

Gli editoriali di FerPress. La tragedia di Andria: per favore, parliamo di trasporto regionale tutti i giorni

Author : ad

Date : 13 luglio 2016



(FERPRESS) - Roma, 13 LUG - La tragedia di Andria ha scatenato – come è giusto e sacrosanto, ovvio – un diluvio di articoli, di commenti e di editoriali sulla situazione del trasporto regionale in Italia, e in particolare delle ferrovie ex-concesse o regionali o addirittura “private” come le si voglia definire. L’incertezza dei termini già dice molto sulla confusione che riguarda questo settore, di cui in realtà l’informazione non dovrebbe occuparsi solo in occasione di eventi drammatici, ma facendo attenzione alla serie di problemi che questo particolare comparto ferroviario si trascina da anni.

Un’associazione come Asstra, che riunisce le imprese di trasporto locale e quindi anche la gran parte di queste aziende, ha condotto studi e ricerche evidenziando le varie questioni che attendono di essere risolte, a partire dalla giurisdizione sulla sicurezza ferroviaria, che – come è noto – non rientra tra le competenze dell’ANSF, ma è ancora affidata ad un ufficio del Ministero dei Trasporti.

Le polemiche ora si focalizzano sui ritardi burocratici nella realizzazione del raddoppio dei binari o sulla sopravvivenza di sistemi antidiluviani come il “blocco telefonico”: nel carrozzone, ci si infila anche un po’ di retorica sulla lotta di classe e sull’alta velocità, dimenticando che è ormai acclarato che, senza l’alta velocità, il sistema ferroviario sarebbe stato condannato alla decadenza in tutto il mondo e avrebbe aumentato, e non diminuito, i problemi sulla sicurezza. Inoltre, la sorte ha voluto che la tragedia coinvolgesse un’azienda che proprio intorno a Bari svolge un servizio che un ascoltatore radiofonico ha definito un “gioiellino” e a cui tutti riconoscono di stare svolgendo un importante sforzo di modernizzazione, a partire da quel collegamento dell’aeroporto con la rete regionale (finora un caso unico in Italia) che – paradossalmente – ha finito per incentivare i passeggeri a rivolgersi al mezzo ferroviario, come dimostrano le drammatiche storie di alcuni dei viaggiatori purtroppo coinvolti nell’incidente.

La realtà è che – in questo come in altri settori – l’Italia sconta un ritardo perlomeno ventennale che, nonostante ogni buona volontà, non si recupera in pochi giorni, soprattutto se continuano gli assurdi conflitti di competenze tra Regioni e burocrazie, che hanno giocato il loro ruolo anche in questo caso ma che costituiscono un problema quotidiano ed indifferibile di cui la stampa farebbe bene ad occuparsi tutti i giorni, invece di occuparsi delle veline del palazzo.

Ad esempio, non può essere solo la meritoria iniziativa di un quotidiano come la Gazzetta del Mezzogiorno a tenere accesa l’attenzione sullo scandalo del mancato raddoppio dei 33 chilometri della Termoli-Lesina, un binario unico che sopravvive non su una linea secondaria, ma su una delle principali direttrici della rete del nostro Paese, quella direttrice adriatica che fu nientemeno la prima ad essere costruita dal neonato regno d’Italia per sviluppare i collegamenti verso il Sud. Ma allora, con tutti i difetti, lo Stato era uno Stato e la classe politica forse ancora elitaria e aristocratica, ma certo con maggiori caratteristiche di preveggenza.

Facciamo quindi una proposta: anche i grandi “giornaloni” pubblichino sulle proprie prime pagine il calendario del numero dei giorni (o degli anni) da cui si attende la soluzione del problema della Termoli-Lesina o i talk show si mobilitino per indagare le ragioni che impediscono la realizzazione dell’opera e l’utilizzo di fondi che risultano già stanziati e che rischiano addirittura di perdersi.

L’informazione non può comportarsi da Ponzio Pilato e dimenticare che la gente attende soluzione ai problemi e non un continuo chiacchiericcio sulle ubbie della casta: qualcuno si ricorda, ad esempio, che alcune Regioni hanno promosso ricorsi alla Corte Costituzionale contro una riforma dei porti quasi unanimemente condivisa e che ha l’unico difetto di ridurre il numero delle Autorità portuali e, dunque, qualche appetito territoriale? O che la riforma del trasporto pubblico locale sta incontrando proprio in Conferenza Stato-Regioni i principali ostacoli? Parliamo di trasporti, ma per favore tutti i giorni e non solo in occasione di tristissimi eventi, perché questo è il miglior modo per evitarli.