

scambi ferroviari

l'azzurro del servizio ferroviario
nel paesaggio bolognese

fotografie
Rhodri Jones

testi
Pino Cacucci, Marco De Mitri,
Mariangiola Galligani, Marco Menonna,
Paolo Rumiz, Sabrina Tropea, Valerio Varesi,
Giacomo Venturi, Grazia Verasani



C'è un treno che parte alle 7 e 40

Marco De Mitri e Marco Menonna

*"Mi sono informato c'è un treno che parte alle 7 e 40
non hai molto tempo il traffico è lento nell'ora di punta"*

Nel 1970 Lucio Battisti cantava nel suo album "Emozioni" la storia di un addio e di una riconciliazione. Una storia d'amore e mobilità: le difficoltà del rapporto di coppia, il distacco e la decisione improvvisa della partenza. Emozioni per un addio, che si intrecciano attorno ad un viaggio, tra la lentezza del traffico e l'urgenza del treno, il pentimento di lui, la rincorsa in aereo per arrivare prima di lei.

Che cosa è cambiato da allora ad oggi?

Forse poco, alla fine. Le storie d'amore sono ancora imprevedibili fonti di emozioni. Il traffico, nemmeno a dirlo, continua a condizionare le nostre vite, e certamente "è lento" non più solo "nell'ora di punta", anche se oggi, diversamente da allora, disponiamo di collegamenti in tempo reale con cui veicolare e recapitare, anche visivamente, le "emozioni" in anticipo su qualsiasi partenza.

Oggi, con la diffusa terziarizzazione delle attività economiche, il moltiplicarsi dei lavori (e degli orari) "atipici", gli orari continuati ed i fine settimana lavorativi, il traffico accompagna costantemente i nostri movimenti. I treni sono (forse) un po' più veloci e confortevoli, ma sempre carichi di persone che si muovono, ciascuno con in testa le proprie storie, le proprie emozioni ed il motivo che le spinge a dover essere su quel treno che parte alle 7.40.

Anno 2011. Saliamo su uno di questi treni. Un martedì qualsiasi di autunno. Ore 7 e 40. Studenti assonnati con gli auricolari nelle orecchie smanettano con il telefonino. Alcuni scambiano due chiacchiere sull'ultima notizia sportiva o di gossip, altri esprimono pubblici apprezzamenti per i compagni o le compagne dell'altro sesso, magari seduti poco lontano. Tutti con lo stesso modo di parlare, un curioso misto tra lo slang adolescenziale e il dialetto locale, anche se poi i loro tratti somatici e le cadenze rivelano le origini più diverse: europee, asiatiche, sudamericane, nordafricane. Perfettamente integrati tra loro, con un'armonia che ricorda l'arcobaleno, bello e unico proprio perché composto da tanti anelli, l'uno diverso dall'altro. Qualcuno di loro sfoglia un testo di studio, rivelando nervosismo per l'interrogazione o l'esame dell'Università che lo attenderà in giornata.

Ma non ci sono solo ragazzi sul treno. Trentenni al primo (o secondo, o terzo...), precario impiego, qualunque esso sia (commesse, consulenti, assistenti universitari, operatrici di call center,...). Alcuni con la fede al dito. Adulti che fanno i pendolari da una vita, immersi nella routine della loro giornata. Turisti occasionali, che viaggiano alla scoperta delle ricchezze del territorio, con la Lonely Planet tra le mani e lo smartphone con le mappe digitali pronto nella tasca del marsupio. Musicisti, con l'occhio sempre impegnato a verificare che la custodia del loro prezioso, e spesso assai

ingombrante, strumento non prenda troppe botte.

Un viaggio in treno può essere occasione per ricche riflessioni, così come i viaggi nella metropolitana parigina sono stati, per l'antropologo francese Marc Augé, il punto di vista privilegiato per studiare la cultura contemporanea. "Si può prendere il metrò solo per piacere, alla ricerca di emozioni che capita a tutti di avvertire fuggevolmente", scrive Augé nel suo libro "Un ethnologue dans le métro": siamo certi che anche qualsiasi spostamento in treno possa essere un ottimo stimolo per interrogarsi sulle persone che siedono vicino a noi, per porci domande sulla loro vita e sulle misteriose storie che li accompagnano.

In qualche caso non è necessario fare un grande sforzo. Ci pensano i viaggiatori stessi (non tutti, per fortuna) a mettere al corrente l'intero vagone sulle loro attività, urlando al cellulare ogni dettaglio sul problema del loro cane o sugli optional della macchina che vogliono comprare, non mancando di suscitare, peraltro, la risatina che ognuno scambia in silenzio con la persona di fronte, succube della medesima comunicazione forzata. Altre volte, invece le persone stanno in silenzio... riposano, leggono, scrivono, riflettono, fissando la campagna che corre fuori dal finestrino, oppure usano il computer, per lavorare, guardare un film o giocare a solitario.

Ogni tanto capita di sedersi vicino a qualche personaggio importante senza riconoscerlo (magari uno scrittore di cui si è letto più di un libro), e di rendersene conto solo alla fine del viaggio, quando ci si saluta dopo aver scambiato qualche parola sulle condizioni del tempo o sul continuo fastidio provocato dagli urlatori del cellulare. Oppure, per timidezza o per eccesso di concentrazione nei propri pensieri, non si parla nemmeno, e si perde magari l'occasione di conoscere una persona gradevole e interessante. Ci pensa il controllore, se è di buon umore e di buon carattere, a regalarci un sorriso.

Viaggiando in treno, lo si voglia o no, si è a contatto con l'altro, con il diverso. Questo "altro" è spesso qualcuno che probabilmente non avremmo altrimenti occasione di incontrare. Sui vagoni, l'interazione con l'altro avviene senza che quasi ce se ne renda conto: per un senso innato di protezione, la nostra posizione sulla poltrona è, inevitabilmente, conseguenza diretta della posizione assunta dai nostri vicini e del nostro grado di conoscenza con loro. Siamo curiosi e ci soffermiamo a fissare gli altri, ma abbassiamo lo sguardo non appena questi si girano dalla nostra parte, per non farci notare. Allo stesso modo, cerchiamo di non dare troppo nell'occhio quando tentiamo di leggere le notizie dal giornale del vicino.

Così come Augé studiava la metropolitana parigina, noi possiamo riflettere sulle persone che intrecciano le loro vite sulle nostre ferrovie. E incontrare una categoria particolare di viaggiatori. I pendolari, che percorrono ogni giorno distanze non trascurabili, trascorrendo "in mobilità" una parte significativa della loro giornata. Persone che ogni giorno, per studio o per lavoro, si recano in una città diversa da quella in cui vivono. E lo fanno in ogni stagione, e con qualunque condizione meteo, ci sia il sole, piovano o nevichi.

Essere pendolari non è sempre facile. Chiunque abbia un po' di familiarità con il trasporto ferroviario potrebbe parlare per ore di tutte le esperienze negative vissute. Cancellazioni di treni, ritardi cronici, sovraffollamento e cattive condizioni igieniche e climatiche sono situazioni ricorrenti. D'altra parte, il motivo principale per cui, ogni giorno, saliamo in treno, è la necessità di spostarci verso la nostra destinazione in tempi certi (si spera) e con un buon livello di comfort, e non certo la necessità di correre dietro alle emozioni del viaggio o di avvicinare e scoprire qualcosa di interessante sulla vita dell'"altro". Anche se poi questo è quanto inevitabilmente accade.

E allora... come mai si diventa pendolari? Banalmente, risponderemmo che si diventa pendolari nel momento in cui lo spostamento quotidiano in una città diversa da quella in cui si vive diventa un fatto abituale. Ma la vera risposta è un'altra: chi viaggia per andare a lavorare o a studiare in un'altra città (per un periodo più o meno lungo della propria vita) lo fa per non rinunciare alle opportunità che in quella città gli vengono offerte, e che non trova nel posto in cui vive. Può acquisirle pagando un costo, in termini di tempo di vita e di spesa monetaria, legato al "muoversi" ogni giorno, avanti e indietro. Il più

delle volte, come accade nei casi in cui si ha difficoltà a trovare lavoro vicino, mentre lo si trova, per esempio, a trenta chilometri da dove si vive, si tratta di una scelta obbligata.

La questione, tuttavia, è più complessa: a volte esiste una possibilità di scelta, si potrebbe anche lavorare o studiare nel posto in cui si vive, ma le opportunità raggiungibili a costo del viaggio sono per qualche ragione migliori. Spesso, la città verso la quale ci si muove offre un ambiente di lavoro più dinamico e stimolante (oppure, per gli studenti, ospita una facoltà più prestigiosa). In ogni caso, si tratta di poter rincorrere prospettive professionali migliori, e trovare una maggiore gratificazione per il proprio lavoro.

Talvolta, addirittura, vivere lontano dal posto nel quale risiedono i propri interessi professionali diventa una vera e propria scelta, dettata da motivazioni come i legami familiari o la buona qualità di vita che può offrire un contesto dall'urbanizzazione rarefatta e ritenuto più "a misura d'uomo", oppure, ancora, la scelta è resa obbligata dall'impossibilità di sostenere economicamente i costi della residenza nella città in cui si lavora. Non dimentichiamo, infatti, che gli immobili dei centri storici hanno visto, dagli anni '70 ad oggi, un considerevole aumento di prezzo, che ha spinto, qui come altrove, molti cittadini a trasferirsi sempre di più verso le zone periferiche del territorio metropolitano. Se a tutto questo aggiungiamo l'affermarsi di un modello economico che privilegia la "flessibilità" del lavoro, che cioè, di fatto, ci rende sempre più spesso lavoratori costretti ad essere "nomadi", il quadro è completo.

Il viaggio quotidiano di andata e ritorno dalla propria casa al posto di lavoro rimane quindi un elemento fondamentale nell'organizzazione della propria vita, come e più di quanto non lo fosse nella cosiddetta "città fordista", caratterizzata dalla stabilità e dalla regolarità degli spostamenti, perché oggi è lo stesso "posto di lavoro" a divenire mobile e volubile nel tempo, e a richiedere capacità "flessibili" di adattamento anche sul piano degli spostamenti. E di fronte al manifestarsi di esistenze individuali sempre più frequentemente caratterizzate dal mutamento, ci si attrezza per rispondere adeguatamente alle esigenze di una vita mobile. Le variabili degli spostamenti (tempo, costo, comfort, ecc.) diventano decisive nelle scelte di mobilità, e possono comportare decisioni importanti, come quella di rinunciare a un lavoro cui si tiene di più se è troppo lontano dalla propria residenza, oppure di rinunciare a vivere nel proprio paese per trasferirsi dove si lavora. Spesso, è la facilità con la quale si può raggiungere una stazione ferroviaria ben collegata e organizzata, anche in un piccolo paese di provincia, a fare la differenza.

Al di là di tutte le giuste lamentele dei passeggeri dei treni regionali e locali, la comodità di uno spostamento in treno supera spesso quella dell'analogo viaggio in auto. Non solo per una questione di spesa (il costo chilometrico del viaggio in treno è sensibilmente minore dei costi che si sostengono per l'acquisto, l'assicurazione, la manutenzione, ecc. di un'auto), ma anche in termini di qualità della vita, considerando tutto lo stress risparmiato. Mentre in auto si è costretti a stare concentrati ed occupati totalmente sulla guida, con il solo eventuale diversivo dell'autoradio, in treno ci si può occupare di molto altro: si può leggere - per svago o per lavoro - si può ascoltare musica, si può usare un pc. E quando è necessario, più semplicemente, ci si può riposare. Riuscire a svolgere un'attività - o una non-attività - "in mobilità" consente un rapporto completamente diverso con la variabile tempo.

Non si valuta più una modalità di trasporto solo in base alla durata dello spostamento, ma anche in base a molte altre cose, tra cui la possibilità che abbiamo di riempire il tempo di sostanza e significati. Ecco perché Marc Augé ha voluto dare un valore alle "emozioni che capita a tutti di sentire fuggevolmente". E perché, ogni giorno ed in ogni stagione, continuiamo instancabili ad intrecciare le nostre vite su quel treno che parte alle 7.40.