

**Viaggiatori di serie B in trincea**

Rischiare la vita ogni giorno. Come soldati in trincea. È così che si compie il destino di pendolari, studenti, famiglie che viaggiano sui treni locali in tutta Italia. Il disastro pugliese è, purtroppo, quello che giornalmisticamente viene etichettato come “una tragedia annunciata”. Da anni le associazioni che raggruppano quanti salgono sui treni di serie B segnalano disagi di ogni tipo, dalla sporcizia imperante nei convogli alla mancanza di sicurezza sulle linee, dalle stazioni fatiscenti all'impossibilità di acquistare il titolo di viaggio. Anche la normalità, come comprare il biglietto per salire a bordo, nel mondo di mezzo dei pendolari diventa fuori dall'ordinario. Per comprendere come si possa arrivare ad una sciagura come quella di ieri tra Andria e Corato, è forse necessario fare qualche passo indietro. Gli anni a ridosso della Seconda guerra mondiale sono risultati decisivi per il sistema ferroviario italiano. Negli anni '20 e '30 il regime fascista puntò molto sui treni, ma se i convogli arrivavano puntuali, come i gerarchi amavano sottolineare, aumentarono a dismisura le ore di lavoro di macchinisti e personale viaggiante. Il proliferare di stazioni e tratte fu un altro degli elementi caratterizzanti di quel periodo. Vennero le bombe e la rete ferroviaria fu distrutta al 60%. Dopo la Guerra furono necessari i soldi del Piano Marshall per ricostruire rotaie e locomotive, nel tentativo di restituire al Paese linee ferroviarie in grado di incentivare la mobilità interna. La politica, però, non guardava già più ai treni ma alle auto. Le incongruenze portate avanti a suon di stazioni e stazioncine non vennero sanate. In compenso, e siamo già negli anni Cinquanta, l'estensione complessiva registrò una progressiva diminuzione, a differenza di quanto avvenne con la rete stradale. In giro per l'Italia da Nord a Sud, isole comprese, rimasero attive linee secondarie quasi tutte non elettrificate. Vennero gli anni dei fondi razionati al trasporto su ferro e poi della famosa politica dei rami secchi. Nel nostro Paese ci sono intere tratte scomparse senza un perché e andate in disuso. È il caso della Sicignano-Lagonegro, per anni unico raccordo tra le zone interne del profondo Sud e il progresso, rappresentato dalla ferrovia per Salerno, Napoli e Roma. A tutt'oggi la linea non risulta soppressa ma i binari non esistono più e le stazioni sono tutte chiuse. L'ennesima incongruenza di un sistema che, in anni più recenti, si è sbilanciato ancora di più. L'Alta Velocità è sicuramente un'eccellenza, ma è anche l'unico modo per viaggiare in treno in Italia. Ci metti 60 minuti per andare a trecento all'ora da Napoli a Roma, poi impieghi almeno due ore per raggiungere Milano da Mantova con un regionale di Trenord. L'attuale sistema del trasporto su ferro è strutturalmente diviso in serie A (l'Alta Velocità) e serie B (tutto il resto). Peccato che gran parte dei viaggiatori salga proprio sugli inadeguati trenini locali dove certezze non ve ne sono molte. Non sempre sai quando si parte, si viaggia in piedi, schiacciati come sardine, perennemente in ritardo e in vagoni o troppo caldi o troppo freddi, a seconda della stagione. Ferrotramviaria, la società proprietaria dei due treni della morte, è una eccellenza in campo ferroviario locale e nulla ha a che fare con Trenitalia. Per le normative, però, non è sotto il controllo dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle Ferrovie, «unico soggetto tecnicamente indipendente rispetto agli operatori del trasporto su ferro», come scrive il Sole 24 Ore. Un organismo che vigila perché siano mantenuti i livelli di sicurezza sulla rete nazionale. Ma che sui viaggi di quei treni accartocciati non poteva vigilare. Per legge. E tra un sobbalzo e un sedile sventrato, i pendolari anche stamattina si sono rimessi in viaggio. Proprio come un esercito pronto a tutto. Anche alla morte.