Quando l’Italia si muove in treno

Tutto cominciò nel 1839, con l’inaugurazione di una breve strada ferrata (poco più di 7 km) che univa Napoli a Portici e permetteva a re Ferdinando II di raggiungere la sua villa di Portici. La prima ferrovia italiana sembrava solo il capriccio di un sovrano, ma lo era solo in parte. Le officine siderurgiche di Pietrarsa, lungo il mare, diventarono il primo stabilimento per la costruzione e la manutenzione dei rotabili. Una grande statua di re Ferdinando, fusa in ghisa, guarda le sue officine e volta le spalle a Napoli quasi a dire che il futuro è lì, nel progresso meccanico. Oggi lo stabilimento, statua compresa, è il Museo nazionale ferroviario, situato proprio nel luogo in cui il treno nacque: una coincidenza eccezionale e quasi magica, avvertita da ogni visitatore del museo, che entra in un capitolo della storia del nostro Paese, non solo in un affascinante complesso di gloriose locomotive.

Le ferrovie in Italia sono in effetti un pezzo, e non piccolo, dell’Unità nazionale. La costruzione delle tratte fondamentali della rete ferroviaria si interseca con il Risorgimento e ancor più accompagna l’unificazione di un Paese fino allora diviso in tanti piccoli stati, con frontiere, dogane, leggi, consuetudini molto diverse fra loro. In un territorio ricco di colline e di montagne, con gli Appennini come spina dorsale, furono necessarie centinaia di gallerie e viadotti ma presto i treni portarono da sud e nord e viceversa le persone e le merci, gli sposini in viaggio di nozze e i giovani che compivano il servizio militare, gli emigranti in cerca di lavoro e le arance della Sicilia verso le grandi città. Le stazioni ferroviarie mostrarono la loro duplice natura: verso la città la facciata di un dignitoso edificio pubblico, sormontato da un grande orologio; verso i binari l’acciaio e il vetro delle tettoie e pensiline di un edificio industriale, percorso dalle grandi locomotive a vapore. Attorno alle stazioni tutto un mondo di traffici e di viaggiatori, alberghi, caffetterie, negozi, vetture a cavalli per raggiungere la città; un mondo vivace, moderno, ma segnato anche da qualche presenza equivoca. Certo la dimensione della legalità e dell’ordine pubblico, in un’epoca ferroviaria, mutava completamente.

Nel 1905 gran parte delle ferrovie italiane, prima disperse in varie imprese private, furono riunite nell’Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato, interamente di proprietà pubblica. La rete ferroviaria, così capillare, capace di giungere quasi dappertutto, diventava così un servizio pubblico di trasporto universale, diviso in tre classi ma aperto all’intera società italiana. La costituzione della polizia ferroviaria (1907) ne costituisce un ovvio corollario. Si trattava – e ancora oggi è così – di proteggere un grande flusso di persone che si muovevano in un ambiente spesso sconosciuto, lontano dai loro luoghi d’origine, in cerca del binario su cui sostava il loro treno, o in attesa di una coincidenza. Persone circondate da pesanti bagagli che temevano di perdere, o che qualcuno glieli sottraesse; gruppi familiari con bambini che rischiavano di smarrirsi, o di farsi male; turisti spaesati ignari della lingua. Le stazioni e i treni sono luoghi particolari: la vita pubblica (comprensiva di comitive, pellegrinaggi, spostamenti di tifosi calcistici, viaggi di servizio) si intreccia con la vicenda personale di ciascuno, i suoi problemi e i suoi amori, le partenze e i ritorni, in una condizione di provvisoria promiscuità con sconosciuti che occupano lo stesso scompartimento o si affollano davanti alla stessa fontanella, addentano panini estratti da qualche borsa o cercano il bar per bere un caffè. Ma stazioni e treni sono anche i luoghi dei senza tetto, dei ragazzi scappati di casa, delle persone scomparse che spesso sono state viste per l’ultima volta proprio in una stazione ferroviaria. Essere un operatore della Polizia ferroviaria rappresenta così una complessa specializzazione, a metà tra il sorvegliare e l’aiutare, che nessuna app per smarphone, nessuna voce registrata da un altoparlante, nessun cancello automatizzato potrebbe sostituire; così è stato nel passato dei treni a vapore, dei direttissimi, dei venditori di cestini da viaggio, e così sarà anche in un futuro prossimo fatto di alta velocità, di ferrovie che sono imprese, di tunnel lunghissimi e di viaggiatori sempre connessi che lavorano al computer su treni che sembrano aerei, e continuano a richiedere efficienza e sicurezza. ?

**Professore ordinario di cinema, fotografia, televisione all’Università Roma Tre*

07/11/2017