

Trasporti Dopo il disastro di Viareggio e le polemiche sui pendolari

Ferrovie, modello da ripensare



di **GIULIO SAPELLI**
Docente di Storia Economica
Università di Milano

Il terribile incidente del treno merci a Viareggio e le polemiche sui pendolari, seguite con grande puntualità dalle inchieste del *Corriere della Sera*, probabilmente impongono una riflessione sul modello complessivo delle Ferrovie italiane. In particolare occorre andare alle radici del tema sicurezza e, per quanto riguarda, i passeggeri riconoscere che le Ferrovie dello Stato non riescono a risolvere il problema. Anzi, si deve con coraggio dire che negli ultimi anni esso non solo si è aggravato, ma ha anche provocato una sorta di divisione sociale e morale e culturale tra italiani di serie A e italiani di serie B: ossia quelli che possono spostarsi — per reddito e per comodità di vita — con la cosiddetta alta velocità e coloro che invece debbono ricorrere ai più modesti e troppo spesso sporchi e inefficienti treni per pendolari. Tutti ne portiamo la responsabilità, almeno dall'epoca in cui le Ferrovie dello Stato erano guidate dall'ingegner Cimoli (nella stagione dei governi tecnici agli inizi degli anni Novanta), quando si iniziò a procedere con l'avven-

tura dell'alta velocità al costo di miliardi di euro, di una cementificazione senza freni e con un'efficienza sociale limitatissima, se si considera che per portare un pugno di *executive* più velocemente da Milano a Roma si è impedito alle Ferrovie dello Stato di svolgere il compito d'impresa che a esse era proprio: garantire la libertà di movimento a tutti i cittadini senza distinzione di classe e di ceto.

Mi viene sempre più alla mente il monito che Mario Schimberni affidò alla memoria storica di questo paese allorché, nominato commissario prima e amministratore delegato poi, delle ferrovie nel 1988, si convinse che occorreva abbandonare il progetto dell'Alta Velocità — che risale a quel tempo — per insistere, invece, su un progetto di riqualificazione dell'intera rete ferroviaria, trasformando i cosiddetti rami secchi in verdi rami di un albero che doveva coprire con la sua ombra tutto il territorio nazionale. Dopo un breve intervallo politico in cui fu lasciato lavorare, Schimberni fu costretto, dietro il paravento del cosiddetto «primato della politica», ad abbandonare l'incarico e a dimettersi. Quel primato, nascondeva come sempre, in verità, corpositi interessi di lobby oligopolistiche che si pensavano traditi

dal piano del grande *manager*. Visione, peraltro, assai miope, dato che, invece, con esso avrebbero potuto unirsi profitti e responsabilità sociale.

Nasceva, così, la faraonica ferrovia italiana che ha socialmente diviso in due l'Italia e ha emarginato il popolo laborioso. I problemi si sono aggravati anche per una liberalizzazione farraginosa, che ha diviso societariamente la rete dei binari dalle carrozze e dalle locomotive che scorrono su tale rete e ha costretto l'impresa che quei treni e quelle carrozze governa a fare accordi contrattuali per le tratte di scorrimento volta a volta e regione per regione, fissando prezzi e livelli qualitativi del servizio.

Il problema vero è che in questo modo, con un'azienda non in grado di rispettare i contratti e con amministrazioni regionali che voglio, invece, difendere — anche per legittimi interessi elettorali — il bene comune e quindi i diritti dei cittadini (come fa esemplarmente la Regione Lombardia) i contenziosi sono all'ordine del giorno e la litigiosità è divampata senza che una soluzione si sia trovata. È vero. Le risorse di cui dispongono le nostre ferrovie sono risibili rispetto a quelle

di altri Paesi e le tariffe sono tra le più basse del mondo e una vera competizione non si è realizzata. Occorre aumentare le risorse, ma nel contempo meglio distribuirle tra faraonici progetti e più misurati e calibrati piani di rivitalizzazione delle reti e delle stazioni locali, un tempo centri di aggregazione sociale. Solo così si rilancerà il traffico su rotaia consentendoci di respirare meglio e di essere cittadini che usano per spostarsi tutte le opportunità: dal treno all'auto, all'autobus e, naturalmente, all'aereo. E che possono vedere, se sono imprenditori, le loro merci scorrere anche sui binari anziché solo su autostrade sempre più insopportabilmente bloccate.

Monopolio, errate strategie manageriali, frettolose forme di liberalizzazione a bassissimo grado di regolazione, insensibilità per i bisogni della gente normale che ogni giorno lavora e che con le sue tasse consente alle ferrovie di continuare a funzionare sono alla base di quella che è una tragedia sociale. Occorre cambiare una strategia che si è rivelata fallimentare e rimettere al centro quella ferrovia leggera e verde, che può scorrere per tutto il Paese, così come aveva sognato a suo tempo, prima di essere cacciato dagli oligopoli e dai politici, Mario Schimberni.