

Mentre l'Italia è rimpicciolita dall'Alta velocità le città dell'Adriatico restano isolate

L'Italia è lunga sull'Adriatico

Da Ascoli Piceno a Milano si va come mezzo secolo fa

DI MAX DEL PAPA

Mi chiamo Max e faccio il giornalista. Sono un ex cittadino metropolitano che un bel giorno, per i casi della vita, s'è ritrovato lungo la costa marchigiana e da allora si sente ripetere dagli amici: fortunato te che hai il mare. Ma io non «ho» il mare, semplicemente vivo vicino al mare e il mare per la gran parte dell'anno è qualcosa di inservibile, a ottobre cambia pelle, diventa un estraneo. Anzi, nei posti di mare è come se il mare anestetizzasse tutto in attesa del prossimo giugno. Ho detto che faccio il giornalista: significa che per metà della mia vita ho fatto su e giù in treno per la mia Milano: in 27 anni non è che le cose siano granché cambiate: i tempi sono rimasti biblici, i ritardi sono rimasti omerici; io mi sono ritrovato simbolo, mio malgrado, di un paese che al mondo deve pur restarci, deve attrezzarsi, competere per la faticose «sfide globali», deve esistere, insomma. Missione che, se non impossibile, si fa molto complicata con i trasporti ferroviari che ci ritroviamo.

Certo, la mia vita di pendolare a lunga gittata

si è giovata del progresso di tecnologie mostruose: televisioni, collegamenti, connessioni perenni: quando, fresco di laurea, cominciai, nel 1990, dovevo battere furiosamente il pezzetto di cronaca locale sulla mia macchinina per scrivere, regalo della prima comunione, poi imbustarlo e rincorrere la corriera che raggiungeva la sede del giornale ad Ascoli; adesso con una leggera pressione del polpastrello posso spedire il mio articolo in ogni punto del mondo e lo scritto di luce arriva ancor prima di staccare il dito dall'aggeggio. Però il mio mestiere è fatto anche, se non soprattutto, di esplorazione, di constatazione, di atmosfera, senza contare che resta fondamentale conoscersi, studiarsi, piacersi: non si può sempre risolvere tutto con lo smartphone, per un reportage devi mescolarti alla gente, la vecchia regola del cronista in mezzo al maelstrom, nessuna realtà aumentata potrà mai cancellarla.

Il fatto è che i treni del Duemila inoltrato continuano a soffrire di un paio di malattie endemiche: sono cari, e sono lenti. Per viaggiare in modo dignitoso da Porto San Giorgio a Milano ci vogliono 150/200 euro, e non meno di 6 ore: bisogna partire su un regionale, cambiare ad An-

cona, poi cambiare ancora a Bologna, oppure tirare dritto ma in questo caso marci (marcisci) su un intercity che fa duecento fermate. Per soluzioni più ruspanti, i prezzi scendono (poco), ma le ore diventano dieci, undici: quanti viaggi, quante opportunità di lavoro ho perso io nella mia carriera quasi trentennale? Quante ne perderò, visto che l'età comincia a farsi sentire? E così continuo a sognare una velocità ferroviaria degna di questo nome, una Tav senza se e senza ma che mi possa trasportare non dico a livelli asiatici, quei siluri che filano a 700 km/h su e giù per trafori, tunnel, ponti pazzeschi, futuribili treni carsici che s'inabissano e riemergono a velocità sbalorditiva: mi basterebbe andare e venire da Milano in paio d'ore anziché di giorni.

Quanti miei colleghi, quante persone qualunque come me? Muoversi bene e in fretta è importante; è decisivo; è fondamentale. Una volta l'anno, in febbraio, salgo a Sanremo per il Festival: il viaggio in treno dal centro spaccato d'Italia alla punta del suo nordovest richiede 12 ore; significa che, in una settimana di trasferta, un giorno intero, completo, un giorno d'orologio se ne va solo in spostamenti. È possi-

bile lavorare così alle soglie del terzo decennio del terzo millennio? Che meraviglia se, parallelamente al 5G delle comunicazioni, andassero sviluppando un 5G, o almeno un 4, dei binari. Invece un pallido bagliore di modernità ferroviaria autentica si ha, vedi caso, solo lungo la direttrice Roma-Milano, quella dei politici, del potere che si muove e che occorre tamponare anche nelle sue inconsistenze, nei pettegolezzi da ballatoio. Per il resto delle linee, leggo che il resto dell'alta velocità ce lo dobbiamo scordare «perché non ci sono i presupposti strutturali», tradotto: mancano i soldi. In compenso le Ferrovie acquisiscono i disastri Alitaliani promettendo grandi trasformazioni, anche se non è chiaro in che senso. E poi questa incredibile metà dell'attuale governo fieramente ostile a qualsivoglia opera: sognano il ritorno ai dorsi di mulo (tranne che per loro stessi) e pensano, evidentemente, di finanziare i redditi di cittadinanza piantando algoritmi nel Campo dei Miracoli.

Mi chiamo Max, faccio il giornalista e vivo in provincia. Sto invecchiando chiedendomi quanto sarebbe stato bello vivere nell'epoca dell'alta velocità. Me lo chiedo davanti al mare, che fa più romantico.