

I pendolari e i treni in ritardo viaggiatori di serie B di Sergio Rizzo

«Mi fa male al cuore offrire un servizio non adeguato ai pendolari», ha confessato l'attuale presidente delle Ferrovie Innocenzo Cipolletta. Certamente non il primo a cospargersi il capo di cenere per i disagi inflitti a chi tutte le mattine prende il treno per andare al lavoro. «Sappiamo che abbiamo un debito con loro», aveva ammesso quattro anni fa il suo predecessore Elio Catania. Ma già nel 1997 Giancarlo Cimoli chiedeva pubblicamente «scusa ai passeggeri». Promettendo almeno «l'aria condizionata in tutti i vagoni dei pendolari». Anche se poi l'aria condizionata in «tutti» i vagoni non è mai arrivata. E i politici? Perfino inutile elencare le promesse, tante sono state. Ma «viaggiare su treni confortevoli, senza sovraffollamento e con il rispetto degli orari», per usare le parole dell'ex ministro Alessandro Bianchi, è sempre stata un'illusione. Nel 1993 l'allora titolare del dicastero dei Trasporti, Raffaele Costa, almeno ci mise la faccia. Salì su un treno di pendolari a Santhià e ne scese a Novara con i capelli dritti: «Su questo problema dovremo intervenire». Ma non ne ebbe l'occasione. Dodici anni dopo ci provò anche il governatore della Lombardia, Roberto Formigoni. Appena messo il piede nel vagone alla stazione di Legnano fu accolto da una salva di commenti ironici: «Oggi c'è Formigoni e il treno ha soltanto cinque minuti di ritardo...». Ma neanche le iniziative più temerarie hanno smosso le acque. I pendolari bloccavano i binari per protesta a metà degli anni Settanta e i loro figli oggi fanno lo stesso. Soltanto, più organizzati. Ora hanno un Coordinamento che con la Federconsumatori ha sfornato una specie di «Libro nero» sulle magagne ferroviarie. A cominciare dai ritardi. Ogni viaggiatore «abituale» ne accumulerebbe mediamente 100 ore l'anno. E se nel 1980 si andava da Torino a Milano in un'ora e mezzo, il Coordinamento dice che oggi ci vuole almeno un quarto d'ora in più. Va detto che non si può caricare la croce tutta sulle spalle delle Fs e delle aziende di trasporto. L'Italia sconta ritardi storici della politica, accumulati per totale assenza di strategia. Intendiamoci: non che in questi ultimi due decenni i governi di turno abbiano lesinato i quattrini. Il fatto è che tutte le energie sono state assorbite dal progetto, anche mediaticamente molto redditizio, dell'alta velocità. Con il risultato che oggi l'Italia, finalmente, ha un treno in grado di fare concorrenza all'aereo fra Milano e Roma. Ma continua ad avere le Regioni del Nord intrappolate tutti i giorni nella morsa del traffico automobilistico anche perché i collegamenti ferroviari sono quello che sono. Inefficienti, disagiati e anelastici: con carrozze a turno deserte o strapiene senza che si sia trovato il modo di far viaggiare treni più lunghi o più corti quando serve. E non parliamo di una zona depressa, ma dell'area più ricca e sviluppata d'Europa. Viene quasi l'idea che i nostri politici non abbiano mai preso un treno. Oppure non siano mai stati in Francia o Germania. Ma è netta anche la sensazione che la cultura ferroviaria non abbia ancora accettato del tutto il principio che i binari servono per trasportare persone o merci. E non per far comunque circolare i treni.