

Invia il tuo materiale a:

pagina13@email.it

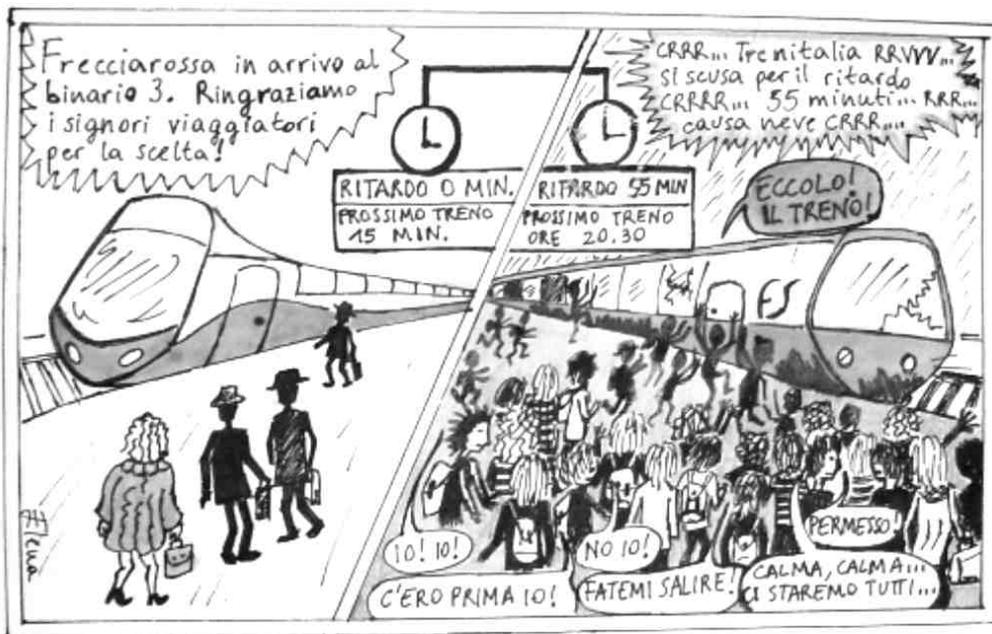
Oppure clicca sul link:

<http://pagina3dici.blogspot.com>

Anno II - Numero 17 - 25 Febbraio 2010

Con il contributo dell'Università degli Studi di Verona

La gente va a piedi o va a cavallo. Non è vero che si va a piedi o a cavallo! C'è un'altra maniera ca' Leonardo! Come? Col TRENO! Il treno è costruito così Leonardo: du binari, più facile di così si more, ma lunghi! Ma puoi arrivare in AfriHa... te non ti preoccupare se le finisce subito è binario morto; vai, du pezzi di ferro, diho... du pezzi di ferro li saprete costruire?! Di ferro duro! Du pezzi di ferro duro con du hosi di legno dentro! Va bene? Vai con questi du pezzi di ferro dove ti pare: curvi quando c'è da curvare; salisci; scendi... Leonardo guarda... ora disegno io... disegno peggio di lei scusi se mi permetto...



Il treno dei desideri

Trenitalia risulta essere comoda per una sola cosa: gli insulti. Almeno per quanto mi riguarda. Io sono uno che purtroppo, o per fortuna, viaggia molto: mi trovo spesso a viaggiare sui treni e non posso certo dirmi soddisfatto del servizio. Chiunque, viaggia regolarmente sui treni, potrebbe scrivere pagine sui problemi che incontra. Qualcuno potrebbe obiettare che è come sparare sulla croce rossa, ma i disagi e la mancanza di organizzazione non sono solo personali ma sono alla base di un'insufficienza strutturale di tutto il paese. L'Italia è il paese europeo con il trasporto merci stradale più alto, questo vuol dire che in percentuale le merci vengono trasportate più sui TIR che su altri mezzi, come treni e navi. Comportando più inquinamento, più traffico, più disagi e costi maggiorati per il trasporto ma

soprattutto un aumento dei tempi di consegna, da non sottovalutare se si parla di alimenti. Siamo un paese che non impara dai suoi errori, ma perché continuare a usare un sistema che oggettivamente è il peggiore? Sicuramente questa tendenza è figlia di una decisione aziendale ma penso che anche lo stato delle infrastrutture non aiuti a prendere una decisione diversa. Il motivo risiede nelle condizioni del sistema ferroviario nazionale, un sistema che funziona a singhiozzi perfino in una stupida domenica di marzo, un sistema che alla prima nevicata crolla in un paio d'ore lasciando nel caos migliaia di passeggeri, un sistema che prevede una linea ad alta velocità e non prevede garanzie per un regionale Modena-Verona. Se in questo sistema pensiamo solamente ad aggiungere qualche punto percentuale di trasporto merci lo scenario sarebbe ad dir poco catastrofico, per dirla breve già c'è casino adesso, figuriamoci

dopo. Questo deve far riflettere sulle scelte, non tanto di chi usa i treni quanto di chi li dirige. In una nazione dove si punta sulla velocità e non sulla solidità, non c'è da stupirsi se c'è chi sceglie di non prendere il treno. Prendiamo ad esempio le grandi opere per la costruzione di ferrovie per l'alta velocità, enormi cantieri che costruiscono, enormi binari per enormi treni che fanno enormi ritardi. Alla stazione di Bologna c'è sempre almeno un treno ad alta velocità in ritardo almeno di mezz'ora, perché? Perché l'Italia vorrebbe il paese della bella vita, il paese dei treni colorati e velocissimi, con un vagone ristorante che possa offrire una cernia fresca per tutti, il paese dove per fare Bologna Milano ci si impiega un'ora e mezza. Ma l'Italia è soprattutto il paese dei regionali colmi di gente, dei ritardi e delle coincidenze perse. Tutto questo per non parlare dei treni al sud: in Basilicata ci sono 2 stazioni.

Elio



n una delle Lettere luterane, Pasolini ci ricorda come le nostre fonti educative più immediate siano mute, materiali, oggettuali, inerti, puramente presenti; sono fonti che potremmo definire grottesche, a tal punto esse coniugano il massimo dell'efficacia nel plasmarci con il minimo dell'autorità per permettersi di farlo (in questo sono il contrario dei nostri insegnanti, così come dei nostri superiori); esse ci parlano continuamente, in virtù del nostro semplice essere nel mondo, facendosi beffe di ogni rifiuto che si possa loro opporre. Eppure - o forse proprio in forza di ciò - nonostante questo rifiuto i discorsi che esse ci indirizzano penetrano senza resistenze in noi, attraversando il nostro isolamento, i continui tentativi di appartarci e rinchiuderci. Certo è che, come tutte le fonti educative, anche quelle materiali e oggettuali hanno un forte potere su di noi, potere che consiste nel modellare e disciplinare quello stesso nostro essere nel mondo che ci rende esposti ad esse. Sia ad esempio il caso degli schermi gentilmente concessi da LG a Trenitalia, e da questa al nostro sguardo e al nostro udito. Qui la questione non è quella di sapere se la compagnia ha effettivamente il diritto di colpire i propri clienti con l'insistenza ottusa che contraddistingue ogni pubblicità, oppure se questa offesa reiterata dovrà un giorno essere pagata senza alcuna detrazione (ed è naturalmente quello che noi ci auguriamo).

Il problema che qui si pone è

quello di capire che cosa effettivamente accade a coloro che attendono ogni giorno il proprio treno in un ambiente saturato dagli schermi e dai loro continui discorsi. Non è certo difficile immaginare l'ostinazione con cui la pubblicità ci insegue su ogni binario, quasi a voler concorrere con i tabelloni degli orari (lotta certo impari, essendo le informazioni sui ritardi decisamente meno seducenti anche della più sciocca pubblicità: preferiamo essere coinvolti dalla trivialità del fatto che 7 sia più grande di 2, piuttosto che pensare alle conseguenze di un ritardo che pare non fermarsi ai 30 minuti). Ci stiamo abituando sempre più ad essere interpellati dai (talvolta) muti discorsi degli oggetti e degli schermi, e forse anche ad attendere l'imminente, prossimo discorso, la prossima proposta di chi è infaticabilmente pronto a offrirci chissà quale possibilità. Noncurante del nostro desiderio di stare assieme ai nostri compagni di viaggio: essendo lì per noi, vuole essere il più vero, l'esclusivo dei nostri compagni. Noncurante anche della nostra disposizione ad accoglierlo o meno: sa già di essere nel giusto, coperto dall'autorità di chi concede lui gli spazi necessari; sa anche che noi, in ogni caso, non alzeremo mai la voce contro di lui, e se anche ne avessimo il coraggio, lui certo non accoglierà la nostra voce come noi abbiamo accolto la sua; sa, infine, che anche se non accoglieremo obbedientemente la sua voce e il suo comando, essi saranno già penetrati in noi, avranno già aggirato ogni nostra difesa, per il semplice fatto che noi siamo lì, circondati da quegli schermi, nella nostra inerme esposizione.

Marco

NO condizionamento sul binario

Parlare di ferrovie verso Ovest significa portare alcune parole nei sondaggi di Valsusa. Il palco alpino si colora, il 22 febbraio, delle affermazioni del prefetto di Torino Paolo Padoin in merito al proseguimento dei sondaggi "propedeutici alla realizzazione della Torino-Lione". A fine marzo, le elezioni piemontesi (di cui i candidati Cota-Bresso, Bresso-Cota) dovrebbero accadere nella continuità dei lavori di analisi del sottosuolo per la costruzione della alta velocità. La preoccupazione degli amministratori (termine generico per descrivere coloro che gestiscono a livello locale la criticità dell'opera) hanno a che fare con l'aspetto dell'ordine pubblico. Da qui le dichiarazioni del prefetto torinese. Ci saranno due momenti di impegno per le forze dell'ordine: la tornata elettorale appunto e l'ostensione della Sindone a Torino. Tuttavia è Padoin a ribadire: "non è ammissibile che tali interventi siano condizionati dall'attività di gruppi di protesta organizzati o dalla presenza attiva di esponenti di centri sociali". Il lessico "ordinato" prescrive dunque la continuità. Nonostante le proteste, i centri sociali, le presenze attive, si dovrà andare avanti. Evidentemente il fuoco politico si muove dalla messa in discussione delle istanze di (non)realizzazione, alla prevenzione terapeutica del lavoro. L'alta velocità ha due necessità, parafrasando Padoin: continuare, nell'essere protetta. Nel ciclo elettorale (che prevede l'interruzione civica di ogni attività di dibattito pubblico che vizi il voto) la TAV avanzerà. Nonostante i freni imposti a Susa, spazio di terra opaco e

sottaciuto nel proprio quotidiano e vitale movimento, non sono ammissibili "condizionamenti". Queste parole consegnate al pubblico uditorio connotano una prima riduzione dell'opposizione a fonte di condizionamento (di cui lo spotenziamento politico). Opporre una forza (NO TAV) ad un'altra (sondaggi TAV) diviene in questo primo passaggio condizionamento (di un gruppo di pressione interno, parcellare) rispetto alla totalità (inclusente) dell'opera. Dal conflitto frontale all'influenzamento interno (il virus che modifica). Tuttavia la posizione del prefetto di Torino

opera un'ulteriore riduzione: "non è ammissibile che tali interventi siano condizionati". L'esteriorità del NO TAV è dunque prima ricondotta ad interiorità morbosa, e poi annullata nella minaccia del prefetto. Il resto non ammesso: la discussione politica è svuotata. Tutto questo accade mentre il raddoppiamento autostradale Brescia-Bergamo-Milano è già in atto, a Verona si vogliono bucare le Torricelle per il traforo tangenziale e i tabelloni elettorali tornano ad inquinare lo sguardo di chi cammina lungo Torino. In ogni angolo. Mentre l'alta velocità issa la bandiera

della riduzione del traffico su ruota, strade extraurbane ed autostrade si potenziano (non da ultimo il passante di Mestre). La schizofrenia raggiunge un polo di visibilità ingombrante. "Più la macchina capitalistica deterritorializza i flussi per estrarne il plusvalore, più i suoi apparati annessi, burocratici e polizieschi, riterritorializzano a più non posso assorbendo una parte crescente di plusvalore". E così la passeggiata dello schizo "si addentra nella deterritorializzazione" mentre "ritrova la terra".

Rughe

Coincidenze

Il necessario è ciò che è e che non può non essere. Il contingente, con più modestia, è ciò che è ma che può non essere. È ciò che è, ma che potrebbe essere anche qualcosa di diverso. Perché a volte le cose non vanno come pensiamo debbano andare, e invece ad arrivare sono quelle che non desideravamo capitassero. E quando ci accorgiamo che non è andata come speravamo, o che è andata proprio come temevamo andasse a finire, ci succede di andare al bar e riderci sopra con gli amici, o di andare al bar e ubriacarsi con o senza amici, o di rimanere in casa senza volere né bere né ridere, o forse più bere che ridere, nell'incertezza di cosa dire o cosa fare, risolvendola chi in bestemmie chi in lacrime chi in silenzio.

Nelle ore trascorse nelle diverse stazioni ad attendere treni, per lo più regionali, per lo più di solo seconda classe, ho imparato che alcune volte le cose non sono né come devono essere né come dovrebbero essere né come vorremmo che fossero. Semplicemente, alcune volte le cose sono in ritardo, che è un modo di essere e di non essere allo stesso tempo. Di essere nel posto giusto all'ora sbagliata, o di essere nel posto sbagliato all'ora giusta.

Considerato poi che, in molte stazioni, oltre a non esserci i treni che ancora devono esserci, neppure ci sono bar in cui andare a ridere o a ubriacarsi con qualche compagno di viaggio, e anche che piangere per un regionale è inopportuno, la gente fa quel che può fare: accendersi sigarette e tirare madonne. Nell'attesa di una voce anonima e sgradevole che annunci che possiamo smettere di bestemmiare e di fumare perché il treno sta arrivando.

Ma c'è la pioggia, la neve, la nebbia, il ghiaccio, un guasto al motore, una linea interrotta, un passaggio a livello non funzionante, dei lavori in corso, una deviazione di percorso, uno sciopero del personale, uno sciopero dei sindacati, uno sciopero dei trasporti, uno sciopero che sia uno sciopero, una coincidenza a cui dare la precedenza, un binario dissestato, un binario bloccato, un blackout o un cortocircuito. E ogni volta le

contingenze di un ritardo sono superiore a un orario da rispettare.

Ma una volta, ricordo, eravamo partiti in orario. Succede. E alla prima fermata eravamo arrivati in orario. Poi, tra la prima e la seconda, su un vagone di quel regionale di sola seconda classe, un signore iniziò a urlare, e non perché spaventato dal fatto di essere in orario, ma perché voleva uccidersi. Solitamente, chi si uccide col treno lo fa buttandosi sotto le rotaie. Lui voleva buttarsi dal finestrino, attraverso il quale probabilmente non sarebbe passato. E urlava di voler parlare con qualcuno e che chiamassero il controllore e che chiamassero i carabinieri. Mentre qualcuno si prodigava di chiamare e il primo e i secondi, qualcun altro gli ricordava che la vita è sacra, che la vita non è da buttare, che tutti si può essere felici e che il Signore di sicuro gli sarebbe stato vicino. L'uomo, che ogni tanto si sedeva quasi si fosse calmato, riprendeva ad agitarsi e diceva di non volere vivere, di essere stanco di stare da solo, di essere stanco di tirare a campare. Come un pappagallo che ha scoperto di poter dire qualcosa con rabbia, continuava a ripeterlo. Un mio amico - che non ha l'abitudine di parlare troppo e che gli era seduto vicino, mentre lui lo fissava - ha capito che non c'era bisogno di dire altro, e a voce bassa gli ha ripetuto che su quel vagone tutti erano stanchi di tirare a campare. E l'uomo si è messo a sedere, aspettando di arrivare alla stazione dove una volante dei carabinieri lo aspettava. E per salirci non gli hanno chiesto il biglietto. Solo i documenti.

Quando siamo arrivati alla stazione di fine corsa, la voce sul treno si scusava e comunicava che a causa di un tentato suicidio avevamo maturato 47 minuti di ritardo. Come quando a Bologna un intercity diretto a Trento era in ritardo di 106 minuti. Molte volte sono stato in ritardo su un treno, ma mai di venti, trenta, quaranta o sessanta, ma di 19 o 33 o 48 o 57 o 74 minuti. La precisione è importante soprattutto quando si è in ritardo, che è essere e non essere allo stesso tempo. Ma non sempre. Ricordo di un ritardo di un regionale diretto a Verona annunciato dalla voce sgradevole come indefinito...

Paolino

La fattucchiera italiana. un binario morto

In linea con la feroce critica sferrata da Grillo a banche e a compagnie di telefonia mobile e fissa, anche Trenitalia con i servizi (o più propriamente disservizi) da essa offerti quotidianamente all'utenza avrebbe tutte le carte in regola per essere definita dall'istrione genovese come un' "associazione a delinquere legalizzata". Così come la suddetta eventuale designazione di un servizio pubblico quale Trenitalia ci fa sorridere e simultaneamente tremare i polsi, anche un Berlusconi immortalato sul convoglio Freccia Rossa da Panorama nel Marzo 2009, con indosso un berretto da capotreno nel giorno dell'inaugurazione della Linea Alta Velocità Milano-Roma, ha del grottesco.

In realtà, se l'avvento del Freccia Rossa ha focalizzato l'attenzione mediatica su di sé, facendosi gettare inesorabilmente nell' "occhio del ciclone ferroviario" insieme agli stupefatti occhi dell'italiano medio, che finalmente potrà affrettarsi con il pargoletto di 10 anni verso il passaggio a livello più vicino per impressionarsi vedendo sfrecciare agli oltre 300 km/h un convoglio che raramente e forse mai potrà e vorrà utilizzare in ragione a palesi impedimenti economici, è tuttavia altrove il vero quartiere dell'orrore, in ben altri peggiori anfratti di questa S.p.a. prende forma il reale disagio dei trasporti su rotaia, che pian piano si insinua prima nelle tasche e poi nel cervello/fegato dei milioni di italiani che utilizzano i mezzi Trenitalia per spostarsi ogni giorno.

Le tratte regionali, infatti, hanno recentemente subito l'ennesimo incremento dei prezzi: è vero, è una corbelleria, si tratta in fondo di pochi centesimi di euro, e la nostra parrebbe essere più una speculazione intellettualistica e qualunquista piuttosto che la descrizione di un impiccio reale, non fosse che questi pochi centesimi vanno ad ingrassare una macchina poco oliata e che resterà tale a prescindere dall'ingresso di una quantità sempre maggiore di moneta sonante nelle sue capienti casse. Ad acuire il fastidio di aggiungere pochi centesimi al prezzo che gli utenti - soprattutto studenti universitari e in quanto tali con un proprio reddito spesso vicino allo zero - devono pagare per l'acquisto dei biglietti regionali, si annette una

pressoché totale assenza di giustificazione a questo stesso aumento delle tariffe, aspetto facilmente notabile se ci si connette al sito web delle Ferrovie dello Stato e si scorrono le notizie: pubblicità di concorsi letterari, stravaganti alleanze tra Trenitalia e Vodafone o Telecom Italia per disporre i Treni Alta Velocità di connessione wi - fi, ma nulla che ricordi pur vagamente una giustificazione dettagliata o meno dell'aumento tariffario di molti biglietti di tratte regionali ed interregionali, a meno che non si ricorra alle usuali ed inflazionate (per quanto parzialmente vere) motivazioni che vedono protagoniste la manutenzione e pulizia dei mezzi, la sicurezza dei convogli ferroviari e quant'altro serve a corroborare l'insaziabile curiosità del cliente e a rinfrancarlo dalla rabbiosa necessità di esporre fastidiosi reclami e lamentele.

Ciò che pare inserirsi come l'ultimo anello di un circolo vizioso, inteso nella sua accezione più letterale, all'interno di questo sistema profondamente dissestato di muoversi su rotaia nel Belpaese, è la manifestata vetustà della differenziazione tra vetture di prima e di seconda classe: esperire come quotidianamente moltissimi convogli viaggino con persone stipate nei modi più impensabili nei vagoni di seconda classe, mentre le carrozze di prima classe viaggino leggere portandosi appresso il triste vuoto di un metodo che non funziona più e che forse non ha mai funzionato appare come la più eclatante presa in giro nei confronti della già di per sé spossante "giornata tipo" del pendolare o anche solo del semplice passeggero saltuario. Condivisibile ed auspicabile l'abolizione della distinzione in classi e la creazione di una sola categoria di viaggiatori, nella quale chi ha a disposizione il solito infimo budget e chi può permettersi di spendere di più abbiano eguale diritto di viaggiare dignitosamente e il dovere di non arrecare alcun danno ai mezzi: una soluzione sicuramente troppo ideale, forse utopista quanto banale ma che si presenta oggi come il primo indispensabile passo verso una più acuta democratizzazione del modo di vivere ed utilizzare la rotaia in Italia.

Fabio Vergine