

EDITORIALE**VIA FRANCIGENA
E CAMINO
DI SANTIAGO**di **Aldo A. Mola****Quando Romano Prodi profetizzò la riscoperta della via Francigena**

Con quella faccia un po' così, con l'espressione un po' così di chi apprende terribili segreti scrutando il fondo della tazzina di caffè, quando divenne presidente del Consiglio dei ministri un giorno faticoso Romano Prodi spiegò quale fosse il suo programma per l'Italia in Europa: ripristinare la via francigena. Sorrise. Il sorriso, tra criptico e tonto, riusciva bene a Gervaso, il cugino che Renzo Tramaglino

noleggiò quale secondo testimone per tentar di sposare Lucia Mondella la notte degli imbrogli, come narra Alessandro Manzoni (ma meglio di lui ne scrisse Guido da Verona. Ce lo conferma Enrico Tiozzo, suo esegeta e ora curatore con Corrado Calabrò di "La libertà della sera" dell'Accademico svedese Kjell Espmark, ed. Ombre e luci del Nord).

Già. La via francigena. Il ritorno al futuro, il bivio perpetuo dinnanzi alla storia. C'è chi ci arriva come Dante Ali-

ghieri quando gli si parò davanti "la bella fera alla gaietta pelle". C'è chi invece ha alle spalle lo smantellamento di quel che di buono rimaneva dell'Istituto per la Ricostruzione Industriale e ha svenduto pure la Cirio. Acqua passata. Per i Grandi Capitani l'importante è azzeccare la frase destinata a rimanere negli annali, tipo "Quaranta secoli di storia ci guardano", come disse Napoleone dinnanzi alle piramidi.

segue a pagina **10****editoriale****TUTTI A PIEDI
VIA FRANCIGENA E CAMINO DI SANTIAGO***segue dalla prima*

Avrebbe dovuto aggiungere: "E ci piangono", dal momento che gli inglesi avevano distrutto la sua flotta ad Abukir tagliandogli la possibilità di rientrare a vele spiegate in Francia. Napoleone riprese la sua "via francigena" in picciolina barca e si rifece con il colpo di stato del 18 brumaio che lo elesse primo console: gradino verso l'Impero. Se uno va in Egitto e ne capisce storia e popolazioni (lo aveva fatto Marc'Antonio succubo dell'aerea Cleopatra) torna Faraone.

Toninelli: "Ma chi se ne frega di andare a Lione"?

Diversa è la sorte dell'Italia odierna. Mentre sola e pensosa va per i deserti calli, scopre quanto sa di sale lo scendere e il salir per l'altrui scale, valli, montagne, fori, trafori, vette. Adesso chi da

Torino voglia andare in Francia deve munirsi di funi e di badili. Sull'erta via va incontro a sorprese sino a poco fa inimmaginabili. Hanno ragione quanti dicono che la prima capitale d'Italia è ormai una cittaduzza decentrata. Da Oltralpe infatti vi si arriva a fatica. E ce se ne parte con duolo. Ha detto bene il ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli quando profeticamente esclamò: "Chi se ne frega di andare a Lione?" Viaggiare da Torino a Lione è un'idea balzana. Un cattivo pensiero. Ma quali alternative ha chi volesse andare da Vladivostok a Capo Finisterre o almeno a La Coruña, o da Abbiategrasso a Parigi passando, per farla più breve, proprio dalla Val Susa cara a Re Magno, che vi transitava andando e tornando dalla guerra con bramosia d'amor?

Se un tempo, diciamo sino a martedì scorso, già era

un'impresa, quella tratta ferroviaria ora è un calvario. Una perfida slavina di fango irruppe sulla via ferrata dalle parti di San Giovanni di Moriana, che di là del crinale dicono Saint-Jean de Maurienne. È una graziosa e garbata cittadina. Vi si giunge in discesa da chi ruzzola dalle Alpi, in salita per chi punta verso l'Italia. Ma non è detto che le vie debbano denominarsi "salita san Giacomo" o "discesa san Giovanni Battista". Quando venne invitato a Soveria Mannelli dall'allora sindaco Mario Caligiuri, in veste di assessore alla Invenzione o Fantasia, Giordano Bruno Guerri propose che le strade dell'amenissimo comune fossero in discesa da un lato, in salita dall'altro, perché così fan tutte. Dipende da come le si prende.

Il punto è sempre l'antico: "hic Rhodus, hic salta". Piaccia o meno, se d'improvviso si viene assaliti dal capriccio

di andare a Lione (città dei misteri con Torino e Praga: un triangolo massonico, più pericoloso di quello delle Bermude) da lì si deve passare, dalla fosca valle di Susa. Ma perché mai pretendere di usare il treno? Esso è il Progresso cantato da Giosue Carducci nell'"Inno a Satana": "Un bello e orribile/mostro si sferra, /corre gli oceani, /corre la terra:// corrusco e fumido/ come i vulcani, / i monti supera, / divora i piani.// sorvola i baratri;/ poi si nasconde/per antri incogniti, / per vie profonde.// ed esce; indomito/ di lido in lido/come di turbine/manda il suo grido, //come di turbine/ l'alito spande:// ei passa, o popoli, / Satana il grande. / Passa benefico/di loco in loco/ su l'infrenabile/carro del fuoco". La Locomotiva. Il treno a vapore. Figuriamoci il convoglio a diesel o a trazione elettrica. O addirittura quello a Grande Velocità che

i discendenti di Carlo Magno dicono Te-ge-vè, l'Accademia della Crusca appella Alta Velocità e il PCI (Partito Conciliatorista d'Italia) denomina Alta Capacità: TAC, che sembra un esame diagnostico sullo stato delle gengive.

In concreto da Saint-Jean de Maurienne il treno adesso non passa e non si sa quando riprenderà a passare. Perché non basta ramazzare via il fango dai binari improvvisamente precipitato dall'alto. Bisogna capire quanto e quando la ria collina potrebbe farvene scendere ancora, con i rischi che ognuno (toccando binari) facilmente immagina mentre si assopisce cullato dal dolce romorio del treno che sale (o che scende).

San Giovanni di Moriana. Sarà un sabotaggio dei nazional-sovrani italiani che rivendicano la Savoia? O sono cose turche? Fu lì, infatti, che s'incontrarono i sommi capi dell'Intesa e il Comandante Supremo dell'Esercito italiano, Luigi Cadorna, nel corso della Grande Guerra. Figlio del generale Raffaele che il Venti Settembre 1870 espugnò Roma togliendola a Pio IX, Luigi Cadorna di guerra s'intendeva da quand'era bambino: perciò cercava di ottenere un minimo di coordinamento tra anglo-francorussi e l'Italia contro gli Imperi Centrali. Sempre lì, Oltralpe, tentò di capire che cosa gli "alleati" avessero deciso di fare dell'Impero ottomano. In "Caporetto. Risponde Cadorna" (ed. BCSmedia) suo nipote, Carlo Cadorna, colonnello e cavallerizzo provetto, ricorda che il Generale intuì che gli "altri" si sarebbero spartiti le fette più appetitose e all'Italia avrebbero lasciato qualche landa desertica nei luoghi più sperduti e "una parte equa nella regione mediterranea finitima la provincia di Adalia, ove essa ha già acquisito diritti e interessi".

Scrutando beccaccini e paranzelle

Come che sia, il ripristino

della strada ferrata in Francia andrà per le lunghe. E questa landa d'Europa scopre tutta la sua vulnerabilità. Con gli occhi sbarrati a scrutare il mare di Alboran, le scialuppe che avanzano dal Golfo della Sirte, i beccaccini e le paranzelle di Garibaldi e garibaldini, ha perso di vista se stessa, il suo territorio, in larga parte abbandonato e ingabbiato dai ceppi di leggi e leggende pensate per le esose magalopoli e soprattutto da imposte, tasse, balzelli e tagliole come i ticket per entrare nel cuore antico delle città, identici alla cinta daziaria del buon tempo antico. Nel medioevo (che da noi è durato sino all'altro ieri: solo nel 1908 il governo Giolitti abolì la "ruota" ove deporre i neonati e introdusse la "ricerca della paternità" dei trovatelli) la "città" penalizzava l'ingresso di uova, polli, insaccati e ortaglie. Adesso incombe sui salami che pretendono di entrarvi al volante dell'auto per il cui acquisto hanno investito il trattamento di fine rapporto, acceso mutui, ipotecato la casa.

L'ardita Nizza-Ventimiglia, risorsa o beffa?

Ma c'è alternativa a Saint-Jean de Maurienne? Forse che sì, forse che no, direbbe Pirandello. Ci sarebbe, ci potrebbe essere, sarebbe forse immaginabile. Ma è praticabile? È l'ora della Cuneo-Ventimiglia-Nizza. Per darle un tono i suoi antichi artefici la dipinsero come Berna-Marsiglia, perché, per dirla sempre con Toninelli, chi se ne frega di prendere il treno se si deve andare solo da Cuneo a Nizza o viceversa? Bisogna vantare che la si prende larga. Come avviene dall'aeroporto di Cuneo (Levaldigi) dal quale non si va a Roma ma in Albania, Marocco, Romania. E da lì, chi proprio ci tiene può sempre andare a Roma...

Sul Tenda papa Pio VII passò da prigioniero di Napoleone. Dal litorale france-

se doveva raggiungere Savona. Anziché imboccare l'autostrada, che sarebbe stata tanto più comoda, o usare la strada ferrata, non ancora cantata da Carducci solo perché non c'erano né lui né la ferrovia, il papa salì in carrozza lungo la Valle Roya. Spettacolo suggestivo quant'altri mai. Rupì scoscese, il canto delle chiare fresche e dolci acque, e poi i tornanti su su. Benché non ci fossero i TIR e neppure le immense reti metalliche a fermare la caduta dei massi, era davvero una gran fatica. Alla fine la carrozza venne smontata. Da una parte l'abitacolo, dall'altra le ruote. Tutto sulle spalle dei vetturali e di devoti lontani para-pontifici, alla volta di Palazzo Lovera, a Cuneo, e poi a Mondovì, sempre nella "portantina" ora in mostra nella Cappella di San Bernardo del Santuario-Basilica di Vicoforte. Lì, ritratto in busto marmoreo, il papa guarda corrucciato il monumento funebre di Carlo Emanuele I, duca di Savoia, e quelli di Vittorio Emanuele III e della Regina Elena. Si domanda quale strada abbia percorso il feretro della Regina per giungervi da Montpellier. Mistero fittissimo.

La ferrovia Cuneo-Nizza, dunque, è un'alternativa alla Torino-Lione o, se si preferisce, alla Trieste-Parigi? Bello sarebbe se ferrovia davvero fosse. Sennonché ne ha solo l'apparenza. È suggestiva. Un capolavoro ingegneristico. Ma i treni la percorrono a passo d'uomo per non deragliare. Del resto i suoi utenti sono forti e pazienti, come recita il motto di Cuneo, la città dei Sette Assedi. Si avventurano in treno non perché abbiano una meta, un affare da sbrigare, un voto da estinguere, una passione furtiva, un motivo qualunque ma perché così si distraggono dalla noia dell'immobilità su una panchina, voltan le spalle ai ricordi, evitano di rimuginare sul futuro, scacciano i cattivi pensieri. Guardano dal finestrino, contempla-

no il Creato e vanno...

Un viaggio da impazzire: lo prova il "caso Nietzsche"

La Cuneo-Nizza è l'emblema della decrescita felice. Del tutto opposta alla Torino-Lione-Parigi-Dakar (o la Parigi-Pechino?). Questa è ansiogena. L'altra, la cuneese, è rilassante. È una filosofia della natura. Anzi è "la" filosofia. Quali siano stati i tormenti del viaggiatore che verso fine Ottocento abbia voluto andare da Nizza a Torino è narrato da Sue Prideaux in "Vita di Friedrich Nietzsche" (Ed. Utet), ottimo candidato al Premio **Acqui Storia** 2019. Proprio nel capitolo che dà titolo al volume, "Io sono dinamite", l'autrice, dotta storica dell'arte, inglese di origini norvegesi, racconta che nel 1888, felice di aver terminato "Al di là del bene e del male" e arcistufato di prendere pioggia battente e freddo, da Nizza il filosofo partì in treno alla volta di Torino. A Savona, tuttavia, stipati i bagagli sul convoglio per la capitale subalpina, sceso un attimo dal convoglio quando risalì si trovò per sbaglio su un treno per Genova. Tornò indietro e rimase due giorni nella città ove era stato prigioniero Pio VII. Arrivò a Torino solo il 5 aprile e prese stanza al terzo piano di via Carlo Alberto 6. Gli bastava aprire le finestre per sentire a scrocco l'esecuzione del "Barbiere di Siviglia". Il 3 gennaio 1889 crollò. Vedendo un vetturino che picchiava spietatamente il suo cavallo, sopraffatto dalla compassione il filosofo gettò le braccia attorno al collo dell'equino. E cadde a terra (o fu spinto?) come corpo morto cade. Riportato a casa dal coinquilino Davide Fino, narra Prideaux, per molti giorni urlò, cantò a squarciagola, scarfugliò tra se e sé, delirò. Scriveva lettere a Umberto I e alla regina Margherita, a Jacob Burckhardt, autore inarrivabile della "Civiltà del Rinascimento italiano", e a Franz Overbeck. Suonava al piano-

forte musiche di Richard Wagner, ballava nudo e si scatenava in riti dionisiaci. Era ormai fuori di senno. Traslato in Svizzera, gli venne diagnosticata la paralisi progressiva indotta dalla sifilide e fu affidato a un manicomio di Jena, la città ove Hegel aveva visto "il genio del mondo a Cavallo", Napoleone I. Morì il 25 agosto 1900. La sua autobiografia, "Ecce homo", uscì otto anni dopo. Era lettura obbligatoria per lunghi viaggi, in treno e in nave, per le lente notti d'estate e quelle rigide d'inverno.

Che Europa era quella e qual è l'odierna? "Io sono dinamite" è la sintesi autobiografica di Nietzsche ed è paradigma del cammino incompiuto dell'Europa che nel 1914 lasciò le grandi opere dov'erano e si buttò a capofitto nell'orgia della Grande Guerra: blitzkrieg fallito, guerra di trincea, guerra dei materiali, rivoluzioni, catastrofi. La guerra divorò investimenti che sarebbero bastati a mettere a lustro il pianeta per un secolo. È pur vero che poi venne la ricostruzione, ma ancora adesso si rinvengono ordigni bellici nei boschi che furono teatro della lunga guerra dei trent'anni (1914-1945), suggellata dai bombardamenti "a tappeto" documentati nel numero speciale di "Storia in Rete", "Bombe sull'Italia", con saggi di Fabio Andriola, Luciano Garibaldi, Emanuele Mastrangelo, Enrico Petrucci, Sebastiano Parisi e altri. A parte le circa 100.000 vittime (alcuni scrivono 170.000) della "guerra inutile" che imperversò per anni sul Bel Paese e lo ridusse in gran parte a rovine, anche le strade ferrate vennero duramente colpite. Fu appunto il caso della Cuneo-Ventimiglia, ripristinata solo nel 1979, con una visione tanto in ritardo sui tempi quanto era stata invece avveniristica la sua concezione originaria.

Perciò non può fungere affatto da succedanea della

Vladivostok-La Coruña. L'alternativa è il "camino di Santiago": a piedi, con mantello, bordone, conchiglia, tanta buona volontà e fortuna. Il Cebreiro illumina la mente e, se va bene, accende appetiti e fantasie wagneriane. Passo dopo passo si procede, con la speranza di non arrivare mai alla meta, perché lì il viaggio finisce. La tensione si spegne. Prevale il disincanto. Nella Cattedrale di Santiago di Compostela il botafumeiro va e viene nello Spazio... L'occhio lo segue incantato con l'interrogativo importuno: se scarrucolasse? Se mai si staccasse? Tutto è possibile. Come i miracoli, così sono le tragedie. Impredicibili. "Umane, troppo umane". Come l'inopportuna slavina di fango che blocca il "chemin de fer" più famoso e discusso d'Europa. Una fatwa? Per dire che da lì passa, o non passa, lo "straniero"? Ma "straniero" chi è? Lo era San Giacomo quando il suo corpo venne portato in Galizia e scoperto dall'anacoreta Pelagio? O quella di mille anni orsono era un'Europa più europea dell'attuale?

Aldo A. Mola

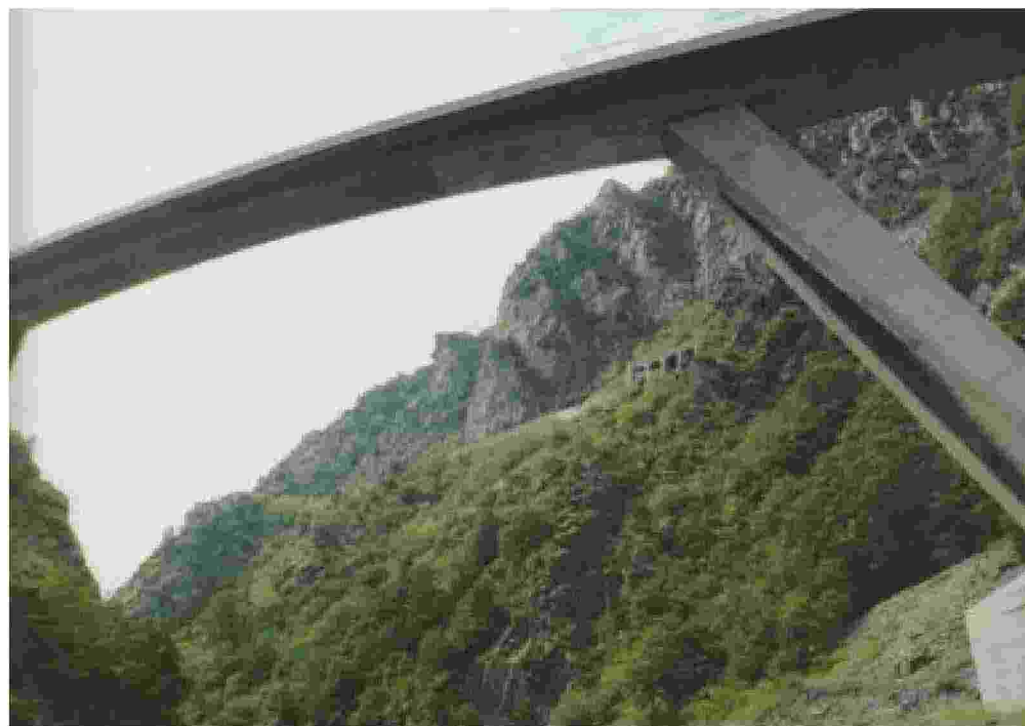


foto della Cuneo-Nizza, "Bella e impossibile"