

Poste e Ferrovie, il grande equivoco

di ERNESTO
GALLI DELLA LOGGIA

Agli occhi di molte generazioni di italiani, per un secolo e più, Poste e Ferrovie non sono state dei ser-

vizi pubblici come tanti altri. Hanno rappresentato un simbolo — oltre che di molte vicende della propria vita,

della propria vicenda personale — in un certo senso del loro stesso Paese e dello Stato italiano in quanto tale.

CONTINUA A PAGINA 42

L'AQUILA

CHIETI

IL CAMBIAMENTO ITALIANO

L'equivoco di Poste e Ferrovie Non consideriamole servizio pubblico

di ERNESTO GALLI DELLA LOGGIA

SEGUE DALLA PRIMA

E gli Stati, come si sa, sono tenuti insieme anche dai simboli. Tra gli anni Ottanta e Novanta del secolo scorso Poste e Ferrovie divennero però il simbolo del fallimento di quello Stato. Il quale, riconosciutosi incapace di gestire entrambe senza trasformarle in ricettacolo del più esasperato clientelismo politico-sindacale e della più desolante inefficienza, decise di affidarne il servizio a due società per azioni (quindi di diritto privato), conservandone però l'intera proprietà. E stipulando con questi appositi contratti, con relativo esborso di fondi o di commissioni, volti a garantire le esigenze essenziali di natura collettiva legate alle loro tradizionali prestazioni. Per ulteriori risorse, se la vedessero loro. Insomma gettò via l'acqua sporca della gestione sperando di conservare il bambino, vale a dire il servizio pubblico.

Tutto ciò, peraltro, avveniva nel momento in cui stavano già profilandosi radicali e costose trasformazioni tecniche (la telematica da un lato, l'Alta velocità dall'altro) che avrebbero cambiato a fondo tanto il servizio postale quanto quello ferroviario. Le dirigenze di quelle due aziende ormai privatizzate si trovarono così (e si trovano) a dover compiere investimenti cospicui senza però poter più contare sul ripianamento dei bilanci ad opera del Tesoro, come sempre in passato. Si può dire che lo hanno fatto. Per le Ferrovie è ampiamente noto. Meno noto forse è per le Poste: le quali però, in questi anni, non solo sono diventate una rete a disposizione di un certo numero di amministrazioni pubbliche per l'erogazione dei servizi più vari (dalle social card ai permessi di soggiorno per gli immigrati, alle patenti), ma soprattutto hanno organizzato complessi e sofisticati apparati di controllo e di protezione dei sistemi di comunicazione telematica, preziosi per la sicurezza dell'intero Paese. Tutto questo ha però avuto un prezzo. Poste e

Ferrovie si sono dovute procurare risorse sul mercato, fare profitti. E per farlo hanno inevitabilmente messo in secondo piano le esigenze di quel servizio pubblico per le quali erano nate (e che ne giustifica tra l'altro la proprietà statale). Le Ferrovie hanno tagliato le linee dovunque fosse possibile, hanno trasformato gli spazi architettonicamente pregiati di grandi stazioni (come Roma) in una caotica fungaia di esercizi commerciali e di cartelloni pubblicitari, hanno scaricato tutto il traffico pendolare sulle Regioni; e — come ha ben documentato Gian Antonio Stella proprio sul *Corriere* del 7 gennaio — alle tratte poco frequentate e poco redditizie dell'Italia meridionale hanno riservato un efferato servizio da Terzo Mondo di una volta. Allo stesso modo le Poste hanno chiuso dappertutto uffici postali a centinaia; in quelli oggi rimasti riservano la maggioranza degli sportelli ai clienti dei nuovi servizi nei quali si sono gettati per fare soldi (assicurazioni, servizi finanziari, carte di credito, telefonia mobile: come se in Italia ci fosse carenza di banche o di compagnie di assicurazioni). Naturalmente a scapito dei servizi tradizionali (pagare un bollettino di conto corrente in una grande città italiana può richiedere facilmente un'ora) e dei loro utenti (in genere la parte più anziana e disagiata della popolazione), costretti spesso ad attese interminabili e per giunta quasi sempre in piedi.

Il fatto politicamente e socialmente cruciale è che fin dall'origine questa trasformazione dei due servizi nazionali per antonomasia è avvenuta nella larga ignoranza della gran massa degli italiani. Si può dire, infatti, che a suo tempo l'intero capitolo delle cosiddette privatizzazioni, così come quello della cessione di aziende pubbliche (vedi il caso scandaloso di Telecom), ha potuto svolgersi in certo senso alle spalle del Paese, godendo di una vasta omertà, talora più che sospetta, da parte di chi avrebbe potuto e forse dovuto (compresa la stampa) mettere in guardia contro certe modalità e certe conseguenze di tali operazioni. Sta di fatto che oggi l'opinione pubblica continua perlopiù a

credere che, svolgendo Poste e Ferrovie ancora un servizio pubblico, ed essendo la loro proprietà pure pubblica, anche la pessima qualità del loro servizio in alcuni ambiti che riguardano da vicino l'utenza, sia da addebitare al solito Stato italiano, incapace, disorganizzato, menefreghista, e naturalmente alla solita abietta casta dei politici che lo governano. Invece, come ho cercato di dire, non è proprio così. Poste e Ferrovie sono divenute normali società per azioni (sia pure di esclusiva proprietà dell'azionista Stato) le quali ormai da tempo ispirano le proprie scelte strategiche non certo alle comuni esigenze del pubblico. Per contratto con il suddetto Stato entrambe sono si obbligate ad assicurare un minimo di servizio davvero pubblico (cioè a prescindere dall'economicità del medesimo), ma, come è logico, tendono a ridurre tale servizio al minimo. Il loro maggior scopo, infatti, è ormai quello di produrre risorse: anche se naturalmente non per intascarle e farci i propri comodi bensì per fare cose di certo utili al Paese. Avviene così, però, che ogni giorno milioni di cittadini comuni si trovino a che fare con due istituzioni che non sono ciò che essi credono, né hanno l'obiettivo precipuo che essi pensano che abbiano.

Il guaio è che non si tratta di due istituzioni qualsiasi. Si tratta, come dicevo all'inizio, di due istituzioni simbolo, la cui immagine si riflette pesantemente sull'immagine dello Stato. E si badi: non servono rotture clamorose, non servono fatti eccezionali per avviare un Paese a perdersi, a smarrire il senso di sé, del proprio essere una collettività legata da una sorte comune e governato nell'interesse generale. La delegittimazione di una classe dirigente può percorrere gli itinerari più diversi: anche a partire dall'attesa in un ufficio postale o da un viaggio in treno. Basta l'erosione quotidiana della stima per le istituzioni, il loro apparire inadeguate, la perdita di fiducia in qualunque cosa, in qualunque servizio, sia riconducibile alla sfera pubblica.

Il cittadino che è rimasto in piedi per ore in un ufficio postale, o che ha viaggiato in una delle

carrozze dalle condizioni vergognose che circolano nel Mezzogiorno e non solo, alla fine è preso da un senso di rancore e di disprezzo, pronto alla prima occasione a trasformarsi in rivolta. Ma brandendo i «forconi» più o meno metaforici di turno egli non se la prenderà mai con i dirigenti delle Poste o delle Ferrovie, che in genere non sa neppure chi siano. Se la prenderà — e se la prende — invece con lo Stato italiano, che ai suoi occhi ancora rappresenta la dimensione istituzionale della collettività organizzata, chiamato a soddisfare le esigenze elementari di tutti. E naturalmente con i politici, che invece conosce benissimo.

CHIARA DATTOLA

