

Zeitschrift: Rapporto di gestione / Ferrovie federali svizzere

Herausgeber: Ferrovie federali svizzere

Band: - (2002)

Artikel: Di Losanna, Basilea e altre stazioni

Autor: Cuneo, Anne

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-675886>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 06.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Anne Cuneo

Di Losanna, Basilea e altre stazioni

La stazione di Losanna è a cento metri dalla casa dove vivevo quando ero bambina. La sera per addormentarmi mi facevo cullare dal cigolio delle ruote e dal breve fischio delle locomotive, dalle voci che, attraverso l'altoparlante, evocavano in diverse lingue destinazioni note o sconosciute. Non di rado addormentandomi sognavo città lontane: Monaco, Vienna, Venezia, Zagabria, Belgrado. Valencia, Madrid, Parigi, Dieppe o Londra, Colonia o Francoforte. Mi capitava, di giorno, di andare alla stazione a studiare l'orario, di camminare avanti e indietro sui marciapiedi, di contemplare qualche vagone-letto in ritardo. Un giorno sarei partita anch'io verso una di quelle città favolose, nascoste in fondo al binario — città dove tutto sarebbe stato da scoprire. La stazione, era il punto d'incontro di sogni tutti rivolti al futuro. Oggi ancora darei tutti gli aerei del mondo per un treno. Ho sempre amato in modo particolare Losanna perché è una stazione aperta, da est a ovest (o viceversa), cosa che permette di contemplare l'orizzonte, da un lato come dall'altro.

Ho sempre preferito le stazioni di transito a quelle di testa, anche se i capolinea hanno costituito spesso il pretesto per splendide costruzioni in ferro, vetro e colonne. Si pensi ad esempio alla Gare de Lyon o alla Gare du Nord a Parigi, con i suoi spazi Art-Nouveau, dall'incomparabile armonia. A quella di Paddington a Londra, con il suo immenso atrio, attraversato ogni giorno da decine di migliaia di persone. Alla Central Station di New York. A tutte quelle stazioni dove tante storie si sono fatte e disfatte. Anche Ginevra conserva il suo carattere di capolinea nonostante i treni proseguano ormai da anni fino all'aeroporto. E questo malgrado l'architettura non abbia niente di particolarmente esaltante. Si ha la sensazione che la locomotiva stia là, in fondo al binario appoggiata ai respingenti, quasi volesse riprendere fiato.

Nelle stazioni come quella di Losanna non c'è niente di simile. Quando il convoglio si ferma, la locomotiva, come sospesa sotto la pensilina tra arrivo e partenza, dà più che mai la sensazione del tempo. I treni che arrivano trasportano il nostro passato, quelli che partono vanno per definizione verso il futuro.

E le stazioni sono come la vita: complesse.

Questo diventa ancora più evidente quando, dopo aver costeggiato il Giura si arriva — supponiamo — a Basilea. Siamo o non siamo in una stazione di testa, questa è la prima domanda. Qui, i treni arrivano, e, a volte sullo stesso binario, ripartono in avanti, voltando la schiena al luogo da cui sono venuti. Niente capolinea, dunque? Chissà... Altre volte infatti si viene spostati con complicate manovre in un andirivieni di vagoni e locomotive — si ha allora la sensazione di andare avanti, eppure si è cambiato direzione. C'è un'altra stazione simile nella regione, quella di Delémont, che a prima vista non ha niente della stazione di testa, e che invece lo è. A Basilea non è così evidente, almeno a Basilea FFS. Lì infatti, altra particolarità, siamo alla frontiera e ci sono due stazioni una attaccata all'altra. Nella prima siete in Svizzera, nell'altra in Francia. Se da bambina avessi dormito a cento metri da questa stazione, i treni avrebbero sicuramente fischiato melodie diverse. Addossata alla stazione FFS c'è infatti la stazione SNCF, una stazione di testa, quella, senza ombra di dubbio, sotto ogni aspetto. Nell'atrio della stazione FFS, un cartello indica: «Basilea SNCF», è in fondo al corridoio, dopo i giornali, il grande magazzino, il ristorante. È lì che attraversate una linea invisibile — la frontiera.

E qui si ferma tutto. O è piuttosto l'inizio di un vicolo cieco.

Le luci della stazione FFS si sono smorzate. Ci troviamo nel regno dell'abbandono. Nell'atrio, una locandina offre una «tessera evasione» per 80 franchi francesi — nessuno ha ritenuto necessario cambiarla con l'introduzione dell'euro. Quello che fu lo sportello delle Ferrovie francesi, la SNCF, oggi è l'ufficio oggetti smarriti delle FFS.

Passate ora il cancello sopra il quale una scritta a lettere bianche vi annuncia: «FRANCE». E poi ci sono il vuoto, le tinte sbiadite, il silenzio. A volte controllano i vostrti passaporti. I muri della sala d'aspetto sono rivestiti di un legno scuro, magnifico. Ma nemmeno quel rivestimento del tardo Ottocento diminuisce la tristezza dell'ambiente. Cercate il bar? È lì. Chiuso da anni. Eppure sarebbe piacevole, con quel suo banco 1930, un genere oggi tornato di moda.

Se volete andare a fare un giro a Strasburgo o a Mulhouse c'è un distributore automatico di biglietti. Aggiornato, quello, si paga in euro. Ma funziona solo a monete. Vende biglietti per la regione e per Parigi. Vi toccherà pagare, una moneta dopo l'altra, alcune decine di euro per Strasburgo o un centinaio per Parigi. E pregate che il distributore non si inceppi proprio verso la fine. Non ci sarebbe nessuno ad aiutarvi. Sul fronte dei ferrovieri francesi regna la rassegnazione. «Gliel'abbiamo detto, ma le cose si decidono a Parigi, non a Basilea.» E nessuno spiega perché Basilea SNCF, con la sua mezza dozzina di binari, stazione di partenza di grandi linee internazionali, sia lasciata in quell'abbandono.

C'è solo da sperare che Basilea SNCF non muoia del tutto. Perché non c'è nulla di più triste che una stazione che si spegne e, da qualche anno, questa tristezza la si trova un po' dappertutto. Grandi, e soprattutto piccole, le stazioni si svuotano e spariscono. Problemi di redditività, forse. Ma questo non migliora né il comfort né il piacere del viaggiatore. Anche se non sparisce del tutto, una stazione ridotta a qualche distributore automatico, senza sportello né buffet, è come un corpo senz'anima. E per noi aficionados, le piccole stazioni piene della vita del luogo dove affondano le loro radici sono in un certo senso il contorno che valorizza il piatto forte di quelle grandi. Se vengono soppresse, una parte di quello che i viaggi hanno di inatteso, e di conseguenza la voglia di viaggiare per piacere, se ne va con loro.

Grandi o piccole, infatti, le stazioni dove l'animazione rimane viva sono punti d'incontro in cui, tra passato e futuro, il tempo, sospeso per un istante, permette di vivere momenti unici.

+∞+

FINE