

**RIVINCITE FERROVIARIE**

# Superiorità del treno

di **Alfredo Sessa**

**L**a stazione centrale di Milano, monumentale meringa ispirata all'architettura assiro-babilonese, è dal 2010 intitolata a Francesca Cabrini, la santa degli emigranti. Una dedica poco nota, relegata in secondo piano, come del resto tanta altra aneddotica ferroviaria, dall'incredibile *reload* che l'immaginario del viaggio in treno ha vissuto negli ultimi dieci anni.

Colpa dell'alta velocità. I treni-proiettile hanno creato un prima e un dopo, una nuova esperienza di viaggio che disorienta la classica memoria degli spostamenti su rotaia. L'universo mnemonico, visivo, sonoro e olfattivo del treno dovrà essere ridisegnato. La classica oleografia di fumi, vapori, fischi, ronzii e clangori dovrà essere prima archeologicamente salvaguardata, e poi definitivamente archiviata. Il treno che corre a più di 300 chilometri all'ora fa perdere infatti i punti di riferimento spazio-temporali, e va più veloce non solo del-

**VAPORE****A PIETRARSA**

Una locomotiva 880 in manovra all'esterno della prima officina italiana di mezzi ferroviari (1840), dal 1989 trasformata in Museo nazionale ferroviario

le auto che sembrano galleggiare in *surplace* sull'autostrada a fianco del fiume di ferro, ma anche della rappresentazione classica del viaggio che la memoria collettiva, il cinema, la letteratura ci hanno sempre rappresentato.

*Andare per treni e stazioni*, di Enrico Menduni, prende atto del momento di svolta vissuto in questi anni dalla storia ferroviaria italiana, e ne ripercorre la parabola ultracentenaria. Da

mezzo perdenente, destinato a fare da imbronato sparring partner dell'arrogante automobile, il treno si è preso una formidabile rivincita, affermando di nuovo, oggi, la sua superiorità. Viaggiare in treno è tornato a essere uno dei tratti distintivi della modernità. Pur tra mille problemi, lo "straordinario decennio" 2000-2010 ha regalato all'Italia 1.300 chilometri di linee tecnologicamente all'avanguardia, una sorta di "ter-

zastagione", dopo le costruzioni ottocentesche e dopo gli anni dell'elettrificazione, «che non può essere offuscata dalla contemporanea grave decadenza del trasporto locale per i pendolari e dall'abbandono delle linee minori».

Una svolta che conforta, e che fa ripercorrere con un senso di fiducia nel progresso anche i binari della nostalgia. Doveroso l'omaggio alla trazione a vapore, «un mondo - scrive Menduni - artigianale ed esclusivo, come la marineria, ricco di tradizioni, leggende, spirito di corpo. Come nella navigazione in mare aperto, servivano intuito e coraggio, oltre che rispetto delle regole».

Ma è soprattutto nelle stazioni per l'alta velocità che possiamo tentare di decifrare la nuova aritmetica del treno. Gli scali della Tav sono luoghi misteriosi, tutti da scoprire. Non più icone urbane nel senso della monumentalità, ma nel senso del salto tecnologico. Rispetto alle stazioni ottocentesche sviluppate in piano, le stazioni dell'alta velocità sono luoghi sopraelevati o sotterranei, bisogna salire o scendere. Tutto è canalizzato, armonioso, spettacolare. Una nuova piazza cittadina, teatro di mille scene, di sogni, speranze e grandi delusioni. Prima di salire in carrozza e di smaterializzarsi a 300 all'ora.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Enrico Menduni, *Andare per treni e stazioni*, il Mulino, Bologna, pagg. 134, € 12**

