

Alta velocità? Era meglio con locomotive e vagoni

Gentile direttore, per decenni, hanno regnato, e resistito, sigle e definizioni semplici, facilmente memorizzabili finanche dai piccoli: Ferrovie dello Stato, per citare l'insieme del trasporto su rotaie e, sul piano operativo, rapidi, direttissimi, diretti e accelerati, come distinzione e orientamenti fra le varie categorie di treni. Ad un certo punto, sono invece arrivati, impetuosi e apparentemente inarrestabili, gli stimoli del rinnovamento nella comunicazione, è venuto affacciandosi il termine e concetto «marketing», con mille sfaccettature da monte a valle e da destra a manca, sono spuntate colonie, non d'infiorescenze olezzanti, bensì di sigle prima mai immaginate. Così che, ora, accanto al trio di parole Ferrovie dello Stato, tocca raccapazzarsi intorno a R.f.i. (Rete ferroviaria italiana), Trenitalia, Grandi stazioni e, quanto ai convogli, in uno scenario ancora più vasto: Eurostar, Eurostar city, Eurocity, Eurocity notte, Intercity, Intercity plus, Espressi, Interregionali, Regionali.

Ma, in parallelo agli anzidetti cambiamenti, dal punto di vista della qualità del servizio, che evoluzione si è registrata? Purtroppo, si ha la sensazione che, esclusi pochi scoppiettii sulle tratte della cosiddetta alta velocità, anziché progredire si sia andati indietro: tempi medi di percorrenza lunghi e pesanti, ritardi frequentissimi, affollamenti costanti e in mezzo a tutto ciò le condizioni di manutenzione, pulizia e igiene, a bordo lasciano notevolmente a desiderare. Per non parlare delle stazioni, spesso malridotte e circondate da erbacce e sterpaglie, laddove, un tempo, sembrava che si facesse a gara per conservare lindi e decorosi tali edifici, comprese le strutture più piccole e sperdute, molte delle quali, oggi, si presentano, al contrario, miseramente dismesse e sbarrate. Hai voglia a sostenere che i mutamenti e le attuali precarie condizioni d'insieme non sono altro che un prezzo da pagarsi, in parte per via della modernità schiacciante e costosa, in parte a causa della disaffezione dei cittadini - stregati e schiavizzati da autovetture fiammanti, fuoristrada e Suv - verso i viaggi in treno. E' una diagnosi non convincente.

Del resto, a prescindere da quanto sopra, se in stazioni importanti lungo i marciapiedi a ridosso dei binari, campeggiano ancora le tradizionali e care fontanelle, con zampillo verso l'alto e rubinetto laterale a caduta, ma, per lo meno in parte, tristemente ridotte a minuscoli monumenti abbandonati, secche anzi riarse senza una sola goccia d'acqua, di chi è la colpa? Di tutti o di nessuno? Di sicuro, siffatta penosa condizione è un'ingrata figlia dell'incuria. Sia quel che sia, se durante o alla fine di un viaggio in treno, specialmente nei periodi di afa accentuata, non si riesce neppure a dissetarsi, che genere di reazione si può avere? L'auspicio è ovviamente che, chi di dovere, dia un'occhiata seria e responsabile alla situazione, affrontando e risolvendo immediatamente almeno i piccoli ma reali problemi.

Rocco Boccadamo E.mail