volerelaluna LA POLITICA PUNTOACAPO

C’era una volta il Trans Europe Express

Autore: Claudio Giorno

C’era una volta il Trans Europe Express. Sono passati oltre 65 (sessantacinque!) anni da quando le ferrovie europee lanciarono l’ambizioso “programma TEE” in concomitanza niente affatto casuale con il trattato di Roma che istituiva la stessa Comunità Economica. Aperto a successive adesioni si partì con un primo nucleo di sette amministrazioni ferroviarie statali (tra cui le ferrovie federali svizzere).

Il principale ostacolo, allora come adesso, era la cosiddetta “interoperabilità”, vale a dire le diverse regole di circolazione dei treni, il segnalamento e la sicurezza e – sopra a tutto – la tensione di alimentazione della linea aerea dato che le tratte principali della Comunità erano a trazione elettrica, ma con cavi di contatto da 1500 a 24000 volt in corrente continua o alternata trifase o monofase! In alcuni paesi si potevano contare fino tre tensioni (penso alla Francia), per non dire dello scartamento (la larghezza dei binari) che causò il significativo ritardo di adesione al programma da parte della Spagna. Ma fu l’alimentazione a macchia di leopardo a determinare la scelta di realizzazione di convogli automotori diesel che sarebbe stata avvicendata con convogli affidati a motrici elettriche solo poco prima dell’abbandono del programma, anche per la impegnativa necessità di sostituzione delle locomotive alla frontiera, cosa possibile oggi solo grazie alle motrici policorrente.

Le nostre Ferrovie dello Stato non fecero eccezione alla “scelta endotermica” commissionando alla Breda Ferroviaria alcuni convogli automotori: le “littorine” come si chiamava quel tipo di composizioni nel ventennio, per via del fascio littorio che ne “decorava” il muso. Ma a differenza delle progenitrici ? alquanto spartane, rumorose e un po’ puzzolenti per via degli scarichi non ben sigillati ? il TEE *made in Italy* era un vero salotto viaggiante. Solo due elementi (a quanto pare la relazione Milano-Torino-Lyon non era molto frequentata neanche mezzo secolo fa), colori accattivanti (crema e amaranto, la livrea di tutti i TEE quando i nostri treni passeggeri coevi erano di due tonalità un po’ smorte di marrone); soprattutto cucina e ristorante a bordo perché i viaggiatori erano si pochini ma importanti e il biglietto glielo pagavamo “a nostra insaputa” noi (un po’ come a molti di coloro che viaggiano in Executive sulle “Frecce” Milano Roma).

Ma perché vi ho afflitto con tutta questa storia “tecnica ma non troppo”, posto che qualcuno mi abbia seguito sin qui? Perché le Ferrovie, che adesso si quotano in borsa (ma sempre statali sono se occorre dar fondo alla casse pubbliche per costruire e manutenere le onerose linee Alta Velocità), diventano private se c’è da far cassa col “ramo d’azienda” Trenitalia e hanno imparato a farsi pubblicità. Così hanno scelto le feste di Natale per scendere in competizione col Frecciarossa1000 contro il TGV dei cugini (ma fratelli di tunnel) francesi sulla relazione Milano-Parigi: due coppie di treni al giorno, meno di 7 ore per raggiungere la *ville lumière*…, contagi permettendo e nonostante un lungo attraversamento del deserto italo-francese, la linea storica Torino-Chambery, via Modane

(https://vll.staging.19.coop/tav/2021/12/21/30-miliardi-per-ballare-il-cancan-mezzora-prima/). Cosa che del resto fa il TGV da vent'anni, ma zavorrato dal dover (o voler?) usare i binari a bassa velocità tra Milano e Torino…

E qui nel mio "non racconto" scado nell'autobiografico – nell'andare a immortalare, tramite smartphone – i Frecciarossa, mi sono tornate in mente le corse al passaggio a livello di Borgone (lo stesso di adesso, 65 anni dopo) per veder sbucare, dalla curva della stazione di Borgone (la stessa di adesso, 65 anni dopo), il TEE dei ricchi, 140 km ora, clacson bitonale, come hanno adesso i TGV e le Frecce, mentre allora le locomotive, prima trifase e poi a corrente continua, si annunciavano col fischio (qualche volta anche un po' ansimante).

Meno di sette ore da Stazione Centrale a Gare de Lyon e viceversa. Non così tanto meno del TEE 65 anni fa in attesa di risparmiare altri 20 minuti nel 2032, se e dopo aver perforato una montagna. Ma allora è lecito chiedersi se valeva la pena dichiarare guerra a una valle e ai suoi abitanti.