

TreniTaglia stoppa le Marche

Com'è triste l'orario, soltanto un anno dopo. Scomodando Aznavour e la veneziana nostalgia, facciamo un bel giro delle Marche centrali e qualche riflessione sullo stato del trasporto ferroviario nella regione. Non toccata dall'Alta velocità, la Marca sta al palo della modernità ferroviaria. Persa nel demagogico disegno di trasportare tutti, scontenta chi ha bisogno di movimenti veloci e rapidi. Il recente orario aggrava la situazione esistente. Si dirà che i tagli governativi sono tali che meglio non si poteva fare, ma le cose non stanno affatto così. Stante il livello dei servizi la Regione paga sempre troppo Trenitalia (o TreniTaglia, come dicono gli umbri del blog Nonpendolare). Il salto sistematico delle fermate sulla dorsale adriatica, da Pesaro a San Benedetto, fanno pensare. E il fatto che sulla linea Ancona-Fabriano-Foligno-Roma (l'unica interna, perché oramai questo show-down aprirà alla chiusura delle altre) si adoperi il metro esattamente contrario, la dice lunga. L'ex sindacalista Cgil Mauro Moretti, numero uno dell'azienda da molti anni, trova anche modo di fare il sindaco a Mompeo, suo paese adottivo, in Sabina. È passato dal sindacato al timone delle ferrovie statali, ha fatto qualche battaglia, ma la musica non è cambiata. L'emblema di cotanto andazzo è uno spettacolare treno-trappola: sali ad Ancona alle 17,15, arrivi a Fabriano alle 20,11, ammesso che nel frattempo non hai chiesto asilo politico a qualche comune maceratese. Sono tre ore (2,56 per la precisione). Come direbbero a Londra: many compliments. Per arrivare al capolavoro, suggeriamo tre majorettes scosciate che sventagliano lustrini ad ogni stazione e magari un cordiale che scongiuri prolassi mitralici a chi è salito ad Ancona solo per andare a Jesi e si ritrova a Civitanova. Sì, perché il treno indicato per Fabriano passa per Porto Recanati e Civitanova. A stargli vicino sembra che bruci neanche la metà del gasolio che ha in corpo. Sale a Macerata, svalica Chienti, Potenza ed Esino e riappare asmatico sull'Appennino fabrianese. Lo jesino deve poi tornare a casa. Riprende quindi un altro dei siluri TreniTaglia e arriva a casa che la moglie ha allertato i prefetti. Naturalmente nessuno lo indica in stazione (basterebbe scrivere "via Civitanova", è così difficile?). Ma quel "via" è pericoloso. Anziché via Civitanova, uno potrebbe suggerire "via Moretti" "via questo management", e simili. Ma niente paura: hanno già la soluzione in tasca: sopprimere la Albacina-Civitanova col prossimo orario. L'unica vera preoccupazione del romagnolo Moretti sembra quella di far arrivare i paesani suoi a Roma bypassando le Marche. Aveva cominciato con la soppressione del servizio Eurostar dalla dorica fino a Falconara. Quasi a dire: sorry, vi ci porto col torpedone. Adesso li declassa da Eurostar a Intercity. Le Marche sono un intralcio sulla via dell'alta velocità, che beninteso qui non s'è mai vista. Un altro romagnolo, sua eccellenza Benito Mussolini, aveva gli stessi obiettivi: di andare in macchina da Predappio a Roma s'era stancato, anche le donne del Furlo gli erano venute a noia. La via Flaminia pure, a Fano c'erano troppi sovversivi. Allora andava in treno, ma lamentava la lentezza del tracciato. Spinse persino (a chiacchiere) l'avveniristica idea della ferrovia Fabriano-Pergola-Fossombrone-Urbino da allungare a Sant'Arcangelo di Romagna. Il progetto non era farina del suo sacco: risaliva, infatti, al 1879. Nel 1887 persino i sindaci di Auditore, Mercatello sul Metauro e Morciano di Romagna sollecitarono il governo. L'onorevole Mariotti perorò alla Camera la causa della linea: arrivarono cinquanta milioni. Troppo pochi, non bastarono. Ma sarebbe stato un taglio netto di percorso, una bella idea capace di riattivare un territorio nascosto alle linee di sviluppo regionale. Quarant'anni dopo, Urbino premeva per uno sbocco verso Nord, qualcosa che rompesse l'isolamento. Benito fece iniziare i lavori nel 1930. Una storia molto italiana: grandi progetti, nessun risultato. Oggi scorrono dal finestrino stazioni in abbandono, vani sbarrati, abitazioni vuote, un patrimonio lasciato all'incuria. Uno spreco in tempi di vacche magre. Ma la drastica riduzione dei costi non evita duplicazioni di treni. Inutili, come gli investimenti su progetti faraonici finiti sul binario morto. L'esempio clamoroso della metropolitana di superficie da Falconara ad Ancona. Un flop imbarazzante. La

stazione di Ancona marittima chiusa entro un semestre, quella di Falconara-Stadio regolarmente deserta, roba da Chi l'ha visto. Auguriamo ai falchetti di fare la Champion's league, forse allora la fermata avrebbe un senso. Il peggio è a Pantiere di Castelbellino dove nessuno sale o scende. I pochi clienti del paese viaggiano sì, ma da Montecarotto, e in altri orari. Sempre a Pantiere un bell'investimento: il sottopasso milionario. Ma per sapere chi ci passa bisogna chiedere alla Sciarelli, qualcuno lei lo stana sempre. Nella località di Genga-San Vittore Terme il sottopasso invece non c'è. Gli Eurostar volano sul binario diretto, ch'è il primo, due metri di marciapiede, e ogni volta è un thrilling, può scapparci il morto. Non va meglio ad Albacina, dove l'Ancona- Roma incrocia la gloriosa linea per Citanò. Si salva il monumento dei partigiani Roselli e Ferranti, due patrioti che nell'estate del '44, per sabotare un treno di deportati in Germania, saltarono folgorati sulla linea elettrica. Stanno lì sul primo binario, muti testimoni di una ferrovia in confusione.

