

Ma dove sta scritto: farai il pendolare con dolore?

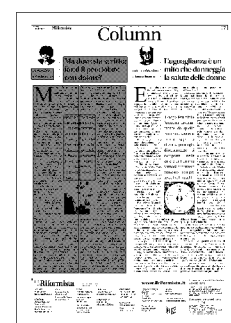
LA CURIOSA

DI RINA GAGLIARDI

Mio padre faceva il ferroviere, e forse è per questo che a tutt'oggi nutro un amore sviscerato per il treno. All'epoca, le Ffss erano una delle più grandi aziende nazionali, con dipendenti pagati pochissimo (più, però, un Welfare "interno" che forniva case, viaggi, borse di studio, e il mitico Dopolavoro) ma ricchi di orgoglio e prestigio sociale - un capostazione, quello che col fischiotto faceva muovere il convoglio, era proprio un'autorità fascinosa, almeno tra i ragazzi del popolo. Ma, soprattutto, il viaggio era bellissimo, non ossessivamente veloce e quindi capace di farti "vedere" davvero i luoghi che attraversavi. E bellissime erano le stazioni - quelle delle grandi città (che emoziona la prima volta che si arrivava a Roma Termini!) e quelle dei piccoli borghi, quiete, quasi immobili, con la loro aiuola multicolore coltivata con amore. Oggi, non c'è quasi più nulla di tutto questo. Certo, ci sono luccicanti "Freccerose" e treni velocissimi, che collezionano - chissà perché - mezzore di ritardo alla volta. Non ci sono più i ferrovieri, che hanno subito un vero e

proprio sterminio etnico - e può capitare di viaggiare su tratte anche lunghe senza che mai passi il mitico controllore. In molte zone d'Italia, al Sud, si viaggia ancora su un solo binario. E il degrado avanza, soprattutto nei famosi (famigerati) treni per pendolari - vecchi, sporchi, sovraffollati, insomma incivili.

Colpiscono, in questo quadro, le recenti dichiarazioni di Mauro Moretti (foto). L'ad delle Ferrovie ha spiegato, in una intervista, che non c'è alcuna soluzione possibile per i problemi, appunto, dei pendolari: giacché i treni addetti a questa funzione usufruiscono di una grande "clientela" soltanto nelle due ore di punta, andata e ritorno, e per tutto il resto del tempo restano inutilizzati. Inusati, improduttivi, diseconomici. Quindi? Quindi, in Italia, e a quanto dice Moretti «in tutto il mondo», si ritiene che i pendolari non possano aspirare a alcun miglioramento della loro condizione - in parole povere, "si attaccano". Ora, si deve riconoscere che, qui, difficoltà c'è e che superarla non è né facile né intuitivo. Ma il modo di ragionare di Moretti a me pare, a dir poco, inquietante. Se gli esseri umani avessero sempre ragionato così, un mucchio di cose sarebbero state considerate diseconomiche e quindi, chissà, neppure inventate e brevettate. Per dire, quando piove, si usano gli ombrelli, i quali invece, quan-



do c'è il sole, notoriamente non si usano - si mettono in un angolo e diventano di colpo oggetti diseconomici. Oppure, per restare al tema del trasporto, qualunque proprietario di automobili non ritiene che la sua macchina debba per forza, per guadagnarsi il diritto all'esistenza, percorrere chissà quanti chilometri al giorno, e per chissà quanti mesi all'anno (in effetti, provate qualche volta, se non siete autisti o rappresentanti, a fare

il calcolo di quanto effettivamente vi costa al giorno ogni chilometro percorso con la vostra rombante Golf - e avrete una bella sorpresa). Si dirà: ma ombrelli e automobili sono consumi privati, e hanno un costo (oltre che un ruolo) non paragonabile al trasporto ferroviario. In verità, a me pare che servizi pubblici e privati non possano mai davvero basarsi sulla condizione dell'"uso intensivo" o totale - altrimenti, nisba. Gli orari degli uffici non possono dipendere (soltanto) dalla quantità di persone che vi accedono, così come i negozi rimangono aperti anche nei giorni in cui si presentano, statisticamente, pochi clienti. E i treni partono (si fa per dire) e arrivano sulla base di frequenze e orari prestabiliti, magari rivisti e modificati a seconda dei diversi flussi di viaggiatori (in estate ci si muove ben di più che d'inverno, di mattina ben più di notte, e così via). Che cosa voglio dire? Che le esigenze di "flessibilità", tipiche della società moderna, non possono mai andare a discapito di quella "rigidità" basilica ed efficienza, senza le quali un servizio, specie un servizio essenziale come quello ferroviario, non funziona o funziona male. Nel

caso specifico, a coloro che devono quotidianamente servirsi del treno per andare a lavorare servono treni normali, sui quali possano prendere posto, magari seduti, come cittadini normali che pagano il biglietto - treni, insomma, piuttosto che carri bestiame. Per fare questo, basterebbe investire somme tutto sommato non stellari, ammodernare radicalmente il parco vetture e aumentarlo - accrescendo, magari, anche la sicurezza. E che si fa di questo parco accresciuto, nelle ore in cui questi impertinenti pendolari non viaggiano, ma lavorano? Francamente, non lo so - forse quelle vetture le si potrebbero utilmente lasciare a riposare. Ma forse si potrebbero studiare soluzioni più fantasiose: diamine, i dirigenti delle Ffss non potrebbero applicarsi un po' di più? Invece, in Italia e "in tutto il mondo", la soluzione che si pratica è una e una sola: la si scarica addosso ai soliti noti. Non aveva avvertito la Bibbia «tu partorirai con dolore»?

I problemi ci sono, le diseconomicità pure, ma l'amministratore delegato delle ferrovie non può dirci che il problema non ha soluzione possibile e che è così «in tutto il mondo». Studiamo, inventiamo... insomma almeno proviamoci