IL VELTRO

RIVISTA DELLA CIVILTÀ ITALIANA



SEZIONE ONLINE – FASCICOLO 1/4 2026

ITALIA NEL MONDO intende promuovere, in Italia e fuori, la consapevolezza della tradizione e del presente della società italiana; delle sue affermazioni ideali, creative, umanitarie; dei valori e dei problemi che ne hanno orientato il corso storico; delle relazioni con altri Paesi, culture, società.
Intende particolarmente favorire la partecipazione italiana alla ricerca contemporanea di prospettive originali e di tematiche innovatrici.



Sul frontespizio:

Piccolo levriero dalla stampa di S. Gioacchino di Wolfgang Huber (1480-1549)

IL VELTRO
RIVISTA DELLA CIVILTÀ ITALIANA
Organo di ITALIA NEL MONDO
Rivista fondata nel 1957
da Aldo Ferrabino e Vincenzo Cappelletti.

COMITATO SCIENTIFICO:
Mario Boffo; Vinicio Busacchi; Americo Cicchetti; Guido Cimino; Renato Cristin; Filippo Dinacci; Lorenzo Franchini; Paolo Garbini; Francesco Guida; Danijela Janjic´; Cristiana Lardo; Giuseppe Manica; Ida Nicotra; Bernardo Piciché; Giovanni Pocaterra; Paolo Puppa; Roberto Rossi; Fabio Sattin; Paolo Tondi

REDAZIONE:
Giovanni Barracco, Capo redattore letteratura e filosofia;
Camilla Tondi, Capo redattore arte, scienze mediche e biologiche;
Veronica Tondi, Capo redattore diritto ed economia.
Coordinamento redazionale: Camilla Tondi

Simone Bocchetta, Responsabile editoriale

CLAUDIA CAPPELLETTI
Direttore

VIRGINIA CAPPELLETTI
Direttore responsabile

DIREZIONE, REDAZIONE, AMMINISTRAZIONE
Via Giuseppe Gioachino Belli, 86
00193 Roma info@ilveltrorivista.it
ilveltrorivista.eu

Tutti i contributi pubblicati che afferiscono alle discipline per le quali la rivista *Il Veltro* è classificata nelle fasce ANVUR vengono sottoposti a un procedimento di revisione tra pari a doppio cieco (*double blind*).

Abbonamento ordinario:
Italia € 90,00,
Europa € 120,00, Altri Paesi € 160,00,
Sostenitore € 200,00.
Conto corrente postale 834010.

© 2026
Edizioni Studium
Per informazioni sugli abbonamenti:
abbonamenti@edizionistudium.it

ISSN 0042-3254
ISBN 9788838256875

Autorizzazione del Tribunale di Roma
N. 5643 in data 12-2-1957

Stampa: Marchesi Grafiche Editoriali Via dell'Artigianato, 19
00065 Fiano Romano (Roma)

Trimestrale - Poste Italiane S.p.A. Spedizione in abb. post. D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
art. 1 comma 1 CN/FC

IL VELTRO
RIVISTA DELLA CIVILTÀ ITALIANA

ITALIA E ROMANIA, DUE PAESI ALLO SPECCHIO IN ETÀ CONTEMPORANEA

a cura di Francesco Guida e Luiza Pufu

SOMMARIO

MESSAGGI

Gabriela Dancău Ambasciatrice di Romania in Italia 5

Laura Aghilarre Ambasciatrice d'Italia in Romania 9

Roberto Antonelli Presidente dell'Accademia dei Lincei 13

Ioan-Aurel Pop Presidente dell'Accademia Romena 17

Antonio D'Alessandri — I risorgimenti italiano e romeno tra storiografia e diplomazia culturale 23

Ana Victoria Sima — Le Chiese cristiane di Romania in età moderna e contemporanea 37

Alina Dorojan — Breve storia degli italiani nelle terre romene dall'Ottocento all'inizio del Novecento 53

Emanuela Costantini — Dallo Stato nazionale al comunismo (e ritorno). La sede del Parlamento in Romania (1859-2025) 71

Ion Cârja — I rapporti italo-romeni tra storia e storiografia. Temi e problematiche di storia romena nella storiografia italiana 1990-2025 87

Stefano Santoro — Tra democrazia e autoritarismo: la politica interna della Romania tra le due guerre mondiali 107

Francesco Guida — La Legione dell'arcangelo Michele e il regime fascista italiano 117

Adrian Vițalaru — La frontiera orientale della latinità. Aspetti delle relazioni politiche ed economiche tra Romania e Italia nel periodo interbellico 133

Francesco Guida	Il regime comunista romeno (1945-1989)	151
Anca Maria Stângaciu	L'esilio romeno in Italia durante il regime comunista	171
Mattia Collini Sorina Cristina Soare	Evoluzione dei partiti e sistema di partiti nella Romania post-comunista	189
Dragoș Zaharia	L'incerta politica estera della Romania dopo la fine del regime comunista	213
Bogdan Antoniu Mihaela Mustățea	Il percorso di adesione della Romania all'Unione Europea	225
Marius Ghincea	La Romania, l'Unione Europea e la Nato	245
Gabriela Dancău	Le relazioni bilaterali tra Italia e Romania negli ultimi anni	255
Giulio Bertola	Italia e Romania: un legame economico che viene da lontano	263
Pietro Cingolani	«Metà italiana e metà romena». Una lettura stratificata delle mobilità tra Romania e Italia	273
Oana Boșca-Mălin	Le relazioni culturali tra Italia e Romania e il contributo dell'Accademia di Romania in Roma. Momenti salienti nel periodo 1943-1989	287
Domenico Valenza	Dall'eredità latina al futuro europeo: storia, protagonisti e sfide dell'Istituto Italiano di Cultura di Bucarest	309
Bruno Mazzoni	La presenza della letteratura romena nell'editoria italiana	325
Luisa Valmarin	L'insegnamento del romeno nelle università italiane	335
Smaranda Bratu Elian	La conoscenza della letteratura italiana in Romania	349
Doina Condrea Derer	Lo studio dell'italiano in Romania	365
Georgiana Onoiu	L'arte popolare in Romania	379
Note sugli autori		413

ANNO CULTURALE Romania-Italia 2026

Estensione online del fascicolo: ilveltrorivista.eu

1-4 LXX

Sommario della Sezione online del Fascicolo 1-4/2026

LETTERATURA

Collaborazione redazionale di Massimo Castiglioni e Alessandro Gerundino

DOSSIER

TRA IL SÉ E L'ALTRO: LA COMPASSIONE IN LETTERATURA, SEMIOTICA E FILOSOFIA

A cura di Franco Arato e Magdalena Maria Kubas

Franco Arato, Magdalena Maria Kubas, *Premessa* 8

Clara Leri, *I «varj colori» della «compassione» nelle* Ultime lettere di Jacopo Ortis 10

Franco Arato, *Compassione, carità, giustizia: un itinerario settecentesco* 25

Magdalena Maria Kubas, *La compassione e lo sguardo interiore: l'agostinismo di Giovanni Domenico Giulio* 40

Luca Badini Confalonieri, *Manzoni: simpatia, compassione, carità* 53

Francesco Galofaro, Jenny Ponzo, *Comunità e compassione: una prospettiva semiotica* 61

CINEMA

Enrico Procentese, *Architetture del transito. Il treno tra spazio, tempo e racconto cinematografico* 79

NOTE E RECENSIONI

NOTE DI LETTURA

Francesca Favaro, *Quasi in uno specchio: Giacomo Casanova e Immanuel Kant nell'interpretazione di Daniele Archibugi* 109

RECENSIONI

Iginio Ugo Tarchetti, Paolina. Il mistero del Coperto dei Figini. *Seguìto da* Idee minime sul romanzo (Giovanni Barracco) 114

Sezione online del Fascicolo pubblicata con il contributo
del Dipartimento di Studi Umanistici dell'Università degli Studi di Torino

CINEMA

ENRICO PROCENTESE*

ARCHITETTURE DEL TRANSITO. IL TRENO TRA SPAZIO, TEMPO E RACCONTO CINEMATOGRAFICO

Il contributo analizza il rapporto tra ferrovia e cinema, assumendo il treno come dispositivo estetico, percettivo e mediale che contribuisce alla costruzione del linguaggio cinematografico. Attraverso un approccio interdisciplinare, che intreccia storia del cinema, teoria dei media, cultura visuale e studi sulla mobilità, il saggio ricostruisce le modalità con cui la modernità ferroviaria ha ridefinito le coordinate della percezione dello spazio, del tempo e del movimento, anticipando alcune delle condizioni fondamentali dell'esperienza filmica. L'indagine è arricchita dal confronto con studiosi e professionisti provenienti da ambiti disciplinari differenti, i cui contributi consentono di approfondire la funzione del treno come spazio liminale, architettura narrativa, dispositivo dello sguardo e figura simbolica della modernità. Ne emerge una lettura del dispositivo ferroviario quale matrice culturale e formale dell'immaginario cinematografico, capace di mettere in relazione infrastrutture, pratiche di visione e processi di costruzione del racconto.

Parole chiave: *cinema; ferrovia; cultura visuale; teoria dei media; mobilità; immaginario cinematografico.*

This article investigates the relationship between railways and cinema, by interpreting the train as an aesthetic, perceptual, and media device that has contributed to shaping cinematic language. Adopting an interdisciplinary perspective that brings together film history, media theory, visual culture, and mobility studies, the essay explores how railway modernity transformed the perception of space, time, and movement, anticipating key conditions of the cinematic experience. The analysis is enriched by interviews with scholars and filmmakers from different disciplinary backgrounds, whose insights highlight the train as a liminal space, a narrative architecture, a visual dispositif, and a symbolic figure of modernity. The study ultimately argues that the railway should be understood as a cultural and formal matrix of the cinematic imagination, revealing the deep connections between infrastructures, visual practices, and narrative construction.

Keywords: *cinema; railway; visual culture; media theory; mobility; cinematic imagination.*

* Giornalista pubblicista, enrico.pro@outlook.com

Introduzione

Il cinema nasce all'interno della stessa costellazione tecnologica e percettiva che ha prodotto la modernità ferroviaria. La ferrovia non costituisce soltanto un'infrastruttura di trasporto, ma un dispositivo culturale capace di ridefinire in profondità le coordinate dell'esperienza moderna: la percezione dello spazio, la scansione del tempo, la relazione tra soggetto e movimento. In questo orizzonte, il treno si configura fin dalle origini del cinematografo come una figura privilegiata dell'immaginario visivo, come dimostra emblematicamente *L'Arrivée d'un train en gare de La Ciotat* dei fratelli Lumière[1].

La prossimità tra esperienza ferroviaria ed esperienza cinematografica non si esaurisce nella contingenza storica delle origini, ma rivela una consonanza strutturale più profonda. Entrambe si fondano su una logica del movimento organizzato, sulla successione di quadri visivi e sulla trasformazione dello sguardo in funzione della velocità e della traiettoria. Il finestrino ferroviario e l'inquadratura cinematografica condividono una medesima funzione: incorniciare il mondo, segmentarlo, renderlo attraversabile secondo una dinamica sequenziale. In questo senso, il treno non è soltanto uno dei primi oggetti filmati, ma una vera e propria figura metacinematografica, capace di rendere visibile il funzionamento stesso del dispositivo.

A partire da questa ipotesi, il presente contributo intende indagare il ruolo della ferrovia nella storia del cinema non come semplice elemento iconografico o ambientazione narrativa, ma come dispositivo estetico, percettivo e simbolico che contribuisce a modellare forme specifiche di rappresentazione. Il treno si configura infatti come uno spazio narrativo peculiare: ambiente chiuso e al tempo stesso in movimento, luogo di attraversamento e di incontro tra soggetti estranei, struttura lineare che organizza il racconto secondo traiettorie di necessità, suspense e destino.

Nel corso della storia del cinema, il dispositivo ferroviario assume una pluralità di funzioni che attraversano generi, epoche e cinematografie. Esso può operare come architettura narrativa, spazio drammaturgico, macchina relazionale, figura del destino, metafora della

[1] *L'Arrivée d'un train en gare de La Ciotat* (1896) dei fratelli Lumière, frequentemente ma erroneamente indicato nella vulgata storiografica come il "primo film della storia del cinema", rappresenta in realtà una delle più celebri opere della fase iniziale della cinematografia, collocandosi nel quadro dei primissimi esperimenti filmici di fine XIX secolo. La sua centralità non deriva esclusivamente dal soggetto rappresentato, l'arrivo di un convoglio ferroviario a vapore presso la stazione di La Ciotat, bensì anche dalla notevole complessità della costruzione visiva, caratterizzata da un'inquadratura obliqua che si discosta dalla frontalità dominante in molte delle prime riprese cinematografiche. Tale soluzione formale produce una straordinaria profondità prospettica, articolando lo spazio filmico secondo una pluralità di direttrici percettive nelle quali il movimento del treno, dei passeggeri e delle dinamiche di stazione si dispiega in maniera policentrica. L'opera trascende così la mera registrazione del reale quotidiano, configurandosi come una precoce elaborazione estetica della modernità industriale e percettiva, in cui il treno emerge fin dalle origini come figura emblematica del rapporto tra tecnologia, mobilità e rappresentazione cinematografica.

modernità, dispositivo di controllo o luogo liminale. Lo scompartimento, il corridoio, la carrozza, la locomotiva e la stazione costituiscono ambienti altamente codificati nei quali il cinema concentra dinamiche di prossimità e distanza, di intimità e sorveglianza, di conflitto e riconoscimento. In tale prospettiva, il treno funziona come un laboratorio narrativo in cui si rendono visibili le tensioni fondamentali della modernità: mobilità e segregazione, anonimato e collettività, progresso e alienazione, apertura e controllo.

Particolare rilievo assume la dimensione simbolica del viaggio ferroviario, inteso come figura liminale tra partenza e destinazione, tra stabilità e trasformazione. Il treno si configura come uno spazio di sospensione, in cui i personaggi sono sottratti temporaneamente ai contesti ordinari e collocati in una condizione intermedia, favorevole alla crisi, alla rivelazione e al mutamento. In questa condizione liminale, il cinema mette in scena incontri casuali, attraversamenti sociali, dinamiche di classe e processi di ridefinizione identitaria.

All'interno della riflessione teorica, numerosi studi hanno evidenziato il ruolo della ferrovia nella trasformazione della percezione moderna. La velocità ferroviaria, la visione incorniciata dal finestrino e la frammentazione del paesaggio contribuiscono alla formazione di un osservatore mobile, discontinuo e mediato, anticipando alcune delle condizioni fondamentali dell'esperienza cinematografica. In questa direzione si collocano, tra gli altri, i contributi di Lynne Kirby[2], che ha mostrato come l'esperienza percettiva del viaggio ferroviario abbia fornito un modello implicito per il dispositivo filmico, e le analisi di Wolfgang Schivelbusch sulla riorganizzazione sensoriale prodotta dalla modernità tecnologica.

Accanto a questa linea interpretativa, una tradizione di studi ha indagato la presenza del treno nella storia del cinema attraverso prospettive filmografiche, iconografiche e tematiche, evidenziandone la ricorrenza in una vasta gamma di generi e contesti produttivi. Tuttavia, tali contributi risultano spesso frammentari o limitati a una dimensione analogica e simbolica, senza sviluppare un'analisi sistematica delle forme attraverso cui il dispositivo ferroviario si integra nelle strutture del linguaggio cinematografico.

È proprio in questo spazio critico che si colloca la presente riflessione, che propone di considerare il treno come una figura strutturale dell'immaginario cinematografico, capace di

[2] Tra i contributi più significativi nello studio del rapporto tra ferrovia e cinema si distingue il lavoro di Lynne Kirby, che in *Parallel Tracks: The Railroad and Silent Cinema* (Duke University Press, Durham-London, 1997) propone una delle prime sistematizzazioni teoriche organiche di tale intreccio. L'autrice interpreta infatti ferrovia e dispositivo cinematografico come esperienze parallele e complementari della modernità industriale, accomunate dalla capacità di ridefinire profondamente percezione visiva, mobilità, costruzione dello spazio-tempo e formazione della soggettività moderna. In questa prospettiva, il treno non viene considerato esclusivamente come motivo iconografico o narrativo ricorrente, bensì come vero e proprio correlativo tecnologico e culturale del cinema, un "doppio meccanico" capace di condividere con esso strutture percettive, logiche spettatoriali e implicazioni ideologiche. Attraverso l'analisi del cinema muto e delle sue configurazioni simboliche, Kirby evidenzia come il nesso tra treno e cinema partecipi alla costruzione stessa dell'immaginario della modernità occidentale, rendendo il suo volume un riferimento teorico imprescindibile per approfondire la convergenza tra storia dei trasporti, cultura visuale e teoria del cinema. Cfr. L. Kirby, *Parallel Tracks: The Railroad and Silent Cinema*, Duke University Press, Durham-London 1997, pp. 1-25.

articolare simultaneamente dimensioni estetiche, narrative e mediali. In questa prospettiva, il viaggio ferroviario e la visione filmica condividono una medesima organizzazione dell'esperienza: il passeggero e lo spettatore occupano una posizione analoga, sospesa tra immobilità e movimento, mentre la traiettoria del treno e il montaggio cinematografico strutturano la successione delle immagini.

Il treno emerge così non soltanto come tema ricorrente, ma come principio generativo di forme. Esso consente di pensare il cinema stesso come una pratica di attraversamento: uno spazio in cui lo sguardo si muove, seleziona, monta e costruisce senso lungo una traiettoria. In questa prospettiva, il dispositivo ferroviario non rappresenta semplicemente la modernità, ma ne costituisce una delle matrici figurali più profonde, contribuendo a definire le modalità attraverso cui il cinema organizza l'esperienza del visibile e del narrabile.

A partire da questo inquadramento teorico, l'indagine approfondisce il rapporto tra treno e cinema anche attraverso il confronto con quattro interlocutori provenienti da ambiti disciplinari differenti ma complementari. Da un lato, Stefano Maggi, professore ordinario di Storia contemporanea presso l'Università di Siena e studioso che ha dedicato una parte significativa della propria attività scientifica alla storia delle ferrovie, dei trasporti e della mobilità, offre un punto di osservazione storico-culturale utile a ricollocare il dispositivo ferroviario entro i più ampi processi della modernità infrastrutturale. Dall'altro, Paola Randi, regista che ha ambientato alcune scene delle proprie opere cinematografiche e seriali nello spazio della stazione, consente di interrogare il treno e l'universo ferroviario dal punto di vista della pratica creativa, della costruzione della scena e della funzione drammaturgica dei luoghi del transito.

A queste prospettive si affiancano i contributi di Valentina Valente, docente di Storia del cinema, Storia della fotografia e Film and Media Education, autrice di numerosi studi dedicati alla teoria del cinema, alla cultura visuale, al rapporto tra immagine, spazio e spettatorialità e alle pratiche di educazione all'immagine, e di Andrea Mariani, professore associato presso l'Università degli Studi di Udine, dove insegna Teoria dei media e dei nuovi media, Filologia del cinema ed Exhibition Design. Le sue ricerche spaziano dal cinema amatoriale e sperimentale nell'Italia tra le due guerre al documentario italiano delle origini, fino ai temi della preservazione del patrimonio filmico e del digital storytelling. Attraverso prospettive differenti ma convergenti, i loro contributi ampliano il quadro interpretativo, consentendo di leggere il rapporto tra treno e cinema alla luce della teoria del linguaggio cinematografico, della cultura visuale, della storia dei media e delle trasformazioni delle pratiche di fruizione.

Le interviste si configurano così come un'estensione del quadro teorico delineato in queste pagine: non un semplice corredo complementare, bensì uno strumento di ricerca capace di verificare, problematizzare e rilanciare, su un piano empirico e interdisciplinare, alcune delle

ipotesi poste al centro della presente riflessione. Il dialogo con Maggi, Mariani, Randi e Valente permette infatti di osservare il nesso tra treno e cinema non soltanto come oggetto di analisi testuale, ma come un campo dinamico di elaborazione storica, culturale, estetica e mediale, nel quale convergono prospettive differenti che, nel loro insieme, contribuiscono a restituire la complessità di un immaginario ancora oggi straordinariamente vitale.

Stefano Maggi. La ferrovia come matrice storica della visione moderna

Nel quadro di una ricerca dedicata al rapporto tra treno e cinema, il contributo di Stefano Maggi permette di fondare storicamente ciò che, sul piano filmico, appare come una relazione estetica e simbolica: la ferrovia non è soltanto uno dei grandi temi dell'immaginario cinematografico, ma una delle condizioni culturali che hanno preparato la modernità dello sguardo. La sua riflessione consente infatti di comprendere il treno come dispositivo complesso, insieme tecnico, sociale, percettivo e politico, capace di trasformare il modo in cui gli individui abitano il tempo, attraversano lo spazio, percepiscono il paesaggio e si collocano dentro una collettività regolata.

Il rapporto di Maggi con la ferrovia nasce da una conoscenza interna del mondo ferroviario, non da un interesse puramente esterno o bibliografico. La sua formazione di studioso si radica in una prossimità biografica: l'infanzia accanto al padre capotreno, i viaggi "in servizio", la frequentazione del Dopolavoro ferroviario, del sindacato, delle officine, degli uffici, fino all'esperienza diretta, tra i ventuno e i ventiquattro anni, presso il deposito del personale viaggiante di Venezia. Questo dato non ha valore aneddotico, ma epistemologico: la ferrovia, per Maggi, è prima di tutto un mondo vissuto.

«L'interesse per la ferrovia viene da una conoscenza profonda del mondo ferroviario e delle sue numerose istituzioni dall'interno»[3].

Questa esperienza culmina nei servizi come cuccettista tra Venezia e Reggio Calabria, che Maggi ricorda come «il lavoro più bello e interessante per il contatto umano» svolto nella propria vita. Fin dall'inizio, dunque, la ferrovia appare non solo come infrastruttura, ma come universo umano: un sistema di corpi, mestieri, relazioni, appartenenze e ritualità.

A partire da questa esperienza concreta, Maggi interpreta l'introduzione della ferrovia nel XIX secolo come una delle grandi fratture costitutive della modernità. Il treno modifica

[3] Stefano Maggi, intervista realizzata tramite e-mail in data 17/03/2026

radicalmente la percezione dello spazio perché riduce i tempi di percorrenza e rende accessibili luoghi prima lontani. Ma la trasformazione più profonda consiste nel fatto che la distanza smette progressivamente di essere pensata in termini puramente geografici e diventa esperienza temporale.

«Le distanze non furono più misurate in chilometri, ma in ore».

Questa semplice formulazione contiene una trasformazione decisiva: il territorio moderno non è più soltanto estensione, ma durata organizzata, tempo di percorrenza, relazione tra punti connessi da una rete. Alla compressione dello spazio corrisponde la razionalizzazione del tempo. La necessità di coordinare il movimento dei treni impone infatti un tempo uniforme, sottratto alla pluralità dei tempi locali fondati sul mezzogiorno solare. Prima ancora della piena affermazione dei fusi orari, la ferrovia abitua la società a una temporalità astratta, meccanica, regolata dall'orologio.

In questo senso, il treno non produce soltanto mobilità, ma una nuova disciplina dell'esperienza. L'individuo moderno impara a vivere dentro un sistema di orari, coincidenze, attese, partenze, ritardi, regolamenti. La ferrovia costruisce un soggetto nuovo: non più soltanto viaggiatore, ma passeggero, utente, cittadino inserito in una rete di tempi e spazi amministrati. Per questo Maggi può affermare che il treno è uno dei dispositivi centrali nella produzione della soggettività moderna. Esso rende concreta la nazione come spazio unitario, governabile, attraversabile: la ferrovia partecipa ai processi di *nation building*, trasformando l'unità politica in esperienza materiale del territorio.

La modernità ferroviaria introduce inoltre una frattura percettiva senza precedenti. Rispetto alla carrozza, alla diligenza, alla navigazione o al viaggio a piedi, il treno separa il movimento dall'esperienza corporea dello spazio. Il viaggiatore avanza senza realmente attraversare; vede il territorio senza parteciparvi; percorre luoghi che non tocca. La velocità produce così un nuovo rapporto tra corpo e paesaggio.

«La velocità ferroviaria rompe l'equivalenza storica tra movimento ed esperienza dello spazio»[4].

Da questo momento il paesaggio non è più soltanto ambiente vissuto, ma superficie

[4] *Ibid.*

visiva. Scorre davanti al finestrino come una sequenza di immagini, mentre il corpo del passeggero resta relativamente immobile. Il treno inaugura quindi una visione incorniciata, mediata, separata dall'azione. Il finestrino non è un semplice elemento architettonico della carrozza: è un dispositivo percettivo. Delimita il campo, seleziona il visibile, trasforma il mondo in immagine.

È qui che il discorso di Maggi incontra più direttamente il cinema. La ferrovia, prima ancora della sala cinematografica, educa lo sguardo moderno a una condizione spettatoriale. Il passeggero guarda senza intervenire; osserva una successione di immagini prodotte dal movimento; sperimenta una distanza tra sé e il mondo. Il finestrino anticipa simbolicamente l'inquadratura cinematografica perché, come lo schermo, organizza una visione separata, frontale, incorniciata.

«Il finestrino del treno anticipa lo schermo cinematografico come cornice del mondo»[5].

Questa continuità non va intesa come semplice analogia suggestiva, ma come una vera parentela culturale tra due dispositivi della modernità. Il cinema eredita dal treno una modalità del vedere fondata sull'immobilità del corpo e sul movimento delle immagini. Lo spettatore cinematografico, come il passeggero ferroviario, è collocato in una posizione di osservazione mediata. In entrambi i casi, il mondo diventa sequenza, flusso, montaggio percettivo.

«Lo spettatore, come il passeggero, osserva senza intervenire.

Il treno, dunque, prepara culturalmente il pubblico alla nascita del cinema perché abitua gli individui a guardare immagini in movimento restando immobili. *L'Arrivée d'un train en gare de La Ciotat* assume allora un valore emblematico non solo perché il cinema filma uno dei simboli della modernità, ma perché mette in scena il dispositivo che aveva già trasformato lo sguardo collettivo. Il "mostro d'acciaio" che sembra uscire dallo schermo appartiene a un immaginario già sedimentato nella sensibilità moderna.»[6]

La ferrovia agisce anche sulla concezione dello spazio. La linearità dei binari produce un territorio orientato, direzionale, sequenziale.

Lo spazio non è più percepito soltanto come ambiente da abitare, ma come asse da percorrere.

[5] *Ibid.*
[6] *Ibid.*

«Le stazioni diventano nodi funzionali; ciò che si colloca tra una stazione e l'altra tende a diventare intervallo, passaggio, sfondo. La continuità geografica viene sostituita da una continuità infrastrutturale. In questo modo il treno non collega soltanto luoghi: riorganizza il modo stesso di pensarli.»[7]

Al tempo stesso, la ferrovia introduce una nuova esperienza collettiva. Individui sconosciuti condividono per un tempo determinato uno spazio chiuso, regolato, ordinato.

«La carrozza ferroviaria produce una forma inedita di prossimità tra estranei: una comunità temporanea, spesso destinata a dissolversi all'arrivo. Gli scompartimenti, oggi in gran parte scomparsi, sono stati luoghi di incontri casuali, conversazioni inattese, conoscenze profonde e impreviste. Ma anche quando non genera relazione, il treno istituisce una socialità impersonale, fondata sulla copresenza e sull'anonimato: una forma di convivenza che anticipa l'esperienza della metropoli.»[8]

Questa dimensione sociale non riguarda soltanto i passeggeri. Attorno alla ferrovia si forma un intero universo professionale e comunitario: stazioni, officine, depositi, dopolavoro, sindacati, famiglie ferroviarie. Maggi richiama a questo proposito l'idea di una *société cheminote*, una società ferroviaria dotata di identità, linguaggi, appartenenze e rituali propri. Il treno è quindi una macchina sociale oltre che tecnica: organizza comportamenti, gerarchie, tempi, relazioni e culture del lavoro.

«L'immaginario ferroviario nasce precisamente da questa densità. Tra gli anni Trenta e Sessanta dell'Ottocento, con la diffusione del treno come esperienza di massa, la ferrovia entra nella letteratura, nella pittura, nella stampa, nella cultura popolare. All'inizio essa appare anche come forza perturbante, inquietante, segno di una velocità che rompe l'ordine precedente. Con il consolidarsi della rete ferroviaria, il treno diventa però emblema di progresso, razionalità, unificazione nazionale e modernità industriale. Nascono figure e oggetti destinati a sedimentarsi nell'immaginario collettivo: la stazione, l'orario, il viaggiatore, il ferroviere, la locomotiva, lo scompartimento. Nascono persino pratiche editoriali legate alla mobilità ferroviaria, come le collane tascabili pensate per la lettura in viaggio. »[9]

Tra Ottocento e Novecento il treno diventa così una delle metafore più potenti e

[7] *Ibid.*
[8] I*bid.*
[9] *Ibid.*

ambivalenti della modernità. Da un lato incarna la velocità, il progresso tecnico, la democratizzazione del movimento, la razionalità industriale, l'integrazione nazionale. Dall'altro lato rivela il volto disciplinare e coercitivo della modernità stessa: orari, controllo, regolazione dei corpi, mobilitazione militare, usi politici della rete. Le tradotte di guerra e i treni delle deportazioni mostrano tragicamente come la medesima infrastruttura capace di connettere territori e persone possa trasformarsi in strumento di dominio e annientamento.

«Il treno è quindi un simbolo ambivalente: promessa di progresso e strumento di governo»[10].

Questa ambivalenza è essenziale anche per comprendere la sua fortuna cinematografica. Il treno è movimento e destino, libertà e costrizione, incontro e separazione, progresso e catastrofe.

«È uno spazio chiuso che si muove, una comunità provvisoria lanciata lungo una traiettoria, una linea narrativa già inscritta nella forma stessa del viaggio. La sua centralità nel cinema non deriva soltanto dal fatto che esso "si muove", ma dal fatto che il suo movimento è già culturalmente carico di senso.»[11]

Maggi individua differenze significative tra i diversi immaginari ferroviari. In Europa il treno è legato soprattutto alla costruzione dello Stato-nazione, all'ordine territoriale, alla razionalità amministrativa, all'integrazione dello spazio. Negli Stati Uniti prevale invece l'immaginario della frontiera, della conquista dell'Ovest, dell'espansione e dell'opportunità economica.

«Nei contesti coloniali, la ferrovia assume un valore più ambiguo, associato al dominio e allo sfruttamento; in Asia orientale, diventa spesso simbolo di modernizzazione accelerata e imitazione tecnologica. Il treno non possiede dunque un unico significato universale: è una forma tecnica capace di produrre immaginari diversi a seconda dei contesti storici e politici.»[12]

Questa complessità spiega perché il cinema abbia trovato nella ferrovia un repertorio narrativo inesauribile. Il treno contiene già in sé una struttura drammaturgica: partenza, traiettoria, attesa, incontro, separazione, arrivo. È un dispositivo di racconto prima ancora di

[10] *Ibid.*
[11] *Ibid.*
[12] *Ibid.*

diventare oggetto filmico. Per questo Maggi può affermare che il treno possiede «un universo simbolico enorme: viaggio, destino, trasformazione»[13]. Nel cinema, esso diventa luogo privilegiato per rappresentare le tensioni della modernità: mobilità e controllo, anonimato e relazione, progresso e trauma, apertura e disciplina.

Quando gli viene chiesto quale film rappresenti in modo particolarmente significativo il mondo ferroviario, Maggi indica *Il ferroviere* di Pietro Germi, non soltanto come capolavoro cinematografico, ma come straordinaria ricostruzione storica dell'ambiente ferroviario[14]. La scelta è rilevante perché sposta l'attenzione dal treno come semplice figura simbolica al treno come mondo sociale: lavoro, famiglia, appartenenza, conflitto, dignità professionale, cultura ferroviaria.

Il contributo di Stefano Maggi consente dunque di rafforzare una delle ipotesi centrali di questa ricerca: il treno non è soltanto un tema ricorrente nella storia del cinema, ma una delle matrici culturali della visione moderna. La ferrovia ha trasformato il tempo in orario, lo spazio in rete, il paesaggio in immagine, il viaggiatore in spettatore, la mobilità in esperienza collettiva regolata. «Ha prodotto un soggetto capace di guardare il mondo come sequenza di immagini incorniciate. »[15]

In questa prospettiva, il rapporto tra treno e cinema non appare come una coincidenza delle origini, ma come una continuità strutturale tra due dispositivi della modernità. Entrambi organizzano il movimento, disciplinano il tempo, segmentano lo spazio, producono visione. Prima ancora che il cinema insegnasse allo spettatore a guardare immagini in movimento, la ferrovia aveva già trasformato il mondo in una successione di paesaggi visibili da una cornice.

Valentina Valente. Il treno come spazio liminale. Dispositivo dello sguardo e immaginario condiviso

Il contributo di Valentina Valente permette di leggere il rapporto tra cinema e ferrovia attraverso una prospettiva che intreccia storia del cinema, cultura visuale, fotografia e Film and

[13] *Ibid.*

[14] *Il ferroviere*, diretto da Pietro Germi nel 1956, costituisce una delle rappresentazioni più significative del mondo ferroviario nel cinema italiano del dopoguerra. Attraverso la vicenda del macchinista Andrea Marcocci, interpretato dallo stesso Germi, il film restituisce con straordinaria intensità il treno come spazio materiale, simbolico e sociale, intrecciando la dimensione del lavoro ferroviario con quella della crisi familiare, morale ed esistenziale dell'Italia del boom industriale. L'opera assume particolare rilievo nella presente ricerca poiché mostra come l'universo ferroviario divenga nel cinema non soltanto scenario narrativo, ma dispositivo figurale attraverso cui rappresentare trasformazioni sociali, tensioni di classe e mutamenti della modernità italiana.

[15] Stefano Maggi, intervista realizzata tramite e-mail in data 17/03/2026

Media Education. La sua riflessione insiste soprattutto sulla natura percettiva e simbolica del treno.

Fin dalle origini, cinema e ferrovia appaiono legati da una comune appartenenza alla modernità. Entrambi ridefiniscono il modo in cui il soggetto guarda il mondo e attraversa lo spazio. «Sicuramente entrambe le invenzioni ridefiniscono il rapporto tra corpo, spazio e tempo; entrambe producono uno spettatore mobile, sollecitato da immagini in successione».

A questo proposito, Valente richiama il lavoro di Lynne Kirby, che in *Parallel Tracks. The Railroad and Silent Cinema* ha mostrato come il cinema muto abbia elaborato molte delle proprie strutture narrative proprio attraverso la presenza del treno[16]. Non si tratta, dunque, soltanto di un tema ricorrente, ma di una vera matrice percettiva: «Il cinema muto ha costruito molte delle sue strutture narrative mostrando il treno come dispositivo di percezione, non solo come tema»[17].

In questa genealogia, *L'arrivée d'un train en gare de La Ciotat* dei fratelli Lumière occupa un posto inevitabilmente centrale. L'immagine del treno che avanza verso lo spettatore non appartiene solo alla storia delle origini del cinema, ma alla costruzione stessa dell'illusione cinematografica. «Il fatto che quell'immagine porti con sé la leggenda della fuga in sala ci racconta quanto l'incontro con il cinema e il treno costituisca anche l'incontro con l'illusione cinematografica»[18].

La reazione attribuita agli spettatori dei Lumière diventa così il segno di una nuova forma di credulità percettiva, ancora attiva nelle esperienze audiovisive contemporanee. «La sospensione della credulità che avrebbe fatto scansare istintivamente gli spettatori davanti al treno è la stessa che fa spostare noi, centotrent'anni dopo, quando vediamo una freccia raggiungerci durante la proiezione di un film in 3D»[19].

La forza narrativa del treno deriva anche dalla sua struttura materiale: «Il treno percorre una traiettoria obbligata ed è un luogo chiuso che si muove. Lo scompartimento crea una prossimità forzata tra estranei, attiva dinamiche di rivelazione e conflitto»[20].

Per Valente, la dimensione liminale del treno è uno dei motivi principali della sua persistenza nell'immaginario cinematografico. Il viaggio ferroviario sospende i personaggi tra un prima e un dopo, tra un luogo lasciato e uno non ancora raggiunto. «È uno spazio liminale nel senso pieno del termine: i personaggi vi entrano in un modo e ne escono trasformati»[21].

Accanto al treno, la stazione costituisce uno degli spazi più cinematografici della modernità. La sua forza deriva dalla compresenza di funzioni diverse: è luogo dell'arrivo e della

---

16 Per approfondire: *Parallel Tracks: The Railroad and Silent Cinema*, Duke University Press, Durham-London, 1997.
17 Valentina Valente, intervista realizzata via e-mail in data 06/07/2026
18 *Ibid.*
19 *Ibid.*
20 *Ibid.*
21 *Ibid.*

partenza, dell'incontro e dell'addio, ma anche punto di osservazione privilegiato sulle dinamiche della città. «La stazione è uno spazio di relazione e al contempo uno spazio di transito: ci si incontra, ci si saluta, ci si dice addio, si attende»[22].

La stazione permette inoltre uno sguardo particolare sulla vita collettiva: «Se si entra in una stazione senza dover partire, salutare o accogliere qualcuno, si possono osservare le traiettorie umane e il fluire continuo della città senza essere notati. È un punto di osservazione eccezionale per narrare».[23]

Tra le immagini più forti del cinema ferroviario, Valente individua il finestrino. Esso non è soltanto un dettaglio scenografico, ma un dispositivo visivo che organizza il rapporto tra interno ed esterno, tra paesaggio e interiorità. «Il finestrino permette di incorniciare il mondo esterno organizzando il visibile al suo interno. Il paesaggio che scorre entra inevitabilmente in relazione con il mondo interiore del personaggio che osserva»[24].

Richiamando Wolfgang Schivelbusch[25], Valente interpreta il finestrino come una sorta di anticipazione dello schermo cinematografico: «Schivelbusch considera il finestrino del treno come uno schermo cinematografico ante litteram: il passeggero guarda un paesaggio incorniciato che scorre via, anticipando la percezione visiva dello spettatore in sala»[26].

Questa percezione non riguarda soltanto la visione, ma anche la costruzione del racconto. Il paesaggio visto dal treno non è né completamente statico né completamente dinamico: è una successione di frammenti, una visione intermittente, mediata dalla velocità. «Il viaggio in treno ha trasformato il modo di guardare il paesaggio: la velocità produce una dissolvenza del primo piano, mentre lo sfondo si stabilizza in una visione panoramica»[27].

Il cinema trova in questa esperienza un modello per pensare il proprio punto di vista: «Il finestrino del treno introduce una soggettività mobile e mediata, che coglie il mondo per frammenti. Non è un caso che questa struttura percettiva si avvicini molto al montaggio»[28].

La mitologia ferroviaria, secondo Valente, si costruisce anche attraverso la fotografia. Il treno è stato uno degli strumenti attraverso cui la modernità ha documentato se stessa, il proprio avanzamento e la propria capacità di unire territori. «Il treno ha una sua mitologia incarnata, sin dal reportage fotografico in cui Alexander Gardner seguì la costruzione della Union Pacific Railroad, documentando la nascita di una nazione attraverso la ferrovia»[29].

Nel contesto statunitense, il rapporto tra ferrovia e immaginario assume un significato

---

22 *Ibid.*
23 *Ibid.*
24 *Ibid.*
25 Per approfondire: W. Schivelbusch, *The Railway Journey: The Industrialisation of Time and Space in the 19th Century*, University of California Press, Los Angeles, 1997
26 Valentina Valente, intervista realizzata via e-mail in data 06/07/2026
27 *Ibid.*
28 *Ibid.*
29 *Ibid.*

particolarmente forte: «In particolare negli Stati Uniti, sia il cinema sia le ferrovie hanno contribuito alla nascita dell'epica di una nazione che usa le ferrovie per unirsi e il cinema per creare un immaginario comune».

Nel tempo, il cinema ferroviario ha elaborato anche una propria grammatica visiva. Alcune figure ricorrono con tale frequenza da costituire quasi un repertorio riconoscibile: «Esistono alcune figure consolidate: il carrello in avanti lungo il binario, il piano sequenza che accompagna il treno in movimento, il campo-controcampo tra il volto al finestrino e il paesaggio esterno, il montaggio ritmato sulle ruote che scorrono sui binari»[30].

Nel cinema italiano, la rappresentazione del treno attraversa stagioni diverse, assumendo ogni volta funzioni differenti. Nel Neorealismo, esso è spesso legato alla dimensione sociale, al lavoro, allo spostamento collettivo. «In *Riso amaro*[31] il treno accompagna le mondine verso il lavoro stagionale e costituisce il primo atto del film, quello in cui conosciamo la situazione narrativa e sociale»[32].

Con la commedia all'italiana, la ferrovia entra invece nell'immaginario popolare attraverso sequenze diventate iconiche: «come quella degli schiaffi alla stazione di Firenze Santa Maria Novella in *Amici miei* di Mario Monicelli». Negli anni Settanta, il cinema politico ne accentua invece il valore metaforico: «Negli anni Settanta il treno diventa metafora di classi sociali in conflitto»[33].

Le produzioni contemporanee mostrano, secondo Valente, una duplice direzione: «da un lato il treno come non-luogo dell'alienazione urbana, dall'altro una riscoperta romantica e nostalgica, il treno come macchina del tempo e della memoria»[34].

Questa capacità di rappresentare il passaggio spiega anche perché il treno venga spesso associato ai momenti di trasformazione individuale: «Il treno è, per definizione, uno spazio di transizione: si è in movimento tra un prima e un dopo, tra un luogo lasciato e uno non ancora raggiunto»[35].

La dimensione rituale del viaggio rafforza tale funzione: «il distacco fisico dal contesto ordinario, l'ingresso in uno spazio regolato da leggi proprie, la durata imposta».

Per questo, nella prospettiva di Valente, il treno può essere letto anche attraverso la teoria

---

30 *Ibid.*

31 Il celebre film neorealista *Riso amaro* (1949) di Giuseppe De Santis si apre nella stazione di Torino, dove Francesca (Doris Dowling), in fuga dopo un furto, si confonde tra le mondine in partenza per le risaie e incontra Silvana (Silvana Mangano), dando avvio alla vicenda narrativa. In questa sequenza inaugurale il treno non assolve soltanto una funzione narrativa, ma assume un forte valore simbolico, rappresentando lo spostamento collettivo della forza lavoro e i profondi processi di trasformazione economica e sociale dell'Italia del secondo dopoguerra. La stazione e il convoglio ferroviario diventano così il luogo in cui si intrecciano mobilità, lavoro e destino individuale, anticipando le tensioni sociali che attraverseranno l'intero film.

32 Valentina Valente, intervista realizzata via e-mail in data 06/07/2026

33 *Ibid.*

34 *Ibid.*

35 *Ibid.*

antropologica elaborata da Van Gennep: «Tutte queste caratteristiche corrispondono alla fase liminale dei riti di passaggio[36]. Il cinema lo ha compreso intuitivamente e ha usato il treno per accompagnare i personaggi nei momenti in cui dovevano affrontare una scelta o un cambiamento»[37].

Il cinema, a sua volta, ha inciso profondamente sul modo in cui il pubblico immagina il viaggio ferroviario. L'esperienza reale del treno è ormai attraversata da un repertorio di immagini cinematografiche che precedono la partenza stessa: «l'incontro misterioso nello scompartimento, l'inseguimento sul tetto delle carrozze, il paesaggio notturno, l'addio sul binario»[38].

Tra queste immagini, quella dell'addio occupa un posto particolarmente persistente. Il saluto prolungato sulla banchina, il corpo che rincorre il treno, il distacco che diventa immagine melodrammatica hanno contribuito a educare sentimentalmente lo spettatore: «Come abbiamo imparato a baciare dal cinema classico americano, così abbiamo imparato a salutare la persona amata che parte in treno»[39].

Tra gli autori che hanno saputo trasformare il treno in linguaggio espressivo, Valente cita Sergio Leone, Buster Keaton, Wes Anderson e Jean-Luc Godard: «Sergio Leone ha fatto della ferrovia, della sua costruzione e del progresso che essa incarna, il motore tragico di un'intera epopea. In *The General*, Keaton costruisce una relazione quasi cosmica tra corpo umano e macchina ferroviaria. Wes Anderson usa il treno come dispositivo metatestuale: la struttura compartimentata del convoglio diventa la struttura stessa del film»[40].

Particolarmente significativa è anche l'esperienza installativa di Jean-Luc Godard al Centre Pompidou nel 2007, con *Voyage(s) en utopie*, dove un treno in miniatura collegava fisicamente le sale della mostra: «Utilizzare un treno per connettere le sale di una mostra sul cinema significa fare del percorso espositivo una metafora del cinema stesso: il visitatore diventa passeggero, lo spostamento tra una sala e l'altra diventa montaggio»[41].

Nonostante le trasformazioni della mobilità contemporanea, il treno conserva un posto privilegiato nell'immaginario cinematografico. L'alta velocità e i voli low cost hanno modificato l'esperienza reale dello spostamento, ma non hanno cancellato il valore simbolico sedimentato nel Novecento: «Il treno ha acquisito uno statuto simbolico così sedimentato da resistere alle

---

[36] La nozione di *rito di passaggio*, elaborata dall'antropologo Arnold van Gennep nell'opera *Les Rites de Passage* (1909), descrive i processi di transizione da uno status sociale a un altro attraverso tre fasi: separazione, liminalità e reincorporazione. Nel caso del viaggio ferroviario, il treno può essere interpretato come uno spazio liminale: un ambiente di transizione in cui il soggetto è temporaneamente sospeso tra un "prima" e un "dopo", condizione che il cinema ha frequentemente impiegato per rappresentare momenti di trasformazione, scelta o ridefinizione identitaria dei personaggi.

[37] Valentina Valente, intervista realizzata via e-mail in data 06/07/2026

[38] *Ibid.*

[39] *Ibid.*

[40] *Ibid.*

[41] *Ibid.*

trasformazioni tecnologiche»[42].

Anzi, proprio nell'epoca dell'accelerazione, il treno può rappresentare una forma diversa di temporalità: «Il treno lento è diventato una figura della decelerazione, del tempo che torna ad avere spessore».

La riflessione di Valente si apre infine alla Film and Media Education. Il cinema può diventare uno strumento efficace per avvicinare bambini e ragazzi alla cultura ferroviaria, proprio perché permette di partire da immagini già presenti nel loro immaginario. «È possibile creare percorsi trasversali»[43].

Il Binario 9¾ di Harry Potter, per esempio, costituisce una soglia narrativa immediatamente riconoscibile dalle nuove generazioni. «Il Binario 9¾ è il passaggio al mondo magico rispetto al mondo dei babbani, ma anche il passaggio di crescita di Harry verso il suo percorso personale»[44].

Da qui si possono costruire ponti verso altri film, anche lontani tra loro, capaci di mostrare la persistenza del treno nell'immaginario audiovisivo: *Il castello errante di Howl*, *Buffalo Kids, Inside Out*. «Utilizzare prodotti cinematografici che bambini e ragazzi conoscono può diventare un ponte verso film più lontani, ma ancora molto significativi»[45].

Un percorso didattico dedicato al rapporto tra cinema e ferrovia dovrebbe, secondo Valente, partire inevitabilmente dai Lumière e attraversare il cinema muto, il western, la commedia italiana, l'animazione e anche le pagine più tragiche della storia novecentesca. «Partirei da *L'arrivée d'un train à la gare de La Ciotat* e affronterei film in cui il treno è centrale, come *The Great Train Robbery* e *The General*, mostrando come il treno possa essere protagonista fisico assoluto di un film»[46].

A questi titoli affiancherebbe sequenze iconiche della storia del cinema, da Sergio Leone ad *Amici miei*, senza escludere il ruolo del treno nella rappresentazione della deportazione[47].

La prospettiva interdisciplinare appare, in conclusione, indispensabile. Il treno è tecnologia, spazio sociale, figura estetica, archetipo narrativo e dispositivo percettivo; per

---

42 *Ibid.*
43 *Ibid.*
44 *Ibid.*
45 *Ibid.*
46 *Ibid.*
47 Accanto alla sua tradizionale valenza simbolica di progresso, incontro e trasformazione, la ferrovia assume nella storia del Novecento anche un significato profondamente traumatico, diventando il principale dispositivo logistico delle deportazioni verso i campi di concentramento e di sterminio durante la Seconda guerra mondiale. Il cinema ha restituito con forza questa dimensione, trasformando il treno in emblema della perdita della libertà, della separazione e della disumanizzazione. Tra gli esempi più significativi si ricordano *La vita è bella* (1997) di Roberto Benigni, in cui il viaggio ferroviario segna il passaggio irreversibile verso l'universo concentrazionario; *Schindler's List* (1993) di Steven Spielberg, dove i convogli ferroviari diventano una delle immagini più potenti della deportazione degli ebrei e *La scelta di Sophie* (Sophie's Choice, 1982) di Alan J. Pakula, in cui l'arrivo del convoglio ad Auschwitz introduce la celebre sequenza della selezione sulla Judenrampe, durante la quale Sophie è costretta a scegliere quale dei suoi due figli salvare, facendo del treno il tragico preludio alla definitiva negazione dell'umanità.

questo richiede strumenti molteplici, capaci di mettere in dialogo storia del cinema, cultura visuale, antropologia, architettura e studi sulla mobilità. «La prospettiva interdisciplinare è metodologicamente ricca e consente di restituire la complessità reale di un'invenzione umana come il treno. In questo senso, la cultura visuale, con la sua capacità di mettere in relazione immagini, pratiche e discorsi, offre un quadro particolarmente produttivo»[48].

Se dovesse condensare il rapporto tra cinema e ferrovia in una sola immagine, Valente sceglierebbe lo scompartimento ferroviario, e in particolare le inquadrature di Wes Anderson in *Il treno per il Darjeeling*. Non un'immagine di transito esterno, dunque, ma uno spazio interno in cui il viaggio diventa relazione, incomunicabilità, forma del racconto.

Il contributo di Valentina Valente conferma dunque come il rapporto tra cinema e ferrovia non possa essere ridotto alla presenza del treno sullo schermo. La ferrovia agisce come forma dello sguardo, dispositivo narrativo, spazio liminale, archivio simbolico e strumento educativo. Attraverso il finestrino, lo scompartimento, la stazione e il viaggio, il cinema ha imparato non solo a rappresentare il movimento, ma a trasformarlo in racconto, memoria e immaginario condiviso.

Paola Randi. Spazio, percezione e modernità tra dispositivo cinematografico, biografia e racconto

Nel contesto di una ricerca che intende indagare il rapporto strutturale tra treno e cinema, il contributo di Paola Randi si rivela particolarmente prezioso perché permette di articolare questo nesso su più livelli simultanei: estetico, narrativo, percettivo, simbolico e biografico. La riflessione della regista, infatti, non si limita a riconoscere nello spazio ferroviario una semplice ambientazione scenografica, ma lo identifica come una forma profonda dell'esperienza moderna e come uno dei luoghi privilegiati attraverso cui il cinema organizza il movimento, il desiderio, il tempo e la trasformazione.

Per Randi, la stazione è uno spazio intrinsecamente cinematografico perché condensa in sé una pluralità di tensioni fondamentali: è luogo di attesa e di passaggio, di sospensione e di slancio, di assenza e di possibilità. La sua forza deriva dal fatto che in essa convivono simultaneamente immobilità e movimento, permanenza e partenza.

«La stazione è un luogo di attesa, di speranza, di sogni. Ci sono i sogni di viaggio, di fuga, di spostamento, ma anche l'attesa di qualcuno che arriva. È uno spazio in cui convivono movimento e immobilità»[49].

[48] Valentina Valente, intervista realizzata via e-mail in data 06/07/2026
[49] Paola Randi, intervista realizzata via call in data 26/04/2026

Questa condizione liminale rende la stazione un ambiente narrativamente potentissimo: ogni individuo che la attraversa porta con sé una traiettoria, una frattura, un desiderio, un altrove possibile. La stazione diventa così non solo luogo del transito fisico, ma architettura simbolica della modernità.

Randi evidenzia come il treno e la ferrovia abbiano costituito storicamente non soltanto strumenti di progresso materiale, ma veri e propri generatori di immaginario. Da *Central do Brasil*[50] di Walter Salles a *La stazione* di Sergio Rubini, da *C'era una volta in America* di Sergio Leone fino ai grandi thriller ferroviari, il cinema ha continuamente riconosciuto nella ferrovia una matrice drammaturgica privilegiata.

Tra i modelli più radicali evocati dalla regista emerge *Europa* di Lars von Trier, che viene assunto come una delle espressioni più alte del treno come dispositivo metafisico e cinematografico[51].

«In Europa il treno diventa coscienza, destino, storia. È uno spazio metafisico»[52].

In questa lettura, il film di von Trier non utilizza il treno come semplice scenario, ma come architettura della percezione e della temporalità. «Il lungo attraversamento notturno dei binari, le retroproiezioni, il montaggio ipnotico, le biforcazioni ferroviarie come metafore di scelta e destino, i countdown verso la morte, trasformano il viaggio ferroviario in esperienza ontologica. Il treno diventa struttura narrativa totale, luogo della storia europea e insieme macchina interiore»[53].

Particolarmente significativa è inoltre la riflessione di Randi sull'analogia materiale tra treno e cinema. La regista osserva come la struttura stessa della pellicola, con la successione dei fotogrammi e la timeline del montaggio, richiami visivamente e concettualmente la logica

[50] *Central do Brasil* (1998), diretto da Walter Salles, rappresenta una delle più intense declinazioni cinematografiche della stazione ferroviaria come spazio simbolico, narrativo e umano. Ambientato nella celebre stazione Central do Brasil di Rio de Janeiro, il film trasforma il luogo ferroviario in crocevia di esistenze marginali, memorie, scrittura e possibilità di riscatto: è proprio qui che Dora, ex insegnante divenuta scrivana pubblica per analfabeti, compone lettere destinate a connettere individui separati da distanze geografiche ed emotive. La stazione si configura così non soltanto come infrastruttura del movimento, ma come dispositivo di produzione narrativa, spazio di transito materiale e insieme laboratorio di relazioni, affetti e immaginari. Richiamato da Paola Randi quale riferimento significativo, il film evidenzia con particolare forza la centralità della dimensione ferroviaria nel cinema quale luogo privilegiato di osservazione sociale, generazione simbolica e costruzione poetica del viaggio.

[51] *Europa* (1991) di Lars von Trier costituisce una delle più complesse e visionarie elaborazioni del treno come dispositivo simbolico, politico e percettivo nel cinema europeo contemporaneo. Ambientato nella Germania del secondo dopoguerra, il film segue il giovane Leopold Kessler, impiegato come cuccettista nella rete ferroviaria Zentropa, trasformando il viaggio ferroviario in una discesa ipnotica attraverso le macerie materiali e morali dell'Europa postbellica. Il treno non è qui semplice mezzo di trasporto, ma struttura narrativa totalizzante, spazio claustrofobico e metafora della crisi storica, della memoria traumatica e delle tensioni ideologiche che attraversano il continente. Attraverso una straordinaria sperimentazione visiva e formale, von Trier eleva l'universo ferroviario a macchina percettiva e allegoria della modernità europea, rendendo Europa un'opera fondamentale per comprendere il rapporto tra ferrovia, immaginario cinematografico e costruzione simbolica dello spazio storico.

[52] Paola Randi, intervista realizzata via call in data 26/04/2026

[53] *Ibid.*

ferroviaria.

«I fotogrammi scorrono come binari. Anche il montaggio è una linea del tempo, una successione di traiettorie. Cinema e treno condividono l'illusione del movimento»[54].

Questa osservazione conduce a una delle intuizioni più profonde emerse nell'intervista: il rapporto tra ferrovia e cinema si fonda su una comune organizzazione percettiva dell'esperienza, basata sulla costruzione artificiale di movimento e temporalità.

Randi sottolinea infatti come sia il viaggio ferroviario sia il cinema producano illusioni sensoriali fondamentali.

«Tutti abbiamo avuto l'esperienza di essere seduti in treno e credere di essere partiti, quando invece è il treno accanto che si sta muovendo. Questa illusione è molto interessante, perché il cinema crea proprio le due grandi illusioni fondamentali: quella del movimento e quella del tempo»[55].

Questo passaggio appare particolarmente rilevante: il treno non è soltanto simbolo della modernità cinematografica, ma laboratorio percettivo che anticipa alcune delle condizioni stesse della visione filmica. La falsa percezione del movimento, lo scorrere del paesaggio attraverso il finestrino, la successione ritmica dei binari, il suono meccanico e ripetitivo della corsa ferroviaria producono una condizione sensoriale che il cinema eredita e rielabora.

«Il finestrino, in questo senso, assume una funzione quasi equivalente all'inquadratura: delimita il visibile, segmenta il paesaggio, organizza la successione delle immagini.»[56]

A questa dimensione teorica si affianca una relazione profondamente personale tra la regista e l'universo ferroviario. Paola Randi racconta infatti di aver vissuto costantemente in prossimità delle ferrovie, sviluppando un rapporto affettivo e quasi identitario con questi spazi.

«I luoghi vicino alle ferrovie mi danno un senso di libertà straordinario. La possibilità di andarsene è parte integrante del sentirmi a casa».[57]

Qui il treno assume una dimensione esistenziale: non più soltanto spazio narrativo, ma

[54] *Ibid.*
[55] *Ibid.*
[56] *Ibid.*
[57] *Ibid.*

condizione di sicurezza fondata sulla presenza costante di una possibile fuga. La casa non coincide con la chiusura, bensì con l'apertura verso il movimento. La ferrovia diventa così metafora della libertà.

Questo radicamento simbolico attraversa persino la sua quotidianità: la sua gatta si chiama Tiburtina, richiamando direttamente il lessico ferroviario e confermando quanto profondamente tale universo permei la sua sensibilità.

Anche il suo percorso creativo nasce concretamente dal treno. Durante i viaggi tra Roma e Napoli per preparare *Into Paradiso*, Randi incontra una giovane donna che lavora come becchina. Da quella conversazione nasce una delle intuizioni narrative centrali del suo primo cinema.

Il treno si conferma dunque, ancora una volta, come spazio di osservazione antropologica e di generazione narrativa.

La centralità dell'immaginario ferroviario emerge con forza anche ne *La storia del Frank e della Nina*, in cui la Stazione Centrale di Milano assume un ruolo decisivo[58].

Per Randi, Milano Centrale è una "cattedrale laica" della modernità: luogo del lavoro, della migrazione, dei sogni, ma anche spazio di memoria storica, segnato dal Binario 21 e dalla deportazione fascista.

«La Stazione Centrale è il cuore pulsante della città. Celebra il movimento, il lavoro, i sogni di chi parte e di chi arriva, ma custodisce anche una memoria storica fondamentale»[59].

In questo senso, la stazione non è solo scenario, ma spazio simbolico totale: racchiude desiderio, trauma, emancipazione, trasformazione sociale.

«Il personaggio del Frank, che sogna di partire, trova proprio nella stazione il luogo della

[58] Nella sequenza finale di *La storia di Frank e Nina* (2024), Paola Randi mobilita la Stazione Centrale di Milano quale dispositivo figurale privilegiato attraverso cui articolare visivamente e narrativamente le tensioni tra marginalità sociale, desiderio di emancipazione e attraversamento della modernità urbana. Il percorso dei protagonisti, che dai livelli ipogei della metropolitana risalgono verso la monumentalità dei binari, assume una chiara valenza simbolica: non semplice spostamento spaziale, ma traiettoria ascensionale che traduce cinematicamente un movimento di transizione esistenziale, dalla condizione periferica verso l'orizzonte incerto ma necessario della fuga. La stazione emerge così come spazio liminale, caratterizzato da una stratificazione di flussi, architetture, sonorità e dispositivi di controllo che restituiscono con particolare efficacia la complessità esperienziale del grande nodo ferroviario contemporaneo. In tale contesto, la figura del Comandante, ex ferroviere, introduce una significativa dimensione memoriale e infrastrutturale: depositario di una conoscenza tecnica dello spazio ferroviario, egli rappresenta la sopravvivenza di un sapere professionale che consente ai protagonisti di orientarsi all'interno della macchina stazionale, trasformando il luogo del controllo in possibile varco di liberazione. Milano Centrale si configura pertanto non soltanto come ambientazione, ma come organismo dinamico e simbolico, in cui convergono monumentalità, mobilità e tensione narrativa. Randi rielabora così il consolidato immaginario cinematografico del treno e della stazione come luoghi di passaggio e ridefinizione identitaria, inscrivendolo in una contemporaneità metropolitana segnata da precarietà, migrazione interna e ricerca ostinata di futuro.

[59] Paola Randi, intervista realizzata via call in data 26/04/2026

propria ridefinizione identitaria. La corsa dai livelli sotterranei ai binari monumentali assume una forma quasi iniziatica: è una traiettoria verticale verso la possibilità.

Anche la figura dell'ex ferroviere, incarnata da Bruno Bozzetto, diventa simbolo genealogico e pedagogico. È una figura genitoriale, un antenato simbolico che incoraggia le nuove generazioni a partire»[60].

La ferrovia si configura così come struttura narrativa della crescita. Persino nei progetti futuri di Randi, il treno continua a rappresentare una forma privilegiata del racconto.

«Ulisse viaggiava per mare; io vorrei portare i miei personaggi in viaggio con il treno»[61].

Questa affermazione sintetizza in modo esemplare la sua poetica: il treno come nuova infrastruttura epica della modernità.

Il contributo di Paola Randi consente dunque di osservare con particolare chiarezza come il dispositivo ferroviario continui a occupare una posizione centrale nell'immaginario cinematografico contemporaneo. Attraverso la sua riflessione, il treno emerge come spazio antropologico, macchina narrativa, laboratorio percettivo e forma simbolica della modernità. In esso si intrecciano illusione del tempo, costruzione del movimento, memoria storica, desiderio di fuga e possibilità di racconto, confermando pienamente il ruolo strutturale della ferrovia nella storia e nella teoria del cinema.

Andrea Mariani. Il treno come tecnologia della visione e matrice teorica del cinema

Nel quadro della presente ricerca, il contributo di Andrea Mariani consente di spostare il rapporto tra cinema e ferrovia dal piano storico-simbolico a quello più specifico della teoria dei media. La sua riflessione non assume il treno soltanto come motivo ricorrente dell'immaginario cinematografico, ma come uno dei dispositivi che hanno contribuito a formare le condizioni culturali, tecniche e percettive entro cui il cinema ha potuto nascere.

Il punto di partenza è una precisazione cronologica che diventa subito teorica: «Il treno precede il cinema, ma lo precede in maniera molto significativa. Affiancare questi due media ci aiuta a superare una distinzione che, pur avendo un senso tecnico, dal punto di vista teorico

[60] *Ibid.*
[61] *Ibid.*

rischia di essere fuorviante: quella tra mezzo di trasporto e mezzo di comunicazione»[62].

Il treno viene così sottratto a una lettura puramente funzionale. Non è soltanto una macchina per spostare corpi, ma una tecnologia capace di ridefinire relazioni, distanze, percezioni e forme dell'esperienza moderna. Da qui la necessità di allargare la nozione stessa di medialità: «Oggi riflettere sui media significa tenere dentro anche le funzioni infrastrutturali della tecnologia. Da questo punto di vista, distinguere rigidamente tra mezzo di trasporto e mezzo di comunicazione ha senso fino a un certo punto»[63].

La ferrovia introduce nella modernità una nuova grammatica dello spazio. I territori vengono messi in relazione, organizzati secondo connessioni sempre più estese, resi parte di un sistema di transiti e corrispondenze. È in questo quadro che Mariani individua uno dei passaggi decisivi: «Lo sviluppo del treno introduce per la prima volta nella coscienza culturale dell'uomo occidentale un concetto che prima non era presente in maniera così lucida e chiara: il concetto di rete»[64].

Alla riorganizzazione dello spazio corrisponde una trasformazione altrettanto profonda del tempo. La circolazione ferroviaria rende necessario coordinare partenze, arrivi, incroci, percorrenze; il tempo smette di essere una misura locale e diventa un sistema da sincronizzare.

«La standardizzazione del tempo diventa fondamentale per il treno. Bisogna sapere quando un convoglio passa in un determinato punto, raccordare gli incroci, razionalizzare gli orari. Non è una questione banale tra Settecento e Ottocento, né all'interno dei singoli paesi né tra paesi diversi»[65].

Questa nuova disciplina temporale trova un ulteriore sviluppo nel rapporto tra ferrovia e telegrafo. Le due infrastrutture non procedono separatamente, ma si sostengono e si potenziano a vicenda: «La distribuzione e l'installazione della rete ferroviaria vanno di pari passo con l'installazione dei cavi telegrafici. Qui si coglie chiaramente quanto lo sviluppo del mezzo di trasporto e quello del mezzo di informazione procedano insieme»[66].

Il telegrafo rende visibile, sul piano comunicativo, ciò che la ferrovia produce sul piano materiale: una rete capace di connettere punti lontani e di renderli parte di un unico sistema. «La rete telegrafica è utile per dare informazioni sul passaggio dei treni, ma è anche vero che la ferrovia offre una rete infrastrutturale su cui far correre il telegrafo. L'uno serve l'altro»[67].

Il caso americano consente di comprendere con particolare evidenza la portata politica

---

62 Andrea Mariani, intervista realizzata via call in data 02/07/2026
63 *Ibid.*
64 *Ibid.*
65 *Ibid.*
66 *Ibid.*
67 *Ibid.*

e culturale di questa trasformazione. Dopo la guerra di secessione, la costruzione della ferrovia da costa a costa non rappresenta soltanto una conquista tecnica, ma un processo di ricomposizione territoriale e simbolica: «La rete ferroviaria statunitense *coast to coast* si completa dopo la guerra di secessione. È un momento incredibile: un paese che viene fuori da una guerra civile, viene abbracciato da una rete ferroviaria. Ma a quel punto New York e Los Angeles si trovano su tempi diversi, e il concetto di fuso orario deve ancora essere razionalizzato»[68].

Dunque, nella prospettiva di Mariani, le due premesse essenziali della modernità mediale sono: «Il concetto di rete e il cambiamento del tempo. Senza questi non può neanche esistere il cinema»[69].

A questa dimensione infrastrutturale si aggiunge poi il tema decisivo dello sguardo. È qui che il rapporto con il cinematografo si fa più stringente. La ferrovia modifica la posizione del soggetto davanti al mondo: il viaggiatore non attraversa soltanto lo spazio, ma lo osserva da una condizione nuova, stabile e incorniciata. «Il treno è una tecnologia della visione».[70]

Rispetto al viaggio in carrozza, l'esperienza ferroviaria produce una frattura percettiva. Il passeggero è seduto, non guida, non governa direttamente il movimento: si trova davanti a un paesaggio che scorre. «Con il treno abbiamo per la prima volta lo sguardo di una persona che sta ferma, comodamente seduta su un vagone, e che è quasi invitata a guardare fuori»[71].

Il finestrino diventa allora qualcosa di più di un elemento architettonico. Organizza il visibile, delimita il campo, trasforma il paesaggio in successione di immagini. «Nel vagone ferroviario il finestrino diventa un dispositivo di visione. Attraverso di esso si può osservare una porzione di mondo che non era mai stata così estesa in un tempo così contratto»[72].

Prima ancora della sala, dunque, il treno abitua il soggetto moderno a una condizione spettatoriale fondata sull'immobilità del corpo e sul movimento dell'immagine. È questa educazione percettiva a rendere possibile, secondo Mariani, l'accoglienza culturale del cinematografo. La modernità, del resto, è attraversata da una più ampia trasformazione delle traiettorie dello sguardo. Accanto alla ferrovia, anche il volo, le mongolfiere e i palloni aerostatici concorrono a separare progressivamente la visione dall'esperienza terrestre tradizionale. Ma è il treno, per diffusione e intensità, a imprimere il mutamento più incisivo:

«Lo sguardo comincia a sganciarsi dalle traiettorie classiche terrene dell'uomo. Questa mobilitazione è una premessa antropologica fondamentale: anche per questo non possiamo avere il cinema senza il treno»[73].

---

[68] *Ibid.*
[69] *Ibid.*
[70] *Ibid.*
[71] *Ibid.*
[72] *Ibid.*
[73] *Ibid.*

Il cinema porterà poi questa esperienza a una forma più compiuta, condensando tempi, luoghi e azioni in una nuova sintesi visiva. Ma perché ciò accada, lo sguardo deve essere già stato preparato dalla modernità tecnica: «Quella rapidità con cui io colgo una porzione di mondo con lo sguardo la ritroverò soltanto nel cinema. Solo il cinema permette di seguire una vita intera, o una situazione intera, in pochi minuti. Ma lo sguardo aveva bisogno di formarsi»[74].

Il treno si configura così come uno dei dispositivi centrali dei regimi scopici della modernità. La cultura visuale non nasce soltanto dall'evoluzione della fotografia o dall'invenzione del cinematografo, ma anche da quelle tecnologie del movimento che ridefiniscono il modo stesso di vedere: «C'è un impatto tecnologico fondamentale che viene dai mezzi di trasporto, senza il quale non possiamo avere un'idea completa del cinema»[75].

La continuità tra ferrovia e cinema emerge anche sul piano tecnico. La produzione dell'immagine in movimento richiede infatti una disciplina temporale analoga a quella che governa la circolazione ferroviaria. «Nel cinema ritroviamo la standardizzazione del tempo. Se non standardizzo la velocità di trascinamento della pellicola, non creo l'effetto di movimento. Il proiettore è un orologio, così come è un orologio la macchina da presa»[76].

Accanto alla misura del tempo si sviluppa il desiderio di fissare ciò che il movimento rende fugace. La fotografia nasce anche da questa esigenza di trattenere l'istante; il cinema, successivamente, restituisce a quell'istante la durata e il movimento. «Nel viaggio in treno nasce anche l'urgenza di trattenere una parte di quella visione che vedo ma non posso agganciare. La fotografia dà il presupposto: posso fissare l'istante. Il cinema, poi, trova il modo di simulare quell'esperienza, restituendo insieme l'impressione della realtà e l'impressione del movimento»[77].

Per Mariani, dunque, il cinematografo non appare come il prodotto improvviso di un singolo inventore, ma come l'esito di una maturazione collettiva, tecnica e culturale. «Non c'è un solo inventore del cinema. Come per la fotografia, sono in molti a cercare di brevettare qualcosa che assomigli al cinematografo. Questo accade perché il mondo è pronto per il cinema. E il treno è un elemento fondamentale di questa storia»[78].

In questa prospettiva, *L'Arrivée d'un train en gare de La Ciotat* dei fratelli Lumière assume un valore quasi emblematico. L'immagine del convoglio che entra in stazione non inaugura soltanto una forma di spettacolo, ma sembra condensare simbolicamente il rapporto tra due dispositivi della modernità: «Non dimentichiamo che praticamente uno dei primi film della

---

74 *Ibid.*
75 *Ibid.*
76 *Ibid.*
77 *Ibid.*
78 *Ibid.*

storia è un treno che entra in stazione. È quasi la conferma psicanalitica di questa vicenda: esiste un legame profondo tra l'emersione del cinema e la storia del treno»[79].

La ferrovia entra così nel cinema non come semplice scenario, ma come figura originaria. Prima ancora di diventare ambientazione narrativa, il treno è presenza fondativa dell'immaginario filmico: «La ferrovia, la stazione, il treno sono i primi protagonisti della storia del cinema»[80].

Questa centralità si manifesta con particolare forza nel western, genere che costruisce gran parte del proprio immaginario intorno alla conquista dello spazio, alla comunicazione tra territori e alla nascita di una nazione moderna. «Molti film western raccontano l'evoluzione e lo sviluppo delle reti ferroviarie. In *Rio Lobo*[81], per esempio, tutta la prima parte è incentrata su una rapina al treno e sulla velocità con cui il messaggio corre nella rete telegrafica»[82].

Tra i riferimenti più significativi, Mariani richiama *The Great Train Robbery* di Edwin S. Porter, opera nella quale il treno non è solo oggetto del racconto, ma principio dinamico del linguaggio cinematografico: «*The Great Train Robbery* tiene dentro un po' tutto: la presenza narrativa del treno, la soggettiva, la pistola puntata verso lo spettatore. È un film che mette in scena in modo decisivo la presenza di chi osserva»[83].

A questa genealogia appartengono anche le riprese del cinema delle origini in cui la macchina da presa veniva collocata frontalmente alla locomotiva, trasformando il viaggio in esperienza visiva diretta: «Nel cinema muto esiste una specie di sottogenere legato al treno: le *phantom rides*[84]. La macchina da presa viene posta davanti alla locomotiva, creando una sorta di soggettiva. Questo ci spiega molto bene il legame tra l'esperienza del viaggiatore sul vagone e la visione dello spettatore cinematografico»[85].

---

79 *Ibid.*

80 *Ibid.*

81 L'iconica sequenza iniziale di *Rio Lobo* (1970), diretto da Howard Hawks, presenta l'audace assalto a un treno nordista incaricato di trasportare un carico d'oro destinato alle truppe dell'Unione. La lunga scena d'apertura, costruita attraverso un sapiente alternarsi di campi lunghi, inquadrature ravvicinate e riprese in movimento, sfrutta il convoglio ferroviario come autentico dispositivo spettacolare e narrativo: il treno non costituisce un semplice sfondo dell'azione, ma diviene il fulcro del conflitto bellico, luogo in cui si intrecciano strategia militare, tradimento e lealtà. L'attacco al convoglio, reso possibile anche grazie a informazioni ottenute dall'interno dell'esercito unionista, innesca infatti l'intera vicenda del film, trasformando il treno nel motore drammaturgico della narrazione e nel simbolo del controllo delle risorse, delle comunicazioni e della mobilità durante la guerra civile americana. La ferrovia assume così una duplice funzione: da un lato rappresenta un'infrastruttura strategica della modernità ottocentesca, dall'altro offre al cinema un dispositivo dinamico capace di intensificare tensione, movimento e spettacolarità, confermando il ruolo privilegiato del treno nell'immaginario del western classico.

82 Andrea Mariani, intervista realizzata via call in data 02/07/2026

83 *Ibid.*

84 Con l'espressione phantom ride (o phantom panorama) si indica un genere cinematografico delle origini, particolarmente diffuso tra la fine dell'Ottocento e i primi anni del Novecento. La macchina da presa veniva collocata sulla parte anteriore di un treno (o di un altro mezzo in movimento), offrendo allo spettatore l'impressione di avanzare lungo il percorso senza che il veicolo fosse visibile. L'effetto era quello di un movimento "fantasma", come se lo sguardo procedesse autonomamente nello spazio. Oltre a costituire una delle prime sperimentazioni della soggettiva in movimento, le phantom rides contribuirono allo sviluppo del tracking shot e alla definizione di una nuova esperienza percettiva, nella quale il cinema si appropriava della velocità e della mobilità proprie della modernità ferroviaria.

85 Andrea Mariani, intervista realizzata via call in data 02/07/2026.

Il treno, tuttavia, non è soltanto un dispositivo percettivo. La sua forza cinematografica dipende anche dalla qualità drammaturgica dei suoi spazi. Vagoni, corridoi, scompartimenti e stazioni producono naturalmente incontri, attese, separazioni, conflitti, riconoscimenti. «Il treno è uno spazio che ha segnato la vita moderna, e il cinema non può che esserne attratto»[86].

La letteratura e il cinema hanno sfruttato a lungo questa condizione. Dai romanzi di Agatha Christie al cinema di Hitchcock, il treno appare come luogo al tempo stesso aperto e chiuso: attraversa lo spazio, ma trattiene i personaggi al proprio interno. «Il treno è uno spazio perfetto. È una trappola, perché non posso uscire, ma è anche un microcosmo dove avvengono dinamiche continue»[87].

La differenza rispetto ad altri mezzi, come l'aereo, riguarda proprio la possibilità del movimento interno e della suddivisione in ambienti. Gli scompartimenti, in particolare, hanno offerto al cinema una forma di intimità provvisoria e controllata: «Prima, con gli scompartimenti, il treno offriva delle vere micro-abitazioni nelle quali potevano svolgersi le azioni. Dal punto di vista narrativo era perfetto, perché era uno spazio controllabile e sollecitava un'attenzione quasi entomologica sull'essere umano»[88].

Per questo, pur riconoscendo il ruolo dell'automobile e di dispositivi come il *camera car*, Mariani attribuisce alla ferrovia una funzione più radicale nella storia del cinema: «L'automobile non impatta sulla storia del cinema quanto il treno. Certo, abbiamo grandissimi film e un nesso profondo anche con altri mezzi, ma il legame del treno con il primo cinema è molto più radicale»[89].

Il tema assume anche un valore didattico. Nei corsi di teoria dei media, Mariani utilizza il rapporto tra cinema e ferrovia per mostrare come la medialità non coincida soltanto con i mezzi di comunicazione in senso stretto, ma comprenda anche le infrastrutture, i dispositivi di mobilità e le tecnologie che trasformano l'esperienza. «Mi sforzo di convincere gli studenti a superare il confine tra mezzo di trasporto e mezzo di comunicazione, per ragionare in termini di medialità più trasversali»[90].

Questo approccio permette di collegare fenomeni apparentemente distanti: «Non è banale capire quale nesso possa esistere tra l'automobile, la mongolfiera, il treno e lo sviluppo della storia dell'uomo, del suo modo di vedere il mondo e di raccontarlo»[91].

Anche l'editoria viene coinvolta in questo processo. Il viaggio ferroviario crea nuovi tempi di attesa e nuove abitudini di consumo culturale; la lettura entra nell'esperienza del transito e assume una funzione sempre più legata all'intrattenimento. «Il treno crea un nuovo

---

86 *Ibid.*
87 *Ibid.*
88 *Ibid*
89 *Ibid*
90 *Ibid.*
91 *Ibid.*

tipo di viaggiatore, che ha tempi di attesa e vuoti da riempire. La lettura assume un'altra funzione: la letteratura diventa anche commerciale, diventa intrattenimento»[92].

Le edicole di stazione diventano allora il segno materiale di una trasformazione più ampia, nella quale mobilità, consumo culturale e narrazione si intrecciano: «La creazione delle edicole all'interno delle stazioni è profondamente legata a questo tema»[93].

Il treno modifica, dunque, il modo di spostarsi, ma anche quello di leggere, guardare e raccontare. È questa ampiezza di implicazioni a renderlo, per Mariani, uno strumento didattico particolarmente efficace: «Partire da un mezzo di trasporto apre spesso una visione più ampia sul senso dello sviluppo della cultura moderna»[94].

Il rapporto tra cinema e ferrovia non si esaurisce però nelle origini. Nella contemporaneità, esso conosce una nuova configurazione: il treno non è più soltanto oggetto o ambientazione del cinema, ma anche luogo di fruizione delle immagini in movimento. «Oggi dobbiamo riconoscere un altro fatto: il cinema viaggia nei treni»[95].

La svolta digitale ha accelerato la dispersione del cinema oltre lo spazio tradizionale della sala: Mariani interpreta i convogli ferroviari come nuovi ambienti di esperienza audiovisiva: «L'irruzione dei nuovi schermi ha impresso quella che Casetti ha chiamato rilocazione[96] del cinema. Il cinema abbandona definitivamente la sala, o meglio radicalizza una fuoriuscita che era già iniziata nel Novecento»[97].

Film, cortometraggi, contenuti digitali e programmi audiovisivi accompagnano oggi il viaggio, trasformando il mezzo di trasporto in uno spazio culturale ibrido: «I treni sono oggi spazi di fruizione culturale attraverso le immagini in movimento»[98].

Questa trasformazione non fa che proseguire, in altra forma, un processo già presente nell'Ottocento. Se allora il treno aveva favorito la lettura, le edicole e la circolazione editoriale, oggi diventa luogo di esposizione audiovisiva. «L'idea di intrattenimento, che era già presente fin dall'inizio con la letteratura e con le edicole, oggi si radicalizza. I treni diventano spazi di esposizione dell'immagine in movimento e, potenzialmente, anche dell'opera creativa e

---

92 *Ibid.*
93 *Ibid.*
94 *Ibid.*
95 *Ibid.*
96 Il concetto di rilocazione, elaborato da Francesco Casetti, descrive il processo attraverso cui un medium, pur cambiando supporto, contesto di fruizione o condizioni tecnologiche, continua a preservare alcuni dei propri tratti identitari, ridefinendosi all'interno di nuovi ambienti mediali. Nel caso del cinema, la rilocazione indica il passaggio dalla sala cinematografica a molteplici spazi e dispositivi – televisione, computer, smartphone, piattaforme digitali, musei o installazioni, senza che l'esperienza cinematografica venga semplicemente sostituita. Il cinema, infatti, si riconfigura adattandosi ai nuovi contesti di visione, trasformando le modalità di fruizione e il rapporto con lo spettatore. La rilocazione va quindi intesa non come una perdita dell'identità del medium, ma come un processo di continuità e ridefinizione che ne garantisce la sopravvivenza nell'ecosistema dei media contemporanei. Per approfondire: F. Casetti, *La galassia Lumière. Sette parole chiave per il cinema che viene,* Bompiani, Milano 2015 p.79
97 Andrea Mariani, intervista realizzata via call in data 02/07/2026
98 *Ibid.*

dell'opera d'arte»[99].

Da qui deriva anche una possibile prospettiva di ricerca ancora aperta: non limitarsi a studiare il treno rappresentato nei film, ma interrogare gli ambienti ferroviari come luoghi di circolazione, ricezione ed esposizione delle immagini. «C'è tutto lo spazio per interrogarsi sulla funzione di questi ambienti e sul nesso che hanno con la circolazione dell'immagine in movimento»[100].

La parte conclusiva della riflessione di Mariani riguarda il cinema italiano contemporaneo. La persistenza di scene ambientate in treno o in stazione non dipende soltanto dalla loro efficacia narrativa, ma dalla memoria cinematografica che questi luoghi continuano a custodire. «Il nostro è un cinema che si alimenta molto della memoria cinematografica del cinema italiano. E il cinema italiano ha regalato narrazioni straordinarie attorno al mondo delle stazioni e dei treni»[101].

Autori come Paolo Virzì e Mario Martone, insieme ad altri registi del cinema italiano recente come Francesco Sossai, sembrano ritrovare nei luoghi ferroviari un legame con una tradizione che passa anche attraverso il neorealismo, cioè attraverso un cinema che ha cercato le proprie storie negli spazi pubblici, nei luoghi di transito e negli ambienti della vita quotidiana.[102] «Virzì conosce molto bene il cinema italiano e dialoga profondamente con esso. Ma tutto il cinema italiano contemporaneo più importante ha un legame forte con la storia del neorealismo, cioè con quel cinema che ha cercato le sue storie anche all'interno di questi ambienti»[103].

Il treno permette così al cinema contemporaneo di non limitarsi alla citazione del passato, ma di riattivare quella memoria alla luce delle questioni del presente: «Il cinema contemporaneo riesce a creare un ponte tra la tradizione artistica e le urgenze contemporanee»[104].

Tra queste urgenze, Mariani individua la sostenibilità. Il mondo ferroviario appare oggi in grado di rappresentare una diversa relazione tra spostamento, ambiente e futuro. «Il treno e il mondo ferroviario sono tra i mondi industriali che riescono ad affrontare meglio la sfida della sostenibilità ecologica. Anche quando un film non è esplicitamente ecologico, il treno può

99 *Ibid.*
100 *Ibid.*
101 *Ibid.*
102 Un dato significativo è rappresentato dalla presenza ricorrente dell'immaginario ferroviario nel cinema italiano contemporaneo. Tra i cinque film candidati al David di Donatello 2026 come Miglior film figurano infatti *Fuori* di Mario Martone, *Le città di pianura* di Francesco Sossai e *Cinque secondi* di Paolo Virzì, tutti caratterizzati dalla presenza di sequenze ambientate in treno o negli spazi della stazione ferroviaria. In particolare, Le città di pianura, vincitore del David come Miglior film, affida proprio al treno e alla stazione la lunga sequenza conclusiva, confermando come la ferrovia continui a rappresentare, nel cinema contemporaneo, un luogo privilegiato di attraversamento, trasformazione e chiusura narrativa.
103 Andrea Mariani, intervista realizzata via call in data 02/07/2026
104 *Ibid.*

parlarci implicitamente della sostenibilità dell'uomo»[105].

Per questa ragione, il treno continua a essere una presenza cinematografica viva. Non appartiene soltanto alla memoria del cinema né soltanto alla genealogia tecnica della modernità: resta un dispositivo narrativo, percettivo e culturale capace di tenere insieme passato e futuro, movimento e visione, infrastruttura e immaginario.

Il contributo di Andrea Mariani consente dunque di rafforzare una delle ipotesi centrali della presente ricerca: il rapporto tra cinema e ferrovia non nasce da una semplice coincidenza delle origini, ma da una continuità strutturale tra due dispositivi della modernità. Prima ancora che il cinema insegnasse allo spettatore a guardare immagini in movimento, il treno aveva già trasformato il paesaggio in sequenza, il finestrino in cornice, il viaggio in esperienza visiva. In questa prospettiva, la ferrovia non è soltanto un tema del cinema: è una delle matrici culturali attraverso cui il cinema ha potuto diventare pensabile.

[105] *Ibid.*