

Non c'è proprio gara fra i nostri supertreni Frecciarossa e Italo e l'Ice teutonico

Italia batte Germania sull'AV

Il 26% è in ritardo, a singhiozzo i servizi a bordo

da Berlino

ROBERTO GIARDINA

Almeno su un punto, l'Italia batte la Germania, e non il calcio. Meglio i nostri treni superveloci dei loro, il Frecciarossa e il Leonardo sono più comodi e costano meno dell'Ice teutonico. Sui treni per i pendolari la Germania torna a batterci, ma, temo, ci vuol poco. Domenica entrerà in servizio il nuovo collegamento tra Berlino e Monaco, paragonabile al nostro Roma-Milano, anzi quasi un Milano-Napoli, 623 chilometri contro i precedenti 653, ma sarebbero stati di meno se, all'italiana, vari politici di tutti i partiti non avessero preteso e ottenuto deviazioni attraverso i loro collegi. Il primo Ice partirà dalla capitale il 10 dicembre alle 12 e 5 minuti e arriverà a Monaco dopo tre ore e 55 minuti, con una riduzione del 30% del tempo di percorrenza, raggiungendo in alcuni tratti i 300 km all'ora.

Un evento storico, il più importante dal 1945, per la Deutsche Bahn, le ferrovie tedesche, si esalta esagerando la *Frankfurter Allgemeine*. Il progetto risale al 1992 e rientra nel programma «Deutsche Einheit», l'unità tedesca, lanciato dopo la riunificazione del 1990. Doveva essere già completato da diversi anni, se la politica non avesse prevalso. Meglio il treno dell'aereo se si calcola il tempo che si perde per andare all'aeroporto e l'attesa per l'imbarco. Ma i biglietti in Germania sono più cari, e il confronto con

le ferrovie europee, lo fa la *Süddeutsche Zeitung*.

I prezzi variano a seconda dei giorni, dell'orario e se si compra con molta anticipo il biglietto (però in molti casi, come da noi, non è più possibile cambiare). Il Berlino-Monaco costerà in media 150 euro. Il Madrid-Barcellona, percorso che si compie in 2 ore e 30, ne costa 127. Per il Parigi-Bordeaux, due ore e 4 minuti, si pagano 119 euro. Il Roma-Milano è veloce, appena 2 ore e 55, se non ci si ferma a Firenze e Bologna, e soprattutto il più economico, appena 91 euro.

Nonostante i pregiudizi, per esperienza personale, posso scrivere che è anche più comodo, e affidabile. Nell'anno che sta per finire ho compiuto diversi viaggi in treno in Italia e in Germania. Da noi, bisogna ricordarlo, funzionano bene solo alcune linee. Ho viaggiato tra Genova e Roma, in condizioni peggiori di 50 anni fa, e impiegando più tempo su una Freccia Bianca.

In Germania gli Ice collegano tutte le principali città, ma sono sempre meno impeccabili, lontani dalla tradizione tedesca. Ho preso il 3 settembre il treno in partenza da Colonia alle 9,50 per Berlino, costo oltre 150 euro in prima classe. La mia vettura numero 37 non esiste e neanche la 36. Essendo un italiano allenato agli imprevisti, mi sono seduto nella 27, l'ultima del convoglio. I viaggiatori tedeschi hanno vagato disperati per un quarto d'ora alla ricerca del posto, finché il capotreno ha annunciato che la 37

era la 27, e così via. Sono andato al vagone ristorante, la cucina è kaputt, mi ha annunciato l'inserviente. Mi basta un panino, mi sono rassegnato. Le ho detto che la cucina è rotta, mein Herr, ha ribadito l'altro spazientito. Evidentemente fanno anche il pane a bordo. Non importa. L'Ice ha accumulato una ventina di minuti di ritardo. Kein Problem, come dicono qui. Ma siamo entrati nella stazione di Spandau, più comoda per me, in orario. Evidentemente avevamo recuperato, però l'Ice si ferma solo per un paio di minuti. Sceso sul filo dei secondi.

Il dieci novembre ho ripreso lo stesso Ice. A Colonia la vettura 36 c'era, ma appena seduto sul display è apparso l'avvertimento che era la 26. Lo stesso giochetto di settembre, con viaggiatori smarriti. Durante il viaggio abbiamo soccorso naufraghi da altri due Ice che si erano guastati. Hanno viaggiato in piedi. Non ho neanche tentato di raggiungere il ristorante. Piccoli inconvenienti, un caso? L'*Handelsblatt* mi rassicura: capita spesso. A ottobre, quasi il 26% degli Ice ha viaggiato in ritardo, fallendo l'obiettivo della Deutsche Bahn, di una puntualità all'80%. E il servizio a bordo è in media scadente. Quale il motivo? Secondo l'*Handelsblatt*, che cita fonti interne alle ferrovie, i manager che programmano i viaggi a lunga distanza non hanno mai lavorato sul campo. In passato, i dirigenti avevano iniziato dal basso, molti erano stati persino macchinisti, o controllori.