Il 28 luglio 1995 la Conferenza dei Servizi approva il 'quadruplicamento ferroviario veloce della tratta Bologna-Firenze'.

Quasi tutto in galleria, così non si rovina il paesaggio.

Alcuni tecnici della Regione Toscana, però, si dicono perplessi: il progetto è ancora troppo generico, pieno di semplici ipotesi, con richiami a calcoli e monitoraggi che si faranno, state tranquilli, ma ancora non si sono fatti perché non c'è stato il tempo, la Conferenza dei Servizi era ormai convocata e bisognava chiudere, se poi manca qualcosa ci si penserà con più calma.⁸

Nel 1996 il Consorzio Cavet apre i primi cantieri sull'Appennino.

Negli stessi giorni, Lorenzo Necci viene arrestato con l'accusa di associazione per delinquere, corruzione, truffa, abuso d'ufficio e peculato. Finisce così la sua carriera di manager delle Ferrovie e inizia quella di imputato, dove collezionerà quarantadue assoluzioni, varie prescrizioni e una condanna in secondo grado per corruzione.

L'anno seguente, il governo di centrosinistra chiede una verifica 'sui piani finanziari della Tav Spa, sulla legittimità degli appalti, sui meccanismi di indennizzo, sui nodi, le interconnessioni, i criteri di determinazione della velocità, le caratteristiche tecniche che consentano il trasporto delle merci'.

Toccherà al ministro Burlando svelare in pubblico la burla: i soldi dei privati, il famoso 60%, non ci sono e non ci sono mai stati. I prestiti concessi a Tav dalle banche sono garantiti e coperti solo dallo Stato, che li dovrà restituire nel giro di quindici anni.

I costi, nel frattempo, sono aumentati del 56%. Tanto nessuno rischia di tasca sua e Cerbero scorazza libero, senza catena né guinzaglio.

Il 10 marzo 1998 la burla finisce e le Fs “acquistano” il 100% di Tav Spa, con i suoi 31 miliardi di debiti.

Due anni dopo, la Finanziaria impone che tutti i lavori non ancora assegnati per l’alta velocità passino da gare d’appalto internazionali a evidenza pubblica.

La burla sembra davvero finita, ma la Legge Obiettivo del nuovo governo Berlusconi è in agguato e resuscita, con ampie note di merito, il “modello Tav” dei general-contractors. Inoltre, stabilisce che gli enti locali possono proporre osservazioni sulle Grandi Opere, senza però modificarne ‘la localizzazione e le caratteristiche essenziali, nel rispetto dei limiti di spesa’. Alla faccia del federalismo, dell’impatto ambientale e della tutela del territorio.

Un territorio che fin dall’apertura dei primi cantieri ha iniziato a ribellarsi.

Già nella primavera del 1998 i campi e le fonti del Mugello sprofondano, buttano fango.

Le sorgenti di Bisignano e Castelvechio si seccano. E gli ingegneri del Cavet? Secondo l’accusa del pubblico ministero Gianni Tei, prima negano il fatto, poi si correggono, ma danno la colpa alla siccità, infine rassicurano tutti: è un problema isolato e momentaneo, nel giro di cinque anni tutto tornerà come prima.

Come prima? Sicuri?

In realtà ne basta uno, di anni, e il problema isolato si ripete, si diffonde come un contagio. Le venute d’acqua in galleria sono talmente abbondanti che i cantieri devono fermarsi per mesi e opere già finite vanno rattoppate e rimesse a nuovo. Una delle ditte che ha avuto i lavori in subappalto si rifiuta di proseguire, non ci sono le condizioni, ma Cavet la sostituisce e continua a scavare. Tutto fa pensare che le previsioni e i monitoraggi del consorzio non siano attendibili, ma i responsabili dei lavori non li correggono e di fronte alle proteste ribattono che ‘nessuno, oggi, si sacrifica più per il Paese’. La Regione Toscana, da parte sua, garantisce che ‘saranno restituite all’ecosistema le stesse fruibilità precedenti ai lavori’.

Le stesse? Possibile?

A dieci anni di distanza un risultato del genere sembra lontano come la luna, e forse anche di più: i danni all’ambiente sono spesso irreversibili. Prosciugare una sorgente non è come rompere

un vetro: il vetro si sostituisce, la sorgente no. Danni molto gravi, dunque, ma anche involontari, almeno secondo il giudice Alessandro Nencini. La condotta del Consorzio Cavet, a quanto pare, è stata soltanto colposa: non c'è stata coscienza, intenzione, e nemmeno un dolo eventuale, cioè l'accettazione consapevole del rischio, l'andare avanti a ogni costo. Tecnici e ingegneri si sono soltanto sballati, sballati, sballati ancora.

I martelloni, le mine, l'esplosivo Tutagex e i detonatori Dynashoc smettono di mangiarsi l'Appennino il 21 ottobre dell'anno 2005. Cade l'ultimo diaframma di roccia nelle gallerie tra Bologna e Firenze, ma solo gli ultimi undici chilometri sono serviti da un tunnel di soccorso. Tra Vaglia e Bologna, come via di fuga, ci sono semplici finestre, a una distanza reciproca di 6-7 chilometri: in caso di incidente, i passeggeri dovranno raggiungerle a piedi e risalire in superficie.

Passano tre anni e nell'autunno del 2008 due magistrati della Corte dei Conti fanno un controllo sui debiti dell'alta velocità.

Nell'istruttoria parlano di cosmesi contabile, gestione finanziaria approssimativa, investimenti inefficaci, ipotetici vantaggi. Risultato: oltre 44 miliardi di debiti a carico dello Stato e delle generazioni future, fino al 2060.¹⁴

Chissà cosa risponderebbe il padre della Tav, di fronte a quelle cinquanta pagine di analisi economiche e giudizi senza appello.

Purtroppo, non lo sapremo mai. Lorenzo Necci è morto il 28 maggio 2006, investito da una Range Rover mentre pedalava in bicicletta insieme alla sua compagna, eletta alla Camera poche settimane prima nelle file dei Verdi.

Dicono che l'acqua ha una sua memoria, come il silicio e i nastri magnetici e la superficie dei compact disc. Una goccia salata che cade in un fiume gli consegna per sempre il ricordo del sale, un messaggio indelebile scritto negli atomi e sulle onde.

Se fai sciogliere un fiocco di neve, unico e irripetibile, quando lo congeli di nuovo torna uguale a se stesso, e il giapponese Masaru Emoto sostiene addirittura che i suoni, la voce umana e le onde cerebrali lasciano nell'acqua una traccia che poi si manifesta coi cristalli di ghiaccio.

In Val di Setta, frazion di Lagaro

Nel comune di Castiglione
se voialtri mi fate attenzione
d'una disgrazia vi vo' raccontar.

Forse l'acqua che abbiamo nel corpo ricorda meglio di noi le canzoni che da neonati ci accompagnavano nel sonno. Forse la pioggia e i torrenti impregnano coi loro archivi anche la terra, l'erba, gli alberi.

Fu un giovane astronomo americano, Andrew Elicott Douglass, a scoprire che gli anelli nel tronco di una sequoia non rivelano soltanto l'età della pianta, ma raccontano il clima degli anni che ha vissuto. La distanza tra un cerchio e l'altro dipende dalla temperatura e dalla siccità.

Se vi annoio voi mi scuserete
ma spiegar meglio di così non si può
come già tutti voi lo sapete
che la stampa di già ne parlò.

Sulle Alpi, nel fusto dei larici, si trovano ancora le cicatrici causate dall'eruzione del vulcano Katmai, sulle isole Aleutine, in Alaska, avvenuta il 6 giugno 1912, quando tonnellate di cenere invasero il cielo e velarono il sole per molte settimane.

Cerchi irregolari e decentrati sono la firma sghemba di frane, vento, erosioni, che fanno crescere gli alberi storti e ricurvi.

Alluvioni e incendi lasciano sgorbi nella grafia vorticoso che incide il durame, e segni evidenti nell'aspetto della pianta.

Come i cerchi che si allargano sulla superficie di una pozza, dove ciascuno passa al successivo la spinta del sasso, così ogni anello del tronco influenza quelli che lo seguono, e anche sulla corteccia spuntano i segni di antichi cataclismi, il cui ricordo è ormai custodito nel cuore della pianta.

Poi arriva il vento, passa la mano tra i rami, e le memorie degli alberi diventano suoni, per giungere all'orecchio di uomini lontani, incapaci di comprenderli.

E fu proprio il 14 ottobre
che in domenica venne quel dì
invece di stare a casa in riposo
fu destino d'andare a morir.

Se tu sapessi ascoltarli, Gerolamo, potresti sentire un'orchestra di faggi suonare le ballate della Grande Galleria, che a quanto dicono passa proprio sotto di loro, dentro la montagna che hai di fronte, a cinquecento metri di profondità.

Ottanta cerchi fa, l'acqua delle sorgive ha registrato le vibrazioni della roccia, causate dall'esplosione delle cariche e dalle voci dei minatori. Le sorgive hanno alimentato i ruscelli e l'umidità dei ruscelli ha nutrito gli alberi. Terra e radici hanno succhiato la memoria dell'acqua e con l'aggiunta di sali minerali l'hanno trasformata in linfa. I vasi dello xilema hanno aspirato la linfa verso l'alto e il legno ha assorbito nutrimenti e ricordi, per poi tradurli nella sua lingua di nodi, rami e biforcazioni, che il vento ora legge e trasmette, come la puntina di un vecchio giradischi sui solchi del vinile.

Quando fummo noi in galleria
come al solito si stava facendo
ad un tratto uno scoppio tremendo
la montagna la fece tremar.

Se la capissi, Gerolamo, questa musica d'acqua e di legno, di terra e di vento, se tu la sapessi ascoltare, distingueresti il suono dei rami incurvati da un'esplosione di gas, il fruscio delle fenditure prodotte sulla corteccia dallo scoppio delle mine, il fischio leggero dei pensieri di chi è morto là sotto.

Il fumo dei corpi bruciati ha infiltrato le rocce e la terra, scorie grigie simili a cenere hanno inquinato la linfa dei faggi, un tumore grosso come un melone è fiorito sulla corteccia, ottanta cerchi fa, e ancora la deforma e produce il suono che non riesci a sentire, confuso con tutti gli altri, il sibilo acuto degli ustionati.

Ed è questo loro mescolarsi che rende così difficile decifrare le dendrofonie raccontate dal vento. I suoni si sovrappongono, non seguono l'ordine del tempo come i cerchi dentro al fusto e i solchi sul vinile. Se anche tu riconoscessi il timbro grave, da controfagotto, prodotto dal vento su una piaga del tronco, causata dal calore di un incendio sotterraneo, non potresti lo stesso datare l'incendio, dire se è scoppiato la settimana scorsa o cent'anni fa. Per farlo dovresti segare l'albero, o prelevarne un campione con un succhiello di Pressler, e da quello interpretare gli anelli.

Imbalorditi e al buio si resta
stupefatti dal grande spavento

e le grida dell'avanzamento
anche ai sassi facevan pietà.

Se tu imparassi a riconoscere il sibilo dei corpi bruciati, o il suono inconfondibile che fanno i pensieri di un moribondo (le onde cerebrali di un essere umano che sta per morire, condotte attraverso la roccia, ricevute dalle radici, trasformate in irregolarità della corteccia e ora suonate dal vento), se tu sapessi ascoltarli, sentiresti un coro di ottantacinque voci, come in un'unica strage. E se tu avessi l'orecchio davvero allenato, come quello di un direttore d'orchestra, dal timbro di ciascuna potresti ricavare altri dettagli. L'età della persona e il modo scelto dal destino per farla morire. Solo con un orecchio così allenato ti accorgeresti che alcuni di quei suoni, e per la precisione sessantacinque, hanno un volume più alto, mentre gli altri venti ce l'hanno più basso, e magari capiresti che questa differenza non è casuale, perché i primi sessantacinque sono quelli che morirono nella galleria quando ancora non era completa, e le volte non erano tutte murate, così che la roccia poteva ricevere meglio le vibrazioni, mentre in seguito la calotta in calcestruzzo ha fatto da isolante, e i venti morti successivi hanno una voce più attutita, come se parlassero dietro un panno di feltro.

Quelli di dietro che avevan sentito
non sapevan che strada pigliar
poi si son fatti di un cuore assoluto
e i compagni son corsi aiutar.

Tra i primi sessantacinque, sapresti riconoscere quelli che sono incappati in una mina gravida, cioè una carica inesplosa, perché durante la volata si contano sempre i colpi, per essere certi che tutte le mine piazzate facciano il loro dovere, ma è pur sempre un conto fatto a orecchio, in mezzo al boato, e subito bisogna riprendere a lavorare, non c'è tempo di aspettare che la polvere vada giù, l'assistente dice di darsi da fare col picco, per rompere i macigni più grossi e caricarli sui vagoni: cinque all'ora se ne devono fare. E con tutta questa fretta e la polvere che toglie il fiato e la vista, capita che una mina è rimasta gravida, non la si è contata bene, e quando il disgraziato va a spaccare il masso con il piccone, dentro c'è la mina, e bum, il disgraziato salta per aria, e magari insieme a lui anche qualcun altro che gli stava vicino, perché nello

strozzo lo spazio è poco e se salta una mina ce n'è davvero per tutti.

Quell'aiuto era tanto prezioso
per quella gente così disperata
che chiamava mamma con voce angosciata
mentre il fuoco continuava a bruciar.

Sapresti riconoscere quelli rimasti schiacciati sotto un'armatura che non ha tenuto, perché soprattutto l'argilla spinge e si deforma, non ne vuol sapere di farsi scavare, e le capriate e le centine in legno di pino si spaccano, rompono teste e schiene, e lo stesso fanno i bollimenti, le frane di sassi che vengono giù dopo la volata, quando ancora non ci sono i marciavanti, cioè le tavole per ripararsi la testa, perché l'unica protezione dei minatori è il cappello, e il casco lo porta giusto l'ingegnere quando viene a fare i controlli.

Sapresti riconoscere il fochista che ha spinto il carrello col bruciagas, uno straccio infuocato messo in cima a un palo per bruciare il metano, ha spinto il carrello, ma il metano era già lì, più indietro e più in basso del previsto, mescolato con l'aria, pronto a scoppiargli addosso e a portarselo via. Riconosceresti il fochino che è andato sotto la calotta per accendere le micce e anche lì c'era il gas ad aspettarlo. Le lampade Davy lo avevano segnalato, era suonato l'allarme, c'eravamo fatti indietro di duecento passi e l'elettricista aveva fatto il suo lavoro: appendere all'armatura i sacchetti di polvere pirica, ficcarci dentro i cavi e poi dargli fuoco a distanza col generatore di corrente. Eppure, si vede che qualcosa non aveva funzionato e che nemmeno i ventilatori erano riusciti a portarselo via tutto, quel gas, e appena il fochino ha acceso le micce, bum, il gas era lì e s'è portato via pure lui, come quegli altri sette del 1923 (se tu avessi un carotaggio fatto col succhiello di Pressler lo potresti sapere che era quell'anno lì, e il segno grosso di sette morti lo vedresti meglio che sugli altri anelli).

Appena giunti al pronto soccorso
c'eran già tutti gli amici e i parenti
fra urla pianti e lamenti
sempre mamma sentivo chiamar.

Sapresti distinguere quelli fulminati dai macchinari elettrici zuppi d'acqua e quelli annegati dietro la saracinesca, che veniva giù quando il cunicolo rischiava di allagarsi, e se non eri svelto a

uscire fuori potevi rimanere chiuso dall'altra parte, con il getto d'acqua che usciva dalla roccia come una fucilata.

Domandate ai feriti guariti
meglio di loro nessun lo può dir
sette morti e venti feriti
la disgrazia ebbe fine così.

E anche se avessi l'orecchio finissimo, Gerolamo, non potresti sentire lo stesso i morti per la pussia dei decenni successivi, morti magari in ospedale a Bologna o nelle loro case sparse per le montagne. Loro non ci sono, dentro ai faggi sopra la galleria: è la terra della galleria che sta dentro di loro, infilata sottile negli alveoli dei polmoni. Alcuni hanno dovuto tirarli fuori dalle tombe, per dimostrare che la polvere ce l'avevano dappertutto, nei bronchi e nelle ossa, e che un fazzoletto davanti alla bocca, durante lo smarino in mezzo alle volate, un fazzoletto non basta per evitare la silicosi.

Non ci saran più medici, nemmeno professori
che fan guarire il mal dei minatori
Non ci saran più medici, nemmeno medicine
per far guarire il male delle mine.

In questo coro, in quest'unica strage che accomuna tutti, insieme alle piogge dello scorso autunno, al sole di ieri, e a migliaia di treni che sono passati nel frattempo, tu ora dovresti riconoscere i suoni più lievi, quelli attutiti dal calcestruzzo delle volte: i quattro che scortavano il convoglio fatto saltare là sotto dai partigiani per bloccare la Direttissima e poi, dieci cerchi più avanti, il ferroviere che coltivava un geranio sotto terra, nella stazione delle precedenze, alla luce delle lampade, e solo due volte all'anno riusciva a fargli prendere il sole, grazie ai raggi che trovavano l'inclinazione giusta per infilarsi nel pozzo...

...Su e giù per quel pozzo si andava con un carrello, lungo un binario ripido: Walter Tassoni lo guidava e ne rimase schiacciato. Dopo la sua morte tolsero il carrello e quelli che prendevano il treno alla stazione delle precedenze, per andare a lavorare a Firenze, a Prato, a Bologna, dovettero farsi due volte al giorno 1800 gradini, e venir fuori sudati fradici in mezzo all'inverno e alle correnti d'aria, finché la stazione delle precedenze non venne proibita ai passeggeri, e la gente della zona dovette andare a

prendere il treno tredici chilometri più giù, a Spianamento, la stazione di San Benedetto Val di Sambro.

Ma nel conto ne mancano ancora quindici, quindici suoni funebri, tumori sulla corteccia dei faggi suonati dal vento.

Federica dagli occhi di mare,
che vede stazioni veloci passare
suona a Roma una vecchia zampogna,
poi viene Firenze, si va per Bologna.

Se avessi saputo riconoscere i primi settanta suoni, Gerolamo, adesso, per analogia, ti aspetteresti altri quindici “omicidi bianchi”, morti sul lavoro, caduti nella battaglia contro la galleria come si cade in guerra, senza responsabili, la guerra è guerra e bisogna combatterla, si muore, non c’è niente di strano.

Ma se tu avessi l’orecchio fino, e potessi capire il sesso e l’età di quei morti, ti chiederesti cosa c’entrano, con gli omicidi bianchi, un bambino di quattro anni, una bambina di nove, un’altra di dodici. Qualcuno, a fare il bocia in galleria, c’è andato anche a dodici anni, è vero, ma erano maschi, mai bambine.

Federica dagli occhi di mare
su quella montagna ti han fatto fermare
hanno rotto le ali al gabbiano
e tu non hai visto la neve a Milano.

Se avessi il campione fatto col succhiello di Pressler, vedresti che gli ultimi quindici morti sono tutti sullo stesso anello, quindici cicatrici sovrapposte che formano un unico, grosso sgorbio, a trenta cerchi di distanza da Walter Tassoni e a sessantuno dai sette minatori uccisi dal grisù.

Faresti il conto degli anni e ti verrebbe fuori il 1984: cinquantesimo anniversario della ferrovia Direttissima, Big in Japan degli Alphaville, strage del Rapido 904.

Allora capiresti cosa c’entra quel bambino di quattro anni che non c’entrava niente, e una bambina di nove che pensava al Natale e una di dodici che non aveva mai visto la neve.

Capiresti che gli ultimi quindici non sono omicidi bianchi, sono omicidi neri, e che in un’unica galleria, e nei tronchi dei faggi cinquecento metri sopra, si sono fuse assieme le vittime di due stragi tipiche italiane.

Il lavoro e il terrore.

Ma tu non ce l'hai, l'orecchio fino, e nemmeno il succhiello di Pressler, e queste dendro storie non le senti, sono solo vento che soffia tra i rami e mette freddo addosso.

Così ti volti e torni indietro, verso la chiesa di Santa Maria della Neve, a montare la tenda nel chiarore dei lampioni....

...Quattro mesi più tardi, in una giornata di sole e di freddo invernale, Gerolamo e io scenderemo a Roma con l'Intercity, per far da testimoni al matrimonio di un amico.

Sul piazzale della stazione di Bologna, al centro dell'aiuola, sverterà ancora la stele di Trenitalia, con otto zeri a sette segmenti sull'orologio digitale.

Il tempo è compiuto. Il regno della Velocità è vicino. Convertitevi e credete al Vangelo.

Il treno impiegherà quattro ore per portarci a destinazione, cioè il doppio del Frecciarossa utilizzato da Lucio Dalla, nella notte di Capodanno, per tenere un unico concerto tra Bologna e Firenze.

Grande spot per le Ferrovie dello Stato e nemmeno una parola per i fiumi del Mugello.

Riviste e giornali delle due città avranno già cominciato a proporre itinerari per fashion victim, come prendere il cappuccino davanti agli Uffizi, poi shopping in mattinata sotto le Due Torri e il pranzo in un locale trendy di Settignano. Un rigurgito fetido degli anni Ottanta, quando faceva figo salutare gli amici e dire: 'Ciao belli, vado a Firenze con la morosa a farmi un caffè'.

Nello scompartimento dell'Intercity ci sarà un caldo inverosimile, prossimo ai trentacinque gradi, e i vetri del finestrino saranno talmente luridi da imporre una nebbia virtuale sul cielo limpido e azzurro.

La ragazza seduta di fianco a me si lamenterà con l'amica per le condizioni del viaggio e farà voto, per la prossima volta, di convertirsi al verbo del supertreno.

'Cesare l'ha provato e mi ha detto che è fichissimo' si illuminerà la donna. 'Tu praticamente parti a Firenze, viene buio, manco te ne accorgi e sei a Bologna. Come il teletrasporto'.

In quel momento sentirò la voce di Gerolamo intervenire nella discussione, cosa che mai gli ho visto fare in tutta la sua vita.

Di solito si mette la musica nelle orecchie proprio per non ascoltare i discorsi da treno.

‘Sai qual è il dilemma del teletrasporto?’ domanderà. ‘Che prima ti analizza, poi ti cancella, poi spedisce all’arrivo tutte le informazioni sui tuoi atomi e lì ti ricostruisce uguale uguale, a partire da altra materia. Solo che in tutto questo processo non è sicuro che la tua storia personale rimanga intatta. Voglio dire i tuoi ricordi, i pensieri che avevi alla partenza, i tuoi gusti, l’amore per una persona. Questo la preoccuperebbe, no?’.

‘Be’” risponderà la donna con lieve imbarazzo. ‘Suppongo di sì’.

‘E rinunciarebbe al viaggio?’.

‘Io mi farei un backup del cervello’ interverrà l’altra decisa, ‘per essere sicura di salvarmi la memoria’.

‘Giusto, ottima idea’ commenterà Gerolamo, prima di fare una pausa per schiarirsi la voce. ‘Non per farmi i fatti vostri, ma prima ho sentito che al prossimo viaggio sceglierete il treno ad alta velocità. In effetti, è una specie di teletrasporto. Solo che invece di minacciare la storia delle persone, minaccia quella dei luoghi’.

‘In che senso?’ domanderà la ragazza più sveglia nonostante la temperatura tropicale.

‘Adesso ve lo spiego’ risponderà Gerolamo con un sorriso diabolico, prima di riversare nello scompartimento l’intero hard disk della Via degli Dei. Dai morti nei cantieri al Sasso di Castro, dalla Linea Gotica ai suonatori della Valle di Sàvena.

Le due donne, a sorpresa, si dimostreranno interessate agli sproloqui del mio amico, e il viaggio filerà via abbastanza in fretta, compresi i venti minuti di ritardo e le scuse incomprensibili di un altoparlante scassato.

Saluteremo le nostre amiche sul binario, inghiottiti dal via vai di arrivi e partenze.

Gerolamo avrà sulla faccia un sorriso soddisfatto, da missionario che ha fatto il suo dovere.

‘Non ti illudere, Gerry’ lo attaccherà. ‘A parte i pendolari, vedrai che il Frecciarossa li conquisterà tutti’.

‘Sì, lo so’ risponderà stizzito. ‘I cowboy hanno già vinto. Ma noi indiani non saremo sconfitti, finché avremo il cervello fuori dalle riserve’.

Usciremo dalla stazione senza aggiungere altro, catturati come gatti dalla malinconia del tramonto.

Sul piazzale, non ci saranno obelischi dell’alta velocità a darci il benvenuto e Roma ci accoglierà distratta, con il suo clima mite e nuvole di storni nel cielo della sera.

[\(Il Sentiero degli Dei\)](#)