

Giù al Nord

LA LOCOMOTIVA DEL SETTENTRIONE E I VAGONI DEL MEZZOGIORNO

Adolfo Scotto di Luzio

Si fa un gran parlare del modello Matera ma non credo ci sia al mondo un'altra capitale della cultura che non si possa raggiungere in treno. È quello, appunto, che accade in Basilicata. Certo i cantieri ci sono e sono aperti, e si spera che una volta inaugurata la serie degli eventi «Matera 2019» non cali il silenzio su questo splendido luogo italiano della memoria; che un'impresa, cominciata alla fine degli anni Trenta e poi abbandonata, il collegamento di Matera alla rete ferroviaria italiana, a Napoli e a Taranto e di qui al resto del Paese, possa essere finalmente realizzata, anche se a distanza di ormai ottant'anni.

Eppure l'evidenza sta lì e non può essere nascosta: c'è un Sud povero di reti infrastrutturali e c'è un Sud in cui quelle esistenti sono abbandonate a sé stesse,

per carenza di investimenti pubblici nazionali e per debolezza della spesa regionale. Il problema riguarda in maniera particolare i trasporti ferroviari e le linee metropolitane e a Napoli e in Campania - nella ben poco invidiabile compagnia della Sicilia -, assume proporzioni drammatiche. I dati sono quelli offerti dal rapporto di Legambiente, «Pendolaria 2018», resi noti pochi giorni fa.

Mentre il servizio cresce al Nord, in Lombardia in particolare, dove gli utenti in questi anni sono notevolmente aumentati e così la qualità dei mezzi (sebbene anche qui, ad uno sguardo più attento, i disagi sono molti e i modelli gestionali non sempre dei più trasparenti), in Campania i numeri parlano di un vero e proprio crollo. D'altronde chiunque abbia un minimo di dimestichezza con il quotidiano pendolare tra Porta Nolana, a Napoli, e anche solo Barra, Torre del Greco e Torre

Annunziata per lavoro o studio sa cosa vuol dire aspettare treni che non arrivano, affollati fino all'inverosimile, vecchi e sporchi, asfissianti d'estate e gelidi d'inverno, insicuri sempre. Per questo, in sette anni, quasi 160.000 viaggiatori hanno dato forfait. Hanno lasciato perdere e si sono messi in macchina.

Continua a pag. 28

LA LOCOMOTIVA DEL NORD E I VAGONI DEL MEZZOGIORNO

Adolfo Scotto di Luzio

Le ricadute, inevitabili, sono molteplici, congestione del traffico, aumento dei tassi di inquinamento, ma più in generale ogni diminuzione dei grandi servizi pubblici produce un impoverimento sul piano delle relazioni sociali: sapere di poter contare su qualcosa che è di tutti e come tale è condiviso è molto diverso dalla convinzione di dover fare affidamento solo sui propri mezzi e sulle proprie risorse. Vengono meno le occasioni in cui individui di condizioni sociali differenti fanno esperienza di ciò che hanno in comune per essere brutalmente restituiti a ciò che invece li rende ineguali. L'instaurazione di un modello privatistico in condizioni di povertà sociale diffusa rende se possibile ancora più aspra la disegualianza. La mobilità, detto in altri termini, non è solo una funzione economico-territoriale ma un requisito indispensabile per un buon funzionamento della democrazia. Ha a che fare con i diritti di cittadinanza, che nutre per una parte essenziale, ma anche con la sfera dei sentimenti pubblici. Sentirsi abbandonati, ritrovare nelle condizioni dei mezzi che si è costretti ad usare giorno dopo giorno la misura effettiva della considerazione sociale di cui si gode

alimenta una vasta corrente di frustrazione e di risentimento che ha un'incidenza politica decisiva. Il famoso popolo, di cui tanto si parla, prende forma anche e forse prevalentemente su terreni come questo. Eppure dei trasporti pubblici locali, dell'estensione della rete, della sua efficienza, dello stato dei mezzi, della loro longevità si parla poco. A volte un treno deraglia, come è successo giusto un anno fa a Pioltello, oppure un comitato di pendolari si mette di traverso sui binari mandando in tilt la rete, e allora sì il caso diventa di dominio pubblico, ma per il resto la gente continua faticosamente a stare in attesa di un annuncio sulla banchina di una stazione o pigiata come sardine dentro un vagone. Il dibattito nazionale, per parte sua, è tutto



Peso:1-11%,28-20%

orientato da alcuni eventi mediatici, come la Val di Susa, il grande palcoscenico dell'inconcludenza italiana di questi anni. Ma la rete ferroviaria locale è una piccola opera soltanto a patto di considerarla come un problema che riguarda di volta in volta gruppi differenti di utenti, o piccoli segmenti del sistema, mentre invece l'ammodernamento dell'infrastruttura, la sua estensione, la copertura di località lontane dai collegamenti nazionali è, presa nel suo complesso, non una grande opera bensì un'opera gigantesca, capace di convogliare investimenti, competenze tecniche, lavoro, ma soprattutto intelligenza politica.

Lo stato della rete ferroviaria locale è come poche altre questioni dirimente rispetto all'idea d' Italia che si ha in mente. La sua mera evidenza costringe a prendere una decisione riguardo all'assetto che si vuole dare al Paese. Perché se c'è una cosa evidente in questo caso è che nessun altro sarebbe in grado di farsi carico di un problema di queste dimensioni se non lo Stato unitario. Nessun altro soggetto ha la forza e le risorse per concepire un intervento vasto e articolato, quello che un tempo si sarebbe detto un piano nazionale. Fuori da questa dimensione unitaria non c'è spazio per altro se non

l'abbandono del più povero.

È questa l'alternativa con cui hanno a che fare oggi i partiti politici italiani, ma di fronte alla quale si trovano innanzitutto gli elettori meridionali. Non si può essere al tempo stesso nazionali e federalisti. E quindi non si può andare dietro a quelle forze politiche che si vogliono al tempo stesso nazionali e federaliste. Nella storia italiana le due opzioni sono sempre state incompatibili, ma lo sono ancora di più oggi quando si rifletta al fatto che il cosiddetto federalismo italiano non è altro che l'espressione da quarant'anni a questa parte dell'insofferenza settentrionale per la palla al piede che agli occhi di molti il Sud rappresenta.

Il nord ama pensarsi come una locomotiva. Chissà perché i meridionali, che pure tutte le mattine vanno a lavoro o studiano, dovrebbero essere contenti di spingere i vagoni.

