



VIAGGIARE

INCONTRO

Pupi Avati tells a century-long story in his film *Un viaggio di cento anni*. Each carriage on this imaginary train features an episode – from soldiers advancing towards the front in 1915 to migrants heading for industrialised cities and the Frecciarossa 1000, taking you from Rome to Milan in under three hours. This work was produced by FS Italiane and sponsored by the Ministry of Fine Arts, Cultural Activities and Tourism and will be shown in Italian museums, at Expo, at the Meeting for Friendship among Peoples in Rimini in August and at the Festival of Communication in Camogli in September.

# Cento anni di viaggio

PUPI AVATI RACCONTA IN UN FILM I TRENI DELLA SUA INFANZIA E UNA STORIA LUNGA UN SECOLO. UN EPISODIO PER OGNI VAGONE

di Francesca Ventre - Photo Giuseppe Senese/Creatività e Broadcasting - FS Italiane

QUESTA PAGINA È IN REALTÀ ALIMENTATA  
 SCOPRI CONTENUTI IN REALTÀ  
 THIS IS AN AUGMENTED REALITY PAGE  
 DISCOVER INTERACTIVE CONTENT



PUPI AVATI

**I**l treno compagno di vita di Pupi Avati. Il regista ha scelto la metafora ferroviaria per rappresentare un secolo di storia italiana nel mediometraggio *Un viaggio di cento anni*. L'opera, prodotta da FS Italiane e patrocinata dal Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, andata in onda il 22 maggio in prima assoluta su Rai1, sarà proiettata nei musei nazionali, presentata a Expo, al Meeting per l'amicizia fra i popoli di Rimini in agosto e al Festival della comunicazione di Camogli a settembre. In una generosa intervista alla *Freccia* il maestro ha raccontato: «Già nella mia prima infanzia il treno divenne pretesto di fantasticazione

attraverso i racconti straordinari dello zio Giulio, uno di coloro che avevano scavato la Direttissima, quella galleria di 18 chilometri che univa Bologna a Firenze, l'opera più significativa del regime. L'aver trascorso così tanti anni dentro il cuore della montagna, affrontando difficoltà di ogni genere, rischiando di restare sepolto da improvvisi crolli, travolto da allagamenti o fuoriuscite di gas o da animali misteriosi a suo dire micidiali, aveva alimentato a tal punto la sua fantasia da permettergli di raccontare, ogni volta che mia madre mi conduceva da lui, una nuova straordinaria vicenda. Che si concludeva comunque e ineluttabilmente con il giorno benedetto in cui le due squadre, quella toscana e quella emiliana, al cospetto delle autorità abbatterono l'ultimo diaframma in un tripudio di fanfare e di canti. Poi il transitare di quel primo convoglio che avrebbe ridotto a poco più di un'ora i tempi di percorrenza fra Bologna e la Città del Giglio. Avvicinando in modo significativo due parti del nostro Paese talmente diverse da far sostenere ai miei nonni

che a Firenze iniziava il Meridionale!». Il regista prosegue nella serie dei ricordi, fra immagini contrastanti definite a volte con ironia: «Il treno nella mia giovinezza lo rammento anche come una sorta di incubo. Erano gli anni dell'università, frequentavo Scienze politiche e il preside della facoltà fiorentina era Giovanni Spadolini, di una severità senza eguali. Le lezioni iniziavano alle otto e trenta. Il solo convoglio possibile partiva da Bologna alle sei. Un vagone di ragazzi assennati costretti a ripassare storia del diritto pubblico o privato in un clima di legittima insofferenza. Ma per rammentare un viaggio davvero festoso debbo riandare a un notturno

LA FRECCIA

**VIAGGIARE**

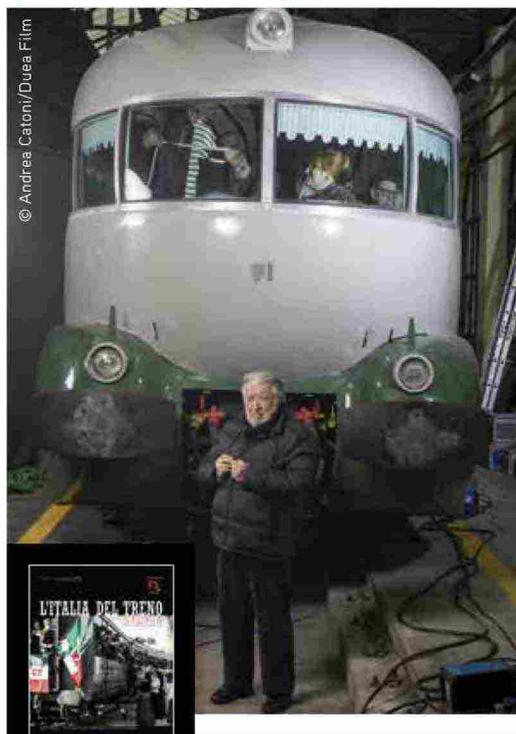
INCONTRO

di terza classe del novembre 1950, l'Anno Santo. Un treno provvisto di cuccette, destinazione Roma. Vi saliamo io, mia madre, vedova da poco, mio fratello di soli quattro anni, Tonina, la nostra domestica, e mia sorella Mariella. Abbiamo come guida spirituale e turistica Padre Anastasio, un cappuccino che si era impegnato a farci visitare la Capitale in un solo giorno, senza perdere nulla. Impresa da Guinness dei primati, soprattutto per Tonina che, imperterrita, non perderà né una basilica né un sito archeologico portandosi in braccio mio fratello Antonio che invece non ha voglia di camminare. Siamo arrivati all'alba e siamo rientrati autenticamente distrutti la notte stessa, salendo boccheggianti su un accogliente vagone letto che ci avrebbe ricondotti a casa. Ma in Padre Anastasio e in tutti noi la bella convinzione di avere davvero visto tutto quello che di Roma si poteva e si doveva vedere. Mi ricordo soprattutto Tonina che, morta di stanchezza, guarda sbalordita la volta della Cappella Sistina. Un viaggio stile anni '50 che forse meriterebbe un film».

Salutata l'infanzia, Avati prova altri mezzi di trasporto: è il periodo dell'Autostrada del Sole e dell'aereo. Ora però, già da qualche anno, c'è stata un'inversione di tendenza, «grazie al miglioramento della qualità dei servizi e all'Alta Velocità. Quando salgo sul Frecciarossa vivo una sorta di sospensione temporale, un allontanarsi del quotidiano rammarico, ed è bello poter leggere, scrivere, appisolarmi o telefonare, nel massimo comfort. A ogni arrivo, sul marciapiede attendono implacabili i tanti problemi che mi assillano». Appassionato e fedele fin da piccolo ai binari, non poteva che trovare nel treno lo spunto



*«Ho raccontato l'Italia come se ogni vagone fosse un pezzo di questa storia lunga cento anni»*



© Andrea Catoni/Duea Film



*Nella storia è il titolo del sesto numero della collana monografica L'Italia del treno, curata da Edizioni La Freccia in collaborazione con Fondazione FS Italiane e distribuita sulle Freccie Trenitalia. In primo piano l'impegno delle Ferrovie dal 1915 al 2015, con uno speciale fotografico sul film di Pupi Avati Un viaggio di cento anni. [www.fondazionefs.it]*

per una narrazione che inizia un secolo fa. Il 24 maggio 1915 l'Italia entra nella Prima guerra mondiale, quest'anno invece il Frecciarossa 1000 arriva a Expo Milano 2015. «Da qui è nata l'idea del mediometraggio. Ho pensato a quei vagoni che si inerpavano sulla Porrettana conducendo i coscritti verso terribili trincee di morte o al viaggio del Milite ignoto da Aquileia alla Capitale. Ho immaginato Mussolini che arrivava da Milano per la Marcia su Roma. I convogli che negli anni '50 e '60 portavano gli emigranti verso Torino e le città industrializzate, gli ebrei nei carri piombati, ma anche il Settebello. E mi chiedo, per il futuro, quale ruolo avrà il treno su cui viaggeremo a 360 all'ora. Raccontare l'Italia, come se ogni vagone fosse un pezzo di questa storia lunga cento anni, è stata per me un'opportunità eccitante, che si è concretizzata grazie all'eccezionale patrimonio della Fondazione FS Italiane». Un ambito fortunato quello in cui il regista ha conosciuto le Ferrovie: «Ho scoperto un contesto formato da individui dotati di un grande spirito di appartenenza, misteriosamente contagioso. Dai vertici ai semplici ferrovieri tutte persone appassionate allo stesso modo. Un elemento assolutamente sorprendente in un Paese che spesso vive nel disamore. Sono salito sul Frecciarossa 1000 di notte, da Napoli a Roma e ritorno, con i tecnici che sottoponevano questo magnifico treno agli ultimi test prima dell'entrata in esercizio. Una straordinaria esperienza, e per me un grandissimo regalo». LF

