

I tedeschi lo hanno ribattezzato BR610. Quando va in panne, lo chiamano col suo vero nome

Il Pendolino, se non va, è italiano

In F1, se vinceva era Schumacher. Se perdeva era la Ferrari



da Berlino

ROBERTO GIARDINA

Per i tedeschi si chiama BR610, ma quando il treno si guasta lo chiamano con il suo vero nome, Pendolino. È un po' come quando **Schumacher** sedeva al volante della Ferrari. A vincere era Michael, a perdere era la rossa di Maranello. Quando una volta i meccanici, solitamente perfetti, combinarono un pasticcio ai box e si persero una ruota, il comico tv **Harald Schmidt** commentò: «Un meccanico italiano? È come dire un chirurgo turco». Un'accoppiata di spirito vagamente razzista, ma Harald è sempre stato scorretto, anche con i suoi connazionali.

Questo per capire l'umiliazione provata dai tedeschi quando acquistarono il Pendolino. La tecnologia della Fiat era superiore al made in Germany, nessun altro treno era più adatto ai percorsi tortuosi di collina o di mezza montagna, e quindi il Pendolino italico fu impiegato soprattutto in Baviera. Il treno ad assetto variabile è capace di raggiungere velocità del 25-30% superiori a quelle di un convoglio normale. Il prototipo risale al 1969, e a suo tempo fu un successo internazionale. La

tecnologia fu acquistata anche per essere installata su treni portoghesi, che lo chiamarono Pendoluso, o sloveni, inglesi e spagnoli. Nel 2007 è stato firmato un contratto con le ferrovie russe, la Rzd, per la fornitura di quattro Pendolino che entreranno in servizio tra San Pietroburgo e Helsinki. Così la flotta internazionale raggiungerà le 440 unità, in servizio sulla rete di dodici paesi.

I tedeschi ne comprarono una cinquantina fabbricati in Italia, ma nessuno dei miei amici tedeschi ne è mai venuto a conoscenza. Forse fingevano, ma tutti si dichiaravano meravigliati, perfino scettici, quando lo ricordavo. Per pudore, o per nazionalismo, ne cambiarono lo stile italiano, lo ridipinsero in bianco e rosso, e soprattutto si dimenticarono del suo vero nome. Il BR610, e le successive versioni sempre più moderne, hanno funzionato senza problemi per anni, anzi per decenni, poi, com'è naturale, hanno incominciato ad accusare i primi acciacchi.

«Pannen in Serie» titolò *Der Spiegel* nel 2000. Naturalmente per il Pendolino tornato italiano. Per anni ha funzionato alla perfezione, ricordava con fair play la rivista olandese, correndo per la foresta bava-

rese, solo in inverno si era registrato qualche inconveniente dovuto al gelo che bloccava la frizione. Ma era scusabile per un treno meridionale. Durante una revisione generale furono scoperte magagne in un ventina di Pendolino, in particolare nel meccanismo che impedisce ai vagoni di oscillare troppo in curva. Sette treni vennero ritirati dalla circolazione, negli altri la velocità massima fu ridotta da 160 a 140 chilometri all'ora. Si dovette sostituire i Pendolino mandati in pensione con vetture degli anni settanta, provocando ritardi sui collegamenti in Baviera. I passeggeri si lamentano per la mancanza di comfort. Da allora tutti hanno scoperto che le ferrovie tedesche usano «anche» treni italiani. E i Pendolino continuano a viaggiare, pur se revisionati e modernizzati.

Ma oggi che avremmo da vendere alla Germania? Anche i Pendolino non escono più da una fabbrica a capitale italiano. I tedeschi hanno sviluppato i loro treni superveloci, gli Ice, in concorrenza con i Tgv francesi, e li vendono anche ai cinesi. E progettano, insieme con la Francia, di unire Parigi via Berlino con Mosca. Noi ci accontentiamo di andare veloci tra Napoli e Milano.