

QUELLE INTERRUZIONI SENZA FINE DELLE LINEE FERROVIARIE

di Massimo Ferrari, Presidente Assoutenti/Utp

Torno dalla Sardegna dopo un tre settimane di vacanza. Durante il soggiorno nell'isola ho trovato un giorno per scendere da Alghero a Cagliari (un viaggio di 500 chilometri, in auto fino a Macomer e poi in treno fino al capoluogo) e percorrere assieme ad un amico la linea Arst per Isili, finalmente riaperta al traffico dopo quasi tre anni di interruzioni parziali per lavori.

Di migliorie se ne vedono ben poche: qualche piccola rettifica del tracciato tortuoso che non abbatte sostanzialmente i tempi di percorrenza, solite automotrici vistosamente aggredite dai graffittari. Del resto, gli stessi "trenini verdi", ripristinati a stagione ampiamente inoltrata, dopo il blocco imposto da stravaganti prescrizioni di sicurezza, versano in condizioni simili, sollevando polemiche tra i turisti, puntualmente evidenziate dalla stampa locale.

In compenso, anche il piazzale periferico di Monserrato, capolinea provvisorio del tram urbano (che attende sempre l'auspicato prolungamento verso il lungomare e la stazione Fs di Cagliari) era sottosopra per il cambio degli scambi che pare logorassero eccessivamente i carrelli.

La linea Sassari-Alghero, interrotta da dieci mesi per i soliti diktat dell'Autorità preposta alla sicurezza (Ustif o Ansf non è chiaro a chi sia ora demandata la supervisione) è stata riaperta a fine agosto, ma solo fino al comune intermedio di Olmedo a beneficio degli studenti locali. Quelli, molto più numerosi, diretti alle facoltà universitarie di Sassari continueranno ad usare i bus almeno fino a fine ottobre.

Casi limite di un'isola lontana dai palazzi romani? Manco per sogno. Altrove è anche peggio: la linea Gravina-Potenza, in Basilicata, è ferma da ben sette anni in attesa del completamento di lavori di ricostruzione di cui non si vede la fine. La Roma-Viterbo dell'Atac, alle porte della capitale, rischia la stessa fine. Nella ricca Brianza i lavori di ricostruzione della Milano-Desio, chiusa nel 2011, devono ancora cominciare, fatta eccezione per i sotto servizi stradali che interessano ai sindaci.

Destino comune alle ferrovie ex concesse a scarso traffico, la cui interruzione non fa notizia, fatta eccezione per i malcapitati utenti locali? Nemmeno ciò è vero: quest'estate la Messina-Palermo – principale ferrovia a servizio della quinta città italiana per numero di abitanti – è rimasta chiusa per due mesi a causa di interventi su una galleria sotto i monti Peloritani. Autobus sostitutivi anche per chi scendeva in treno

da Roma o dalle città del Nord, come pure per i pendolari locali, per di più beffati dalla contemporanea interruzione della strada statale.

“L’Italia è in tocchi” pare avesse detto il Re a Mussolini il 25 luglio del 1943 per giustificare il licenziamento. Già, ma allora la Penisola era martellata dai bombardamenti alleati e, comunque, le linee tranviarie nelle città venivano ripristinate in poco tempo, appena sgombrate le macerie, lavorando giorno e notte con mezzi di fortuna. Persino a Nagasaki, annientata dalla bomba atomica del 9 agosto 1945, bastarono appena tre mesi per riattivare i servizi su rotaia.

Certo, ma allora non c’erano problemi di autorizzazione di spesa, gare d’appalto regolarmente contestate dai soccombenti, enti di controllo che pare non garantiscano nulla al di fuori degli emolumenti puntualmente (quelli sì!) corrisposti a funzionari e dirigenti.

E sorge persino il sospetto che i tempi lunghissimi degli interventi di ripristino consentano ai gestori di lucrare qualcosa, visto che spesso continuano a percepire i contributi regionali pattuiti per treno/km, anche se utilizzano autobus. E, se funziona così, che fretta c’è di riaprire al traffico? Non sarà un caso se negli ultimi dieci anni molte tratte sono state sospese tra luglio e agosto per impellenti lavori di manutenzione. La cui necessità si reitera puntualmente l’anno successivo.

Un tempo le cose andavano diversamente. Le vituperate FS, quando erano un’azienda di stato, effettuavano le manutenzioni in pendenza di esercizio, magari ricorrendo ai turni di notte. Costava forse di più? Sarebbe interessante verificarlo, mettendo in conto i lavori prolungati per settimane ed il nolo di bus sostitutivi spesso inaffidabili che inducono gli utenti abituali a cercare altre soluzioni di viaggio, cui poi finiscono con l’assuefarsi anche una volta che il treno è tornato.

Forse sarà che, a dispetto dell’enfasi dedicata alla rinascita del trasporto su rotaia, le ferrovie contano meno di una volta. Da servizio primario ed essenziale, che era il primo ad essere ripristinato anche dopo le catastrofi naturali, i treni sono diventati una delle soluzioni di trasporto, da proporre quando le scuole sono aperte e le città vivono l’emergenza atmosferica. Sempre che gestori o ditte in appalto non abbiano altre priorità. Ma allora diciamolo, senza nasconderci dietro la foglia di fico della manutenzione o della sicurezza.

Perché fortunatamente qualche eccezione ancora c’è. Le linee ad Alta Velocità – ci mancherebbe altro – devono funzionare sempre, altrimenti il Paese si spezza in due. Lo stesso vale per le autostrade: rientrando da Livorno a tarda sera ho visto cantieri aperti sull’Autosole per il rifacimento del manto stradale, con decine di camion in azione alla luce delle fotelettriche.

E naturalmente vale per gli aeroporti. Anche Linate quest’estate è stato chiuso per tre mesi, ma almeno si è predisposto un imponente piano alternativo per raggiungere gli

altri scali lombardi, inclusa l'intensificazione delle navette ferroviarie "Malpensa Express" (quando normalmente non si trovano tracce disponibili per aumentare le corse di Trenord).

E allora tanto vale dividere il sistema di trasporti italiano in tre categorie, come il campionato di calcio. In serie A ci stanno Frecciarossa e Italo, la rete autostradale, i maggiori scali aeroportuali e le metropolitane (ma non quella di Roma le cui stazioni più centrali possono chiudere impunemente per mesi!).

In serie B o C tutto il resto, inclusi trasporti urbani di superficie (i cui tracciati variano spesso in funzione dei capricci dell'assessore di turno, dei commercianti di strada, dei residenti di quartiere), le strade statali e provinciali (talvolta ridotte a un colabrodo di buche, alla faccia della manutenzione e della sicurezza) e, naturalmente, le derelitte ferrovie locali.

Con buona pace degli utenti e dei contribuenti. E di altri concetti ormai desueti come servizio pubblico universale e copertura del territorio. Chissà se i "governi del cambiamento" che si stanno alternando a Roma intendono occuparsi anche di questo. Nei programmi non se ne trova traccia ma la speranza, si sa, è sempre l'ultima a morire.

Settembre 2019