



16 pagine  
a colori  
Data: 06/08/2010  
Testata giornalistica: Il fatto quotidiano  
dal martedì  
alla domenica

## Pinocchio Moretti e la fiaba dei treni puntuali

Con un sorriso a trentadue denti, nello spazio-spot gentilmente offertogli dal Tg1 del 3 agosto, Mauro Moretti, amministratore delegato delle Ferrovie, aveva invitato gli italiani ad andare in vacanza tranquillamente con il treno, sottolineando la puntualità delle partenze e degli arrivi di questa estate 2010. La prova finestra, anzi, prova finestrino, l'abbiamo effettuata il giorno dopo, mercoledì 4 agosto, alla stazione di Genova Piazza Principe dove, alle ore 16.55, sarebbe dovuto partire l'Intercity diretto a Ventimiglia.

Sarebbe dovuto partire, perché il pannello luminoso lo dava in ritardo di 15 minuti praticamente da subito. Magari la colpa era del binario 17, al quale questo treno era stato assegnato. Ma ecco l'altoparlante: "Ci scusiamo, il treno numero 160 proveniente da Milano viaggia con venti minuti di ritardo". Annuncio riproposto in inglese, a beneficio dei numerosi turisti presenti in stazione: "We apologize...". Passano cinque minuti, e l'altoparlante torna a gracchiare: "Ci scusiamo ancora, il 160 ha 30 minuti di ritardo..." E poi 40 e poi 50.

Al binario 17 un gruppo di scout portoghesi, fazzoletto al collo, bivacca per terra sfinito, e una comitiva inglese fissa con aria stralunata la fine della galleria, per capire quando mai sbucherà fuori questo benedetto treno. L'evento si materializza con un'ora esatta di ritardo sul previsto. Esce in frenata un convoglio da terzo mondo, altro che Intercity: vecchio il locomotore e orribilmente scrostati i vagoni.

Ci si para davanti la carrozza numero 5, con una porta che sembra sia stata colpita da una granata in Libano. Non si aprirà mai, pensano gli aspiranti viaggiatori, che infatti si dirigono in massa all'altro capo del vagone. E invece quella porta si apre, e l'unico che ci credeva, un anziano signore vaccinato a simili esperienze, salta su per primo. Ma a Genova l'aria condizionata della carrozza 5 smette di funzionare, come se l'aria di mare l'avesse mandata improvvisamente in cortocircuito.

Da ogni scompartimento si leva alto il lamento. "Il treno si è fermato misteriosamente per mezz'ora alla stazione di Tortona - urla una signora - e nessuno ci ha spiegato il perché". La mancanza di informazioni, nell'anno di grazia 2010, rende ancora meno sopportabile qualsiasi disfunzione. "E' sempre così, per i treni che arrivano da Milano" aggiunge un altro. Vatti a fidare dell'efficienza padana.

"Ma quanto guadagnerà il capo delle Ferrovie?" si chiede un terzo. Qui la risposta è prontamente servita: 680 mila euro lordi l'anno. E' soltanto l'ottavo stipendio nella graduatoria pubblicata dal Sole 24 Ore dei manager pubblici, saldamente guidata da Pier Francesco Guarguaglini di Finmeccanica (5 milioni e 650 mila euro l'anno) ma giustifica ampiamente quel sorriso a trentadue denti esibito al Tg1: in fondo, sono sempre 1863 euro al giorno, fanno comodo.

Dal vagone si leva un coro unanime: quando passa il controllore, gliene cantiamo quattro. Tutti in ansiosa

attesa dell'unico interfaccia ferroviario, il parafulmine di Moretti con cappello d'ordinanza e palmare in mano. Ma il controllore, in casi come questi, non si appalesa. Fossi scemo, dice fra sé e sé. Che lo controllino loro, chi ha il biglietto e chi no. E magari accompagna il ragionamento con un liberatorio gesto dell'ombrello. Fateci caso, se il treno è molto in ritardo, il controllore spesso non c'è. A pensarci bene, un'occhiata al tabellone luminoso, prima di partire, può essere una strategia economica per viaggiare in questi tempi di crisi.

