

NUOVA STAZIONE PARADISO



La crew dei break dancer Next Stop in allenamento tra i binari dismessi della stazione di Mondovì.

NEWS

Break dance, teatro, laboratori di stampa 3D, centri di assistenza sanitaria o per l'integrazione. Così più di 500 scali ferroviari in disuso in tutta l'Italia hanno trovato una seconda vita. Grazie alle associazioni e a buone idee

di Michele Sasso Foto di Alessandro Grassani



NEWS

Sudore e musica a palla. Una cassa, un pc e migliaia di evoluzioni a stretto contatto con il pavimento. Tutto concentrato in 35 metri quadri. A far rivivere l'ex sala d'attesa di prima classe della stazione ferroviaria di Mondovì, in provincia di Cuneo, ci hanno pensato Rashid, Elisa, Luca, Giacomo, Mustafà e Menelik. Sono *breaks*

boy e breaks girl e formano una *crew*, un gruppo dai 16 ai 42 anni, unito dalla passione per la break dance e la **cultura** hip hop. La danza di strada è sbarcata qui dopo un lungo viaggio, dalla New York degli anni '70. Un balzo spaziotemporale fino a questo paesone a metà strada tra Torino e Savona, le montagne alle spalle e il mare davanti. Ventiduemila abitanti e tanta voglia di scappare dalla provincia. «Per anni abbiamo girovagato per cercare una sala da ballo per gli allenamenti che non ci costasse 40 euro a seduta. Troppo per molti di noi. Ora finalmente ne abbiamo una tutta nostra», racconta Fabio Cavarero, 24 anni e cappellino rosso calato sulla testa. La loro «casa» è a pochi metri dai binari da dove partono i treni. Due, tre, quattro volte a settimana si ritrovano, si allenano, tengono corsi per neofiti sul marmo della stazione in stile liberty. «Io ho iniziato a sette anni. Oggi ne ho venti e insegno anche ai bambini», spiega Elisa Comino tra un *footwork* e un altro. È l'unica donna del gruppo. Gli altri sono tutti ragazzi della zona, un mix di seconde generazioni di migranti marocchini, albanesi e congolesi arrivati trent'anni fa e coetanei italiani. Tutti perfettamente integrati, con un lavoro e una attrazione fortissima per un ballo «che fa stare bene».

L'apertura della sala in disuso ai breaker di Next Stop è merito della caparbia dei tre fondatori dell'associazione MondoQui - Claudio Boasso, Francesco Belgrano e Abdelghani Boumehdi - che nel 2013 hanno piazzato prima la sede della onlus nell'ex deposito bagagli e poi hanno accolto i danzatori. Ecco come le stazioni da luoghi di arrivo e partenza dei viaggiatori si trasformano: nelle metropoli dilagano boutique di abbigliamento e librerie, negozi gourmet ed eleganti caffetterie. Dove non c'è nessun interesse commerciale, pochi passeggeri e zero domande di affitto, meglio puntare sulla **cultura**, abbandonando la connotazione di «non luogo».

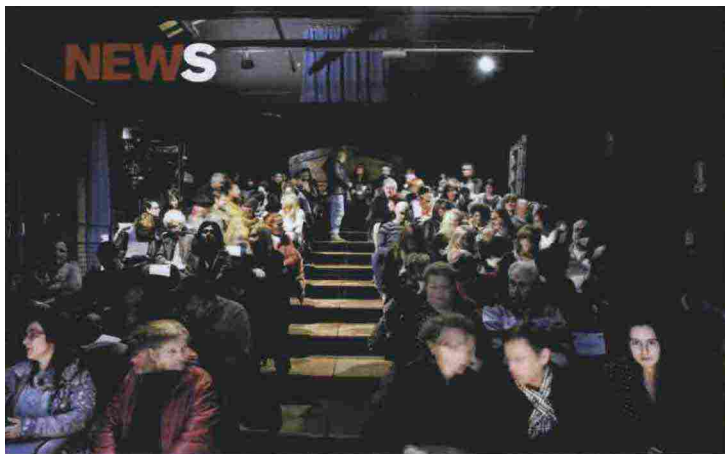
Su un patrimonio totale di 2.286 stazioni, 1.900 sono oggi disponibili per la trasformazione e le Ferrovie dello Stato a



«Siamo felici di assegnare i locali dismessi in cambio di manutenzione e per un chiaro scopo sociale. È il miglior modo di riutilizzare un immenso patrimonio»



L'ex scalo merci della stazione di Cotignola, Ravenna, è diventata sede di un teatro grazie a "Cambio binario". I vagoni fanno da camerino, bar e foyer.



Qui sopra, la sala teatrale nella stazione di Cotignola. In alto a destra, Break dance nella stazione di Mondovì e, sotto, ancora a Cotignola il fondatore della Maker Station FabLab Bassa Romagna, Enzo Cortesi, con un prototipo di robot.

partire dagli anni Novanta ne hanno assegnate 509 agli enti locali e alle associazioni no profit, facendole così rinascere. Le restanti, nel linguaggio burocratico, sono «impresenziate». Un cambiamento figlio dei tempi moderni: con il controllo telematico non servono più figure come bigliettaie, macchinisti e capostazione. Senza personale, il rischio



concreto per tanti edifici, spesso ricchi di storia e fascino, è diventare meta di topi, vandali e sterpaglie. Per evitare la condanna la formula è quella del comodato d'uso gratuito. «Con un duplice vantaggio: evitare l'abbandono e creare degli ambienti vivibili», sottolinea Fabrizio Torella, responsabile delle attività sociali di Ferrovie dello Stato: «Noi siamo ben felici di assegnarle in cambio della manutenzione e di un chiaro scopo sociale. È il miglior modo possibile per riutilizzare un immenso patrimonio pubblico».

La svolta è profonda: quando si mettono a disposizione gli spazi si riempie un vuoto, si crea una comunità e parte la riattivazione. Un concetto più filosofico che legato ai trasporti, ma che nel caso delle fermate del treno diventa una dimostrazione pratica.

Ecco chi si è inventato una seconda vita ferroviaria. Nell'Oltrepò Pavese al primo piano della stazione di Stradella si trova l'infopoint per l'enogastronomia locale, con percorsi ad hoc per scoprire vino e salumi locali. Nel segno del biologico e del chilometro zero c'è anche Fuscaldo (Cosenza), con il mercato di ortaggi alimentato direttamente dai campi vicini. Attaccato all'aeroporto di Genova, nel quartiere di Cornigliano, l'associazione Soléluna ha creato la figura del dentista e medico solidale: cure gratuite due volte alla settimana. Nell'ex appartamento del personale ci sono le docce e la mensa per 60 persone. Stesso servizio nell'help center di Messina e Catania, dove viene offerto anche un servizio di consulenza per trovare alloggio, cure o lavoro a chi ci si affida tra i binari e il piazzale antistante. Non c'è però solo il disagio e la cura dei senzatetto. A Luino, sulla sponda lombarda del

Lago Maggiore, a Boscoreale (Napoli), Pioppe di Salvaro e Marzabotto (Bologna) e in provincia Venezia a San Stino di Livenza, hanno puntato tutto sul suono e la passione per la musica. Concentrando gli sforzi in allestimenti di laboratori di rap, canto e pianoforte, sala per danza e concerti, locali per le prove e web radio.

Una storia di rigenerazione di magazzini, sale d'attesa, uffici e appartamenti che sono diventate buone pratiche di promozione turistica e ambientale, centri di aggregazione, spazi di attività solidali (i più gettonati la distribuzione di viveri e vestiario) ma anche basi della protezione civile. **Qualcuno soffre il depotenziamento del treno a favore dell'auto.** In Campania, sulla tratta Cancellorobenevento la cooperativa Desy è partita nel 2007 con un progetto di ostello low cost (20 euro a notte) per chi sceglie di dormire in uno scalo costruito dai Borboni nel paese di Codola, in provincia di Salerno. «Quando siamo partiti si fermavano 40 treni al giorno, oggi siamo scesi ad appena 10», lamenta Salvatore De Simone della coop Desy: «Chi arriva qui e poi vorrebbe visitare gli scavi di Pompei o la costiera Amalfitana, spende più di taxi che di pernottamento. Quanto potremo ancora resistere?». Linee minori di un'Italia minore che non tiene il passo delle quattro ruote. Che inesorabilmente cadono in disuso. C'è però chi è partito per primo con spirito visionario e ora esibisce due fiori all'occhiello nel giro di pochi metri. «Nel 1999 il significato di riutilizzo era quasi sconosciuto. Noi a Cotignola avevamo una sala parrocchiale troppo grande per i nostri bisogni e il deposito merci abbandonato. Quale occasione migliore per creare uno spazio polivalente?».

NEWS

La potenzialità è un'intuizione dell'ex assessore alla cultura Maurizio Casadio, oggi presidente dell'associazione che gestisce il Teatro Binario. È sabato 19 marzo, l'ultimo spettacolo della stagione inizia alle 21 in punto. Sei ore dopo il passaggio dell'ultimo convoglio per raggiungere Faenza, a metà strada tra Imola e Ravenna. Dopo il nulla. Lo sforzo economico è stato notevole: 220 mila euro (un terzo dalla Regione Emilia Romagna) per rimettere a posto il tetto, rifare il pavimento, comprare le sedie e adattare tutto alle esigenze di un piccolo comune di 8 mila anime che la usa come base per cinema ed eventi vari. Da allora non li ha fermati più nessuno: 15 spettacoli a stagione. Tutti gli 84 posti puntualmente "sold out" (l'ultimo, *Eva, diario di una costola*, due serate da tutto esaurito) e d'estate 800 paganti nel prato antistante per assistere al concerto del pianista Nicola Piovani. «Chi viene come nostro ospite s'accontenta di un cachet basso perché capisce lo spirito del Teatro Binario: siamo tutti volontari, lo facciamo semplicemente per passione», si infervora Nicoletta Ancherani, direttore artistico e socia dell'associazione "Cambio binario" che si è preso a cuore questo progetto, comprando anche tre vagoni da trasformare in camerino, foyer e bar.

A soli 50 metri, nei locali della stazione, c'è anche la Maker Station FabLab Bassa Romagna, associazione per la fabbricazione digitale, filosofia del software libero e del design condiviso. La sua anima è l'ex professore di fisica Enzo Cortesi, che ogni venerdì tiene laboratori per 30 bambini delle elementari e stampa in 3d per gli studenti delle superiori. I progetti? «Avatar per i giochi di ruolo, prototipi per i team del motomondiale, pulsantieri wireless e soprattutto la sfida del "Nao challenge": due mesi per programmare un robot e sfidare le altre scuole».

Da qui non passa più la locomotiva «come una cosa viva» di Francesco Guccini, okay. Però trovi i genietti che a otto anni programmano veloci come un Freccia Rossa.

Ottomila chilometri al verde

Migliaia di chilometri che aspettano di passare dalle ruote di ferro dei treni ai pneumatici della bicicletta. Il progetto è suggestivo e si chiama «greenways»: percorsi verdi riservati a ciclisti, pedoni e cavalli. Le linee dismesse, anche in questo caso, abbondano: 8.000 chilometri, l'equivalente di tutte le coste dell'Italia. Mille solo in Sicilia potrebbero rinascere a tratte rigorosamente «slow». Finora 750 sono stati convertiti in percorsi cicloturistici: la via delle Dolomiti tra Dobbiaco e Calalzo, il Parco costiero del Ponente Ligure, la Ciclovía Alpe Adria, da Resiutta (Udine) al confine con la Slovenia, in Umbria la tratta Spoleto-Norcia e giù fino a Palermo dove la ferrovia che portava a Burgio è diventata un percorso per escursionisti di quasi 70 chilometri. «L'idea è recuperare alzaie di canali, strade militari, tratturi e sedimi ferroviari per connettere parchi, monumenti, siti archeologici e chiese senza arrivarci in auto», spiega Roberto Rovelli, ricercatore dell'Università Statale di Milano e socio dell'associazione Greenways Italia, che da 15 anni costruisce un database di foto e segnalazioni (greenways.it, ferrovieabbandonate.it e binariverdi.it). Dalla teoria alla pratica, però, non è facile: il primo passo per gli enti locali affascinati dall'idea è acquistare il tracciato, preparare un progetto e investire 60-70mila euro a chilometro. Il sogno è avvincente: valorizzare borghi e villaggi, gioielli di architettura come ponti, viadotti e caselli oggi coperti di rovi o dimenticati. E farli diventare tasselli di un mosaico nazionale di mobilità dolce. M.S.

L'esterno dello scalo merci di Cotignola. Dentro si tengono spettacoli teatrali e concerti.

