

# Dove i treni passano ancora lenti

SIEGMUND GINZBERG

FOTOGRAFIE ANDREA FRAZZETTA/LUZ

**N**ostalgia carica di amarezza quella per i vecchi treni, le stazioni di una volta (non solo quelle monumentali), gli scompartimenti in cui si poteva parlare o sonnecchiare senza che nessuno urlasse nei cellulari, gli incontri inaspettati, gli addii in banchina, l'ultimo contatto attraverso il finestrino. Non ci sono più nemmeno ferrovieri orgogliosi del proprio lavoro, come nel film di Germi.

È un mondo che non c'è più. E quando c'è in degrado, subisce gli effetti dell'invecchiamento, non funziona, o se funziona può essere pericoloso. Le linee locali sono state massacrate, i collegamenti minori soppressi, è molto più lungo e difficile spostarsi da Aosta a Torino o da Roma ad Ancona o da Milano a Mantova, di quanto lo fosse qualche decennio fa. O di quanto sia oggi spostarsi da una capitale europea all'altra. Hanno chiuso quasi tutte le sale d'aspetto. Le biglietterie sono state sostituite da distributori automatici. Come pure i caffè.

Certo sono fantastici i treni ad alta velocità. E le loro stazioni che somigliano ormai ad aeroporti, anche quando sembrano magnifiche cattedrali nel deserto (vi è capitato di passare per la nuova stazione di Reggio Emilia?). Ormai fanno concorrenza, e giustamente agli aerei. Tutto si rottama. Ma quel che più duole è che dei vecchi treni sia finita rottamata anche la poesia.

Non è un problema solo italiano. Il declino delle vecchie ferrovie era iniziato, in tutta Europa, negli anni '50. Per le lunghe distanze non avevano retto alla concorrenza del trasporto aereo, specie dopo l'entrata in scena dei jet. Per le distanze più brevi erano state soppiantate dall'auto. In America era successo già prima della guerra. E se non c'era l'auto c'erano gli autobus Greyhound. A cavallo tra

Sono sparite le vecchie stazioni, non solo quelle monumentali, e non ci sono più gli scompartimenti in cui si poteva dormire senza che nessuno urlasse nel cellulare

'800 e '900 si erano progettati collegamenti ferroviari da un capo all'altro d'Europa. L'Orient Express avrebbe dovuto condurre non solo a Istanbul, ma fino a Baghdad, e, con una diramazione, fino in Arabia. Si erano costruite stazioni bellissime, tipo quella di Haydarpasha, sulla sponda asiatica del Bosforo.

Sono passato da più stazioni ferroviarie che camere d'albergo. Da bambino, appena immigrato da Istanbul mi

aveva impressionato la grandeur della Stazione centrale di Milano. Da vecchio mi è incomprendibile perché ci abbiano messo tanti decenni a rinnovarla e, ancora di più, perché la Stazione Termini di Roma sia restata per anni un cantiere impraticabile. In America ho viaggiato, *coast to coast*, su treni che mi parevano lentissimi. Ma avevo fatto in tempo a vedere ripristinate all'antica gloria la Grand Central di New York e la Union Station di Washington. Ho viaggiato su treni affollati all'inverosimile, con contadini, galline e biciclette nella Cina di Mao. E poi sui treni a 400 chilometri all'ora, senza la minima vibrazione, della Cina di oggi. Ma nelle sale d'aspetto e sul piazzale della Stazione di Pechino ho visto più poveracci che dormivano per terra di quanti se ne vedessero quando si stava peggio. Avevo visto, negli anni '50, gli immigrati dal Sud che si passavano le valigie legate con lo spago dai finestrini. Ma ora vedo altri migranti ricacciati dai treni perché hanno la pelle scura.

Molto, ma molto di più di quel che ho visto di persona l'ho letto nei libri e visto al cinema. Se ne era persa la poesia, il racconto. Che invece è la materia delle foto di Andrea Frazzetta su quel che resta dei nostri treni marginali.

