



DA SUD A NORD L'ITALIA FRENA ANCHE SU UN BINARIO UNICO

Era prevedibile che fra i commenti e le osservazioni fioriti a margine del disastro ferroviario pugliese molti, moltissimi o la maggior parte apparissero – quali sono stati – commenti di circostanza, disquisizioni occasionali, discorsi e discorsetti retorici e convenzionali, pretenziose esibizioni di banalità varie e talora addirittura fastidiose. Accade lo stesso in ogni consimile caso, e sempre finisce nello stesso

modo: appena sfiorita la drammatica attualità del caso, quel che rimane è una minima parte, e neppure sempre delle cose e dei problemi più importanti, di quanto emerso nei primi discorsi. Si costituisce un'associazione dei familiari delle vittime del disastro o di altro tipo. Si fanno processi, in occasione dei quali, spesso a freddo, rinfiorisce la drammaticità dei primi momenti, e poi silenzio fino al prossimo disastro (avrete nota-

to in questo caso che gli orrori di Nizza del successivo venerdì hanno già sottratto le prime pagine dei giornali a quelli pugliesi).

Lo diciamo, naturalmente, con vera e dolente amarezza, e non ci riferiamo, com'è ovvio, alle umane, legittime e irrefrenabili espressioni del dolore provocato da simili fatti in ogni comunità, oltre che nei più direttamente colpiti.

continua a pagina 15

Da Sud a Nord l'Italia frena su un binario unico

SEGUE DALLA PRIMA

Non ci riferiamo, anzi, nemmeno ad altri aspetti dei discorsi che si sono fatti per l'occasione. Ci riferiamo, piuttosto, alle implicazioni dedotte dal disastro pugliese circa i problemi tecnici e strutturali delle comunicazioni ferroviarie in Italia. Si è improvvisamente scoperto che in Italia vi sono un migliaio di chilometri di tratte ferroviarie a binario unico. Si è improvvisamente scoperto che il sistema di trasmissione da stazione a stazione conserva per queste tratte tecniche e modalità antiquate. Si è improvvisamente scoperto che per alcune tratte di questo genere sono da tempo disponibili i fondi per il raddoppio dei binari e che, tuttavia, i lavori ancora non sono stati avviati o che sono appena iniziati. Si è ancora scoperto improvvisamente che queste tratte forniscono un servizio sociale di grande importanza nella vita di relazione quotidiana della popolazione di molte zone periferiche o circoscritte, ma non per ciò trascurabili, del nostro paese.

La domanda che non si può fare a meno di porsi è: ma occor-

rono per forza dei disastri perché questi e i tanti altri simili problemi che sono sul tavolo della nostra vita quotidiana siano portati all'evidenza come in questi giorni accade per il disastro pugliese? Una domanda banale, che, però, si fa, e si deve fare, innanzitutto per chi – politico o amministratore o di organi di sorveglianza o in altra veste e funzione pubblica – dietro questi problemi e le relative tematiche e difficoltà deve stare istituzionalmente ogni giorno. È, però, una domanda che si deve fare anche per chi in queste occasioni inforca nei media o in qualsiasi altra sede il cavallo della critica scopritrice, denunciatrice e accusatrice.

Naturalmente, so benissimo che cosa si potrebbe obiettare a questi rilievi, a queste domande, a questa retorica sorpresa; e, anche, condivido le obiezioni animate al riguardo non da interessata speculazione politica o mediatica, ma da sincera convinzione sia dei diritti della pubblica opinione che della utilità delle pubbliche discussioni in ogni campo di problemi. E, tuttavia, penso che non ci si dovrebbe accontentare di notare ciò.

Qui si conferma per l'ennesima volta che una visione complessiva e sinottica dei problemi del paese e delle sue singole parti continua a troppo caratterizzare la nostra vita civile. Non che sia facile averla, l'idea-paese; e neppure che la si trovi facilmente viva e attiva in altri paesi di reputato prestigio, dove disastri gravissimi, ferroviari e non ferroviari, non sono affatto infrequenti. Ma quella che abbiamo definito visione complessiva e sinottica dei problemi del paese è un «dover essere» indispensabile nell'azione politica e amministrativa e in ogni sede di maggiore responsabilità pubblica. Se il tutto è difficilmente raggiungibile, non è detto che l'alternativa al tutto sia il niente. Costruire per settori separati o sotto l'impulso di drammi e urgenze estemporanee non giova molto, e costa uno sforzo, in tutti i sensi, molto superiore al necessario, con risultati minori. Drammi e urgenze sono componenti ineliminabili della vita e dell'azione umana, ma non dovrebbero dominarle nella misura e nei modi in cui avviene.

L'accento all'idea-paese fa capire meglio, ad esempio, che qui

non si tratta di «questione meridionale» o di Mezzogiorno abbandonato e rapinato. I binari unici sono in Italia equamente distribuiti, metà al Nord e metà al Sud, e lo sono anche i disastri, anche se di disastri, come abbiamo detto, si ricorda sempre e solo l'ultimo. Si tratta di questione italiana, che come tale va considerata e affrontata, se si vuole davvero elevare il livello della nostra vita civile. E, a questo riguardo, l'immediata accusa tutta ed esclusivamente alla politica e ai politici (e annessi e connessi) è, ancora una volta, da comprendere e da condividere. Ma non può esaurire il discorso. È impensabile che con questa accusa il paese si tiri fuori dalla questione e abbia esaurito ciò che ha da dire al riguardo. In fondo, se i problemi italiani dipendessero tutti e soltanto dalla politica e dai politici (coi loro annessi e connessi), diciamo la verità: il problema Italia sarebbe alquanto meno grave. È da aggiungere solo che ciò non deresponsabilizza la politica e i politici neppure di un grammo, ma richiede un più ampio e profondo esame di coscienza dell'intero paese.