

PASSATO, PRESENTE E PROSSIMO FUTURO A RHO

A meno di tre settimane dalla dismissione, grazie al preziosissimo socio Maurizio Grassi, una dozzina di davvero fortunatissimi soci del GFM hanno avuto la possibilità di vedere, a pochi metri di distanza, il passato, il presente e il futuro di una delle stazioni cardine della ferrovia lombarda: il nodo di Rho.

Attualmente il nodo di Rho è gestito, incredibile ma vero, grazie a cabine vecchie di almeno 70 anni, sotto le quali corrono, letteralmente, i più moderni treni regionali ad alta frequentazione o i francesi TGV. E, poco distante, sulla nuovissima linea ad alta velocità, i Frecciarossa con destinazione Torino.

Cabine, al plurale, perchè, oltre al Dirigente Movimento situato fisicamente in stazione, il traffico è gestito tramite tre cabine posizionate a Rho Fiera, sul piazzale ovest della stazione di Rho (Cabina A) e al bivio per le destinazioni Novara/Gallarate (Cabina B). Salire i gradini della scala di ferro è una vera e propria esperienza: per ogni alzata si sente davvero il valore delle persone che in così tanti anni hanno gestito e manovrato, a colpo sicuro guardando un quadro sinottico, usando un telefono e più recentemente grazie all'aiuto di un monitor di un terminale, chissà quante centinaia di migliaia di treni, giorno e notte, 365 giorni all'anno.



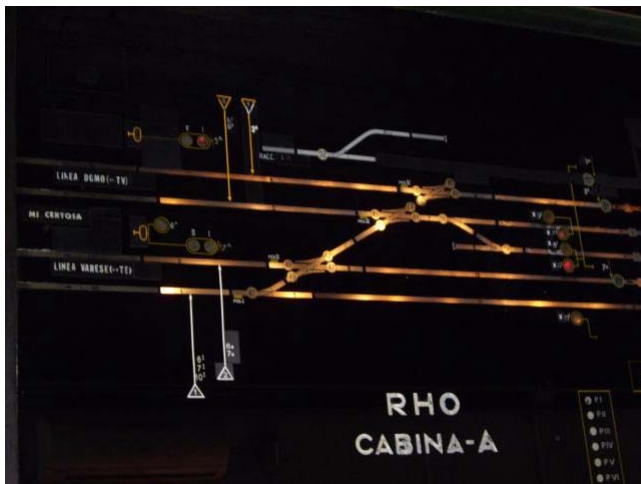
Tramonto sulla vecchia cabina A di Rho

All'apice della scala della Cabina A si torna improvvisamente agli anni 30, manca solo lo sbuffare di una vaporiera, ma la sensazione è certamente la stessa. Un universo di piccole leve che consentono, grazie alla pura elettro-meccanica, la creazione di questo o quello instradamento, in piena sicurezza. Non importa se l'itinerario va liberato a mano dopo il transito del treno, non importa se qui in pieno inverno deve fare davvero freddo, per via delle tante vetrate e del cemento che è lo scheletro di questa stanza rialzata a dieci metri d'altezza.

E fa specie vedere un uomo ed una donna manovrare le leve con tanta sicurezza e tranquillità, nonostante i chiassosissimi ospiti, con una comunicazione tra i due davvero ridotta all'osso ("mi chiudi il 17 che mando il 65?") ma che la dice lunga sulla simbiosi di tanti anni di lavoro insieme. Che dire poi del quadro sinottico, con un T.E. e T.V. che lascia il sottoscritto stupito nel ritrovare dopo tanti anni, dal vivo, due sigle che avevo letto la prima volta, da piccolissimo, quasi 30 anni fa su un libro di ferrovie che mi avevano regalato degli amici di famiglia? Sì, proprio quel Trazione Elettrica e Trazione Vapore che nel 2010 fa sorridere, ma che tuttora, ci garantisce il personale, viene utilizzato nel

linguaggio corrente di chi ancora per poche settimane lavorerà in questo scomodo, ma davvero suggestivo, angolo di ferrovia.

L'interno della cabina A

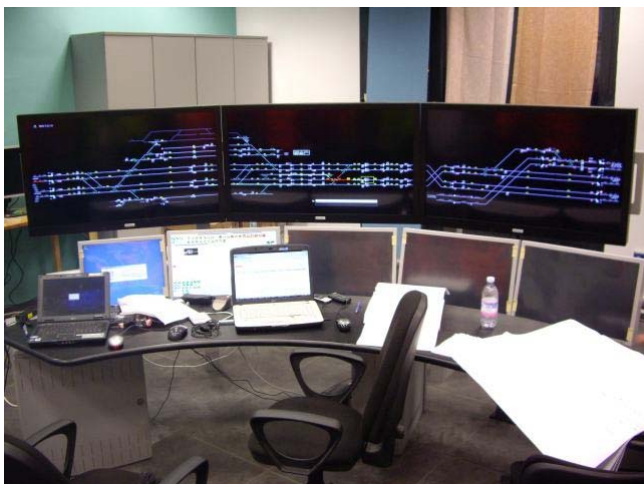


Particolare del quadro sinottico

Ancora per poco perchè alle ore 5.00 di lunedì 20 dicembre 2010 ci sarà quello che viene in informatica definito switch-off: la cabina del D.M., le Cabina A e B fino ad estendere ad un tratto relativamente complesso di 5km verrà di colpo sostituito con un unico nuovo sistema totalmente informatico di dirigenza movimento, composto da due postazioni futuristiche, del tutto uguali ed utilizzabili contemporaneamente, situate in un nuovo fabbricato a due piani situato alla destra del fabbricato viaggiatori. Ogni postazione è composta da tre monitor LCD da 42" (del tutto simili a quelli casalinghi), oltre ad un numero elevato di monitor più piccoli, e viene comandata tramite un mouse ed una speciale tastiera (sempre a forma di mouse) composto da soli 4 tasti, utile per le operazioni manuali (e pertanto presente solo su una delle due postazioni, anche se può essere spostata da una all'altra in pochi secondi). Da qui, tramite un apposito software, sarà possibile comandare una tratta relativamente lunga in semplicità e sicurezza, senza poter fare errori di sorta. Sembra quasi un TrainDir (<http://www.backerstreet.com/traindir/>)

di dimensioni abbastanza piccole, ma decisamente reale. Al momento della nostra visita sono in corso le operazioni di simulazione e verifica di funzionamento degli impianti che gestiranno tutto il tratto.

È una strana sensazione, quella che mi porto dietro rientrando con un TAF verso la città. Mi guardo intorno e mi rendo conto che nessuno di questi passeggeri ha idea dell'importanza della storia che li sta trasportando oggi e della tecnologia che li porterà domani: per loro poco cambierà. L'obiettivo dichiarato per le RFI è duplice: un numero minore di personale dell'esercizio, con una maggiore sicurezza grazie all'apporto tecnologico.



Postazione di controllo del nuovo ACC di Rho

Ma il futuro è ancora più tecnologico: negli ex depositi di materie prime siti in via Breda 28 a Milano, vicino alla caserma Polfer, sono in preparazione le vere e proprie sale macchina che gestiranno centinaia e centinaia di chilometri di linee da remoto grazie a sistemi di controllo come quelli che abbiamo visto oggi. Sale macchina che, situate in poche parti d'Italia, consentiranno la gestione dell'intera Rete Ferroviaria Italiana da distanze enormi, in piena sicurezza. Ovviamente, non vediamo l'ora di poter visitare questo futuro.

Però, d'altra parte, rimane la nostalgia e l'amaro in bocca per la demolenda Cabina A di Rho, un concentrato di leve e di (oggi) archeologia tecnologica che rimarrà sempre nelle nostre fotografie e nella nostra memoria.

Testo e foto di Marino de Stena