

Andare per treni e stazioni

Viaggio lungo la "spina dorsale d'Italia"

Enrico Menduni



Enrico Menduni

Ho recentemente dedicato un libro ad *Andare per treni e stazioni*, dopo averne scritto un altro, vari anni fa, su *L'Autostrada del Sole*. Mi occupo da sempre di "comunicazioni" ma ho sempre interpretato questo termine in modo estensivo. C'è la comunicazione radiofonica e televisiva, poi ci sono le telecomunicazioni (telefono fisso e mobile con i suoi derivati), ma comunicare è anche trasportarsi fisicamente da un luogo all'altro: strade, ferrovie, autostrade, rotte navali e aeree. E dunque tanti artefatti: locomotive, navi a vela e a motore, aerei e dirigibili, automobili; e tanti luoghi (aeroporti, moli, magazzini, hangar, rimesse, autogrill, ponti, tunnel) su cui si sono esercitati architetti e ingegneri.

Mi sono sempre chiesto perché tutto ciò eserciti tanto fascino e tanta emozione: probabilmente perché viaggiare è una metafora di un percorso anche personale, intellettuale e psicologico; e – in determinati tratti e momenti storici – esprime anche grandi stagioni della vita collettiva. È il caso della navigazione a vela nel corso delle grandi scoperte geografiche e, per venire a tempi più vicini a noi, della costruzione delle ferrovie. In questo secondo caso c'è anche un particolare intreccio tra pubblico e privato, tra collettivo e personale. Treni e stazioni sono una parte importante della vita privata e personale e, insieme, della storia del nostro paese. Ciascuno di noi ha ricordi ferroviari, viaggi con i genitori o con i nonni, paesaggi visti dal finestrino, le stazioni affollate di persone sconosciute; tutti abbiamo viaggiato, conosciuto nuove città e paesi, intrecciato questi trasferimenti con speranze, amori, lotte politiche e sociali. Un amico psicanalista mi dice che i treni compaiono e tornano spesso nei sogni: appuntamenti e coincidenze ricercati, e qualche volta affannosamente persi, cambiamenti e spostamenti con valigie piene di ricordi, nuovi incontri con persone offerte dal caso.

Il treno, la stazione, la ferrovia sono però anche preziosi elementi della nostra storia nazionale. Ciò avviene particolarmente in Italia: la nostra faticosa unificazione, nella seconda metà dell'Ottocento, coincide esattamente con lo sviluppo delle strade ferrate, che sono state l'elemento principale per unire regioni, dialetti, economie, usanze profondamente diversi

tra loro: in qualche modo la nostra è stata una unità d'Italia cementata, anche in senso letterale, dalla ferrovia. Le stazioni e le linee sono state le prime costruzioni standardizzate della nostra modernità, con una progettazione coordinata e l'uso di materiali come il ferro e la ghisa, il vetro e il cemento. E sono state anche il primo modo per fare affari: le nuove borghesie post-unitarie (ceti agrari rapidamente convertiti al regno d'Italia) trafficavano in concessioni ferroviarie, nella compravendita dei terreni necessari, nei lavori di costruzione e manutenzione delle linee, ma anche negli investimenti in quello che oggi chiameremmo *venture capital*. Mi ha sempre colpito nel centro di Firenze (via S. Gallo) il palazzo di Emanuele Fenzi, banchiere, industriale e imprenditore ferroviario ottocentesco che ha come stemma di famiglia null'altro che una locomotiva a vapore.

La ferrovia promuove una nuova città. È difficile portarla nel centro storico, sventrando interi quartieri e abbattendo pezzi di mura: la soluzione che ovunque si trova è quella di lambire la città con le nuove linee ferroviarie, unendo poi la stazione al centro con un nuovo viale (che si chiama spesso Via Nazionale, guarda caso), attorno a cui si costruiscono alberghi, negozi, edilizia residenziale. La stazione è un edificio straordinario e bifronte: ha una facciata monumentale, come un teatro; poi entriamo e dentro c'è un edificio industriale, di ferro e vetro, in cui i treni attendono di partire, con le loro grandi locomotive.

Mi sono sempre chiesto perché tutto ciò eserciti tanto fascino e tanta emozione: probabilmente perché viaggiare è una metafora di un percorso anche personale, intellettuale e psicologico e – in determinati tratti e momenti storici – esprime anche grandi stagioni della vita collettiva

Proprio come l'edificio teatrale ottocentesco che accoglie tutti, l'intera città, ma ognuno al suo posto: in platea, nei vari ordini di plachi, nell'affollato loggione. Una rigida divisione in classi dentro una esperienza corale, collettiva: proprio come la prima, la seconda, la terza classe del treno.

Il tempo ferroviario ha caratteristiche tutte particolari. Intanto, offre uno sguardo sul paesaggio di tipo laterale, come gli occhi dei faraoni dipinti nelle tombe egizie. La visione frontale ci è preclusa, con rarissimi



me eccezioni (il treno di lusso "Settebello" negli anni Cinquanta), ed è riservata ai macchinisti del treno. Il finestrino del treno è il primo esempio di un paesaggio in movimento che scorre: diciamo uno schermo cinematografico prima del cinema, che infatti ha col treno una particolare congenialità. In secondo luogo, è un tempo unitario: non ci sono i semafori, non ci sono i caselli, non c'è la via crucis per raggiungere l'aeroporto, poi il check-in, la sala d'aspetto e l'ingresso nell'aereo, imbracati nella cintura di sicurezza. In treno, dopo aver raggiunto il proprio posto, non c'è nient'altro da fare che pensare ai fatti propri, alla persona che ci attende quando saremo arrivati, al giornale che stiamo leggendo, al computer con cui stiamo lavorando. Mentre il treno va a 300 all'ora, noi ci riposiamo. Guidare la macchina non è più così piacevole ed emozionante come nell'epoca in cui l'automobile, insieme alla tv, sembrava il passaporto per entrare nel benessere. Si andava alla scoperta dell'Italia, si percorrevano le autostrade, si aveva la sensazione di poter scegliere la propria strada, di fermarsi dove e quando si desiderava, senza obblighi, senza orari. La crisi petrolifera del 1975 ha dato un colpo mortale a questi sogni; poi ci sono stati gli ingorghi, l'inquinamento, i limiti di velocità.

Il treno aveva perso le caratteristiche di simbolo della modernità. Nella seconda metà del Novecento, questa simbologia è diventata più individualistica e privatistica ed è stata assunta dall'automobile. Tuttavia, con un capovolgimento raro nella storia, in treno è tornato oggi ad essere un segno del cambiamento, sconfiggendo la marginalità in cui stava per essere

confinato. Ciò avviene nei primi anni Duemila quando i vantaggi dell'alta velocità ferroviaria cominciano a farsi tangibili.

Treni e stazioni sono una parte importante della vita privata e personale e, insieme, della storia del nostro paese. Ciascuno di noi ha ricordi ferroviari, viaggi con i genitori o con i nonni, paesaggi visti dal finestrino, le stazioni affollate di persone sconosciute; tutti abbiamo viaggiato, conosciuto nuove città e paesi, intrecciato questi trasferimenti con speranze, amori, lotte politiche e sociali

L'alta velocità ferroviaria ha cambiato i rapporti fra città un tempo lontanissime (prima di tutto Milano e Roma), creando un nuovo immaginario. Io ho cercato di scrivere un libro che non fosse nostalgico, con la testa voltata all'indietro, ma che tenesse conto di questa grande novità: un paese così scassato come il nostro ha prodotto 1350 chilometri di alta velocità ferroviaria in meno di 15 anni. Un piccolo capolavoro di efficienza amministrativa, con un certo decisionismo saggiamente dosato per vincere resistenze campanilistiche, proteste non sempre giustificate e grovigli burocratici che avevano penalizzato il passato: 22 anni per fare la direttissima ferroviaria Firenze-Roma. Quando vediamo il nostro treno che supera in un soffio le piccole auto sull'autostrada, così lente, confuse con lunghi cortei di TIR, abbiamo l'impressione che la modernità stia sulle rotaie, oggi. Certo i problemi rimangono. I collegamenti trasversali sono un disastro, le linee minori pure; molti treni per pendolari sono lenti, affollati, con i gabinetti eternamente fuori servizio. Tuttavia qualcosa si è mosso.

Nel libro che ho scritto questa idea si coniuga con la scelta di raccontare la tratta Torino-Milano-Napoli-Salerno. È la spina dorsale d'Italia, la tratta più frequentata della rete, un simbolo delle differenze (e somiglianze) tra Sud e Nord. È il tracciato su cui si è sperimentata e affermata l'alta velocità, con i nuovi dispositivi di segnalamento (in cui l'Italia ha una posizione di primo piano in Europa) che la rendono sicura. Confesso che questa scelta, consigliata dall'editore Il Mulino per aderire alle caratteristiche della collana "Ritrovare l'Italia" in cui il testo è inserito, ha comportato un grosso sacrificio: per me è stata una vera sofferenza non parlare anche del resto, le ferrovie della Valtellina e quelle calabresi a cremagliera, i tratti abbandonati e coperti d'erba, le tradizioni dei ferrovieri, i trafori alpini, i grandi ponti... ma ci sarà forse il tempo e il modo di parlarne ancora.