

L'OSCURO OGGETTO DEL DESIDERIO DEL SUD

di LINO PATRUNO

Bastava osservare il serpentone delle auto nei giorni del rientro dalle vacanze, quelli del bollino rosso. A passo d'uomo risalendo da Sud a Nord, traffico scorrevolissimo scendendo da Nord a Sud, il contrario di quan-

to avvenuto col bollino rosso delle partenze. Cioè vacanza vuol dire andare a Sud. Verso il ventre materno del Mediterraneo, dove tutto è nato e dove ciascuno vuol tornare. Verso la cascata di luce che pare una nevicata. Verso i grandi cieli carichi di bontà. Verso i mari del mito. Verso l'ultimo senso di una vita con sempre me-

no senso. Verso i residui luoghi della vita autentica. Verso il pane per le nostre radici.

Ma al di là della poesia, non è un caso che ci sia solo l'auto in autostrada per lasciare le nebbie e arrivare da un lato in Puglia, dall'altro nell'inquieta bellezza solare di Napoli.

SEGUE A PAGINA 25 >>

L'oscuro oggetto del desiderio

>> CONTINUA DALLA PRIMA

Perché è da sangue acido pensare ai treni che mancano e immaginare quanto turismo così perde il Sud. O pensare agli aerei che per portarti al Sud ti fanno fare prima il giro del mondo.

I nostri lettori conoscono la lunga e tenace battaglia che questo giornale conduce perché l'alta velocità ferroviaria colleghi fra loro anche le regioni adriatiche fino al Sud. Ma l'alta velocità sembra una richiesta siderale visto che non si riesce neanche a conservare i treni a bassa velocità man mano eliminati con la agghiacciante motivazione che non ci sono passeggeri a sufficienza. Non ci sono passeggeri perché non ci sono i treni, non il contrario. E se togli e metti continuamente, alla fine uno si convince che è meglio lasciar perdere.

Il Creatore si deve essere distratto quando ha messo mano al Sud italiano, o deve averci pensato pigramente il settimo giorno del suo riposo. Così l'ha fatto allungato e periferico, posto in cui non passi ma devi andare di proposito. Così fondamentali sono i collegamenti. Proprio quelli che si fanno mancare al Sud, e nessuno venga a dire che anche questa è una colpa del Sud.

Prima della guerra c'erano al Sud mille chilometri di ferrovia in più rispetto ad ora. Ora l'alta velocità è tutta al Nord. Bari e Napoli non sono ancora collegate da un treno diretto come se fossero due cittaducule da terzo Mondo (con rispetto parlando). Matera è l'unica città italiana ancora senza ferrovie dello Stato. Se cerchi di andare in treno verso la costa jonica calabrese, ti tocca una simil-littorina dai tempi biblici. Né va meglio con la famigerata statale, un



POTENZA Treni lumaca verso il Sud

percorso di guerra in cui passi dalle quattro corsie alle due all'attraversamento di paesini a 50 all'ora. E quanto all'autostrada Salerno-Reggio Calabria, è in costruzione da oltre 50 anni: la devono star facendo proprio a regola d'arte.

Allora uno pensa agli aerei. Ma non ci sono voli diretti fra le città del Sud, si passa prima da Roma o Milano. E ci sono più porti al Nord senza mare che al Sud col mare. Da Bari a Sarajevo nei Balcani ci sono un paio d'ore in linea d'aria, ma provate ad andarci e vedete se non vi fanno fare scalo ad Amburgo o a Zurigo. Sistema rapido per impedire che l'ombelico del mondo si sposti da Nord a Sud, verso il Mediterraneo che vuol dire appunto «centro del mondo». E sistema rapido per impedire che i Sud facciano massa fra loro, diventino una forza. La mancanza o la difficoltà di collegamenti

sono il secondo Risorgimento tradito ai danni del Sud.

Ma c'è qualcosa di più sottilmente perverso. È stato il Codacons a denunciare che non solo i treni al Sud sono questo oscuro oggetto del desiderio, ma quando ci sono costano di più. Quando? Ma d'estate, quando dovrebbero costare di meno un po' perché c'è più traffico, un po' perché non si dovrebbe danneggiare il Sud. Il triplo del costo da agosto a settembre per andare da Roma a Lamezia. Fino all'incredibile scoperta di Marco Esposito sul «Mattino»: il treno fantasma che dal 1° agosto di quest'anno ha perso sia il tratto Paola-Reggio Calabria sia il posto negli orari e nei siti Internet di Trenitalia. Con l'aggiunta della Regione Calabria che, non avendo soldi, ha soppresso tre treni e mezzo in piena stagione turistica: impossibile quindi andare ad Amantea, Zambrone, Tropea, Bagnara, Scilla. Ma si possono far mancare alle Regioni i soldi per la sopravvivenza non solo dei treni ma di se stesse?

Meno male che il resto d'Italia ce la fa ancora. Il resto d'Italia. Da Roma a Castiglioncello (Livorno) 12 treni al giorno, da Milano a Cervia 24. Da Napoli direzione Sud, otto. Certo, non bisogna fare sempre tante storie: per Tropea si può prendere un altro treno che per vie traverse ti ci fa arrivare, a 62 chilometri orari.

Inutile protestare: non si dice sempre che il Sud è il regno della lentezza, e che anzi ci vengono proprio per disintossicarsi dalle frette nordiche? Così nessuno osi scambiare per un affronto questo ennesimo generoso grande favore fatto al Sud. Coi treni, le autostrade, gli aerei e tutto il resto.

Lino Patruno