

In ogni stazione ferroviaria a una certa ora della sera scende un sipario invisibile. I sintomi sono diversi. La presenza dei passeggeri diminuisce fino a scomparire, qualcuno s'attarda a chiedere informazioni o a guardare gli orari. L'aria si fa piú tranquilla, quasi si fosse in piena campagna. Quella di Reggio Emilia la sera del 25 aprile potrebbe essere una qualsiasi stazione europea di media grandezza. Come in ogni città, le sale e i marciapiedi di notte si svuotano. A chi capita in stazione perché l'ostello è pieno, perché deve partire o per altri imperscrutabili motivi, non rimane che osservare. L'ora di arrivo del primo treno utile è ben lontana. I ferrovieri parlano di problemi sindacali, di ore, di turni, scatti di livello, straordinari. Anche le biglietterie a un certo punto chiudono. Il silenzio è totale, abitato soltanto dal frinire dei grilli.

Arriva l'espresso Torino-Lecce, interminabile, che si inchioda al primo binario, come se fosse per sempre. Quando il convoglio si ferma, sono già pronti ad attenderlo i carrelli della posta: si scaricano sacchi e qualche pacco. Il pulitore spazza sotto la panchina-letto, dicendo tranquillamente "dormi" al soggetto che la occupa. La stazione è liscia e nitida come un solido geometrico quando l'uomo s'allontana: "E anche stasera l'è fatt". Ogni tanto l'altoparlante comunica "attenzione, treno in transito sul binario 2" e dopo qualche istante un convoglio passa per la stazione che riecheggia sui cavi dopo essere scomparso.

Alle 2.00 il silenzio è solcato soltanto dal rumore della pulitrice elettrica all'interno della biglietteria. A quest'ora non parla piú nessuno. La pulizia termina con lo sciaquío dell'acqua che esce dalla macchina. Di nuovo silenzio. Si ferma in stazione il locale per Parma, che riparte dopo lo scambio della posta, quella in arrivo e quella in partenza, tirata nei carrelli chiassosi. Passa un merci che trasporta un carico di containers tutti identici, che non lascia traccia se non il solito rumore del ferro contro il ferro. I treni in transito scivolano a grande velocità: a sinistra, la via ferrata prende una curva molto stretta che fa piegare i convogli all'inverosimile.

La stazione ora è totalmente deserta e pulitissima. Ha la sua muta perfezione, in attesa che passi un altro bolide. Non vi è quasi traccia di esseri viventi. Solo qualche ora piú tardi un africano in calzoncini passa sul marciapiede, per poi tornare indietro e dileguarsi nel nulla, come una visione, la stessa visione che si avrebbe alla stessa ora ad Harlem, nella metropolitana newyorkese.

Sarà la stanchezza che fa chiudere gli occhi, il buio tagliato soltanto in contorni netti dalla luce rettilinea dei neon, ma durante la notte la percezione della stazione avviene soprattutto per via auditiva: il rumore dei passi, il tramestío dei carrelli, gli annunci dati all'altoparlante. Di giorno è soprattutto un fatto visivo: si guardano gli orari, le traiettorie dei passeggeri. I personaggi principali della stazione di notte sono il tuono prolungato dei treni in transito, compresso e dilatato dall'effetto Doppler, il canticchiare del ferroviere, il fischio del capotreno, lo stridore pungente dei freni...

Forse soltanto le stazioni di Venezia e di Istanbul, regalando un momento unico al viaggiatore, fanno eccezione a una regola ferrea: davanti all'entrata della stazione c'è uno spiazzo o piazzale con al centro un'aiuola piú o meno curata, una fontana o un monumento, spesso ai caduti. Attorno vi sono diverse fermate d'autobus, tassisti in sosta, etc. A Venezia e a Istanbul invece uscendo dalla stazione si trova il mare, agitato dal passaggio dei traghetti. A Reggio Emilia l'aiuola-rotatoria è molto ben curata e il solito panorama è ravvivato dalle rastrelliere piene delle biciclette di chi viene a lavorare in città e la sera torna al paese. Anche fuori non c'è nessuno. Nella sua totale immobilità la stazione alle 2.30 dà l'impressione di una tavola imbandita per l'indomani, quando migliaia di scarpe la percorreranno in ogni direzione. Ora la quiete e l'umidità non fanno altro che accentuare il gioco di simmetrie che prende l'occhio stanco: marciapiedi e pensiline, binari, linee di contatto e luci al neon, semafori e orologi. Nel pieno della notte, quasi per rompere apposta questo teorema di ferro, meccanismi e silenzio notturno, sopraggiungono due viaggiatori, uno dei quali si mette a dormire in una posizione paradossale, seduto nella macchina delle fototessere. L'umidità s'attacca ai vestiti.

Alle tre meno dieci entra in stazione un giovane cinese con i capelli a spazzola, con indosso un completo nero e una camicia bianca, con un piccolo zaino su una spalla. Si avvia al binario 3 dove si fermerà poco dopo l'espresso per Torino.

Il passaggio di un merci sul binario 1 alle 3.10 sveglia gli uccelli degli alberi vicini, che si mettono a cantare per alcuni minuti, come in una falsa alba. Poi è di nuovo silenzio.

Alle 3.30 arriva un treno quasi interamente postale. Grandi manovre con i carrelli. Da un vagone passeggeri scende una ragazza molto carina e piuttosto appariscente. Indossa una gonna lunga nera, con un vertiginoso spacco posteriore. Suscita un certo interesse nella coscienza inebetita dei presenti. Lei, senza scomporsi piú di tanto, apre l'agenda e fa un paio di telefonate: deve avere dei pretendenti molto comprensivi o molto innamorati per chiamarli a quest'ora... Alle 4 la stazione si anima decisamente con il sopraggiungere di un paio di barboni tranquilli e di due tipi inclassificabili sulla sessantina che si mettono a strillare.

Alle 4.47 il treno per Bologna porta via la ragazza e gli urlatori. E in poco tempo è giorno, piú per l'arrivo di ulteriori passeggeri che per l'alba padana che lentamente incalza a illuminare e dissolvere i contorni bui della notte.