

## **ARRIVA LA PRIMAVERA, ESCURSIONI DI MARZO IN TRENO!**

di Massimo Ferrari

Presidente Assoutenti/Utp e CdG AMODO

**Marzo: cambio della guardia tra inverno e primavera.** Con la stagione più favorevole – in termini di ore di luce, perché, quanto a temperature, il cambio climatico di freddi rigidi ne lasciato giusto un vago ricordo – torna la voglia di qualche escursione su rotaia.

**Domenica 3 marzo: staffetta bus+treno da Bormio a Milano,** con cambio (obbligato) a Tirano. La Valtellina è una delle rare province italiane in cui l'offerta di servizi pubblici è improntata a canoni (quasi) elvetic. Corse di autobus coincidenti nelle stazioni, orari pubblicati, non solo in rete, ma anche sui tradizionali fascicoletti cartacei ed esposti in ogni caso alle paline di fermata.

Nel centro di Bormio c'è una autostazione coperta con tanto di sala d'attesa ed ampio esercizio bar. La biglietteria è attiva anche nei festivi e vende un biglietto integrato IVOL (Io Viaggio Ovunque in Lombardia) che, al prezzo di 16,50 euro, già conviene rispetto all'acquisto di due tagliandi separati per Milano (affarone se, al medesimo prezzo, uno si spingesse fino a Voghera o Mantova!). Manca l'obliteratrice, ma è consentito scrivere la data sul biglietto.

Dieci minuti prima della partenza delle 16.50 siamo gli unici clienti a bordo. Poi, nel giro di pochi minuti, la corriera si riempie di ragazzi muniti di sci. Occorre giusto un'ora per arrivare a Tirano, dove c'è un comparto tranquillo di 18 minuti col treno. Ma il bus percorre la vecchia statale e ad ogni centro abitato scende qualche giovane sciatore. Gli ultimi tre chilometri sono in comune con la strada a scorrimento veloce che, in prossimità di Tirano, si trasforma in una lenta colonna di auto.

L'autista spiega che il treno, ovviamente (mica siamo proprio in Svizzera!), non aspetta e spesso capita di dover attendere la corsa successiva, un'ora dopo. Se però si buca l'ultima coincidenza alle 20.08, si rischia di dover dormire a Tirano. Sempre che ci sia ancora posto negli alberghi.

Siamo fortunati e, con un margine di soli tre minuti ed una corsa nel lungo sottopasso (adesso i bus si attestano al lato sud del fascio binari ed evitano così ulteriori possibili ingorghi in centro), riusciamo a salire al volo, ma senza obliterare. Il

controllore, comunque, accetta bonariamente la data scritta a penna. Nonostante la professionalità del personale della Perego, è chiaro che il bus in certi casi diventa inaffidabile.

Si potranno gestire così le Olimpiadi Invernali? A Sankt Moritz o a Zermatt, rinomate località montane servite direttamente dalla ferrovia, non ci sarebbero problemi (all'ultimo Forum di Davos alcuni tra gli influenti partecipanti hanno abbandonato le berline con autista per arrivare puntuali col treno). A Bormio o, peggio, a Cortina non avrebbero potuto fare altrettanto.

**Mercoledì 13 marzo: una corsa a Firenze in giornata.** All'andata, però, si passa da Prato per consegnare un plico ad un conoscente. Per evitare una levataccia (Intercity diretto da Milano alle 6.50), si parte alle 7.35 con Italo. Si paga un po' di più, ma c'è la soddisfazione di doppiare il suddetto Intercity e di prenderlo poi con tutto comodo a Bologna.

A dispetto della giornata uggiosa, Firenze è percorsa da frotte di turisti in coppia o in gruppo. Più che ai monumenti ed ai musei, soprattutto gli orientali sembrano attratti dalle numerose pelletterie che vendono - a prezzi stellari - il made in Italy. Davanti a Palazzo Pitti si prende un taxi (8 euro) per salire al piazzale Michelangelo e godersi il sempre incantevole panorama. Anni addietro era spuntato il progetto di una funicolare per agevolare la salita dal Lungarno e limitare l'accesso dei torpedoni. Naturalmente è stato cassato da comitati preoccupati dal possibile snaturamento dell'ambiente (ma non dai gas di scarico).

Anche la stazione Belfiore dell'Alta Velocità è stata per ora stoppata da legali che sul cavillo hanno costruito la propria carriera politica. Per una volta non sono sicuro di stigmatizzarli, visto che forse è preferibile potenziare l'attraversamento in superficie della città ed evitare le prevedibili incognite del sottosuolo. Ma intanto un'enorme voragine è stata scavata in prossimità della Fortezza da Basso e, se non verrà completata l'opera, non si sa bene a che fine destinarla.

Si può contemplare il cratere - non senza sgomento - utilizzando la T2, la nuova tranvia da poco inaugurata. La periferia di Firenze non è certo degna del meraviglioso centro storico. Il passaggio del tram restituisce quanto meno un poco di ordine e funzionalità nei collegamenti.

Infatti in 22 minuti si arriva all'aeroporto di Peretola, uno scalo in via di potenziamento per ora dotato di un solo piccolo ma dignitoso terminal. Firenze è una delle non molte città importanti in cui la stazione surclassa alla grande l'aeroporto in termini di movimento passeggeri, come pure di attività commerciali

indotte. Il tram, in ogni caso, fa la sua bella figura. Vista la pioggerellina fastidiosa, si vorrebbe anticipare di un'ora il ritorno a Milano, ma i treni sono tutti al completo.

**Venerdì 15 marzo: puntata alle Cinque Terre**, previo pernottamento strategico in un albergo antistante la stazione di La Spezia. Arrivo da Milano con Intercity per Grosseto, abbastanza affollato e puntuale. Nel pomeriggio c'è tempo per una escursione in bus a Portovenere, ma non si vendono biglietti a bordo, neppure a prezzo maggiorato. Alcuni turisti, perciò, viaggiano gratis loro malgrado.

La giornata di sabato è tutta dedicata alle Cinque Terre, con sosta in ognuna delle splendide località rivierasche: Monterosso, Vernazza, Corniglia, Manarola, Riomaggiore. Biglietto giornaliero di libera circolazione da La Spezia a Levanto: 13 euro, valido su tutti i 6 treni utilizzati.

Finalmente in Italia una iniziativa (il "Cinque Terre Express", per l'appunto) che non si riduce a qualche conferenza stampa per riproporre servizi preesistenti. C'è davvero una corsa cadenzata ogni mezz'ora e, benché la stagione sia appena agli esordi, i treni sono già abbastanza affollati da gruppi di italiani, francesi, tedeschi, russi, cinesi. In estate la ressa è assicurata, anche perché, ad oltre sette anni dall'alluvione, il famoso "Sentiero dell'Amore" continua ad essere chiuso (di impiegare giovani disoccupati a caccia di Reddito di Cittadinanza per mettere in sicurezza il tracciato non se ne parla nemmeno).

In compenso in ogni fermata c'è un chiosco presidiato da ragazze di Trenitalia per assistere gli escursionisti ed anche le toilette sono state riaperte, pulite e presidiate, previo pagamento di un euro, da cui sono esentati i possessori della carta giornaliera, che accedono gratuitamente anche ad alcune corse di bus coincidenti. Un'offerta davvero (quasi) svizzera.

La domenica, dopo un'ulteriore escursione in bus a Lerici ("sette terre" in quarantotto ore!), si rientra a Milano, anticipando di un'ora rispetto al Freccia Bianca in precedenza prenotato. L'Intercity è quasi completo, ma, pagando 4 euro in più, si trovano due posti in prima classe.

**Mercoledì 20 marzo: equinozio di primavera con escursione a Saluzzo** per provare una delle ferrovie locali "sospese" al tempo della infausta giunta Cota ed ora (dopo quattro anni di ripensamenti e con le nuove elezioni regionali alle viste) finalmente riaperta dalla amministrazione uscente di Chiamparino.

Viaggio alla volta di Torino con Italo, che, se prenotato con qualche giorno di anticipo, costa appena un paio d'euro più di un regionale, ma ci mette un'ora anziché due. A Porta Nuova, però, la biglietteria non è in grado di emettere un biglietto per Saluzzo, ma solo fino a Savigliano. Infatti i treni sono stati ripristinati limitatamente alle fasce di punta (4 coppie di corse al mattino, altre 4 nel pomeriggio), mentre a metà giornata circolano bus a tariffa non integrata. Perché? Semplice: il prezzo "tutto treno", che useremo al ritorno è di 5,75 euro. La soluzione treno+bus all'andata vale 5,25 + 3,10 euro. Evidentemente il gestore dell'autolinea ha accettato di assicurare le corse "di morbida" (e, in effetti, la cadenza dei collegamenti è oraria), ma non vuole perderci sugli introiti

Tipici pasticci all'italiana. Infatti sul bus che prendiamo a Savigliano, l'autista vende il biglietto, un suo collega a bordo si lamenta della difficoltà di verificare gli abbonamenti, un terzo agente controlla i biglietti appena emessi dal conducente. E poi si dice che il bus abbisogna di minor personale! Sul Minuetto al ritorno, invece, oltre al macchinista c'è a bordo un solo controllore che, a scanso di malintesi, non verifica nessun titolo di viaggio.

Saluzzo, patria di Silvio Pellico, è una cittadina di 17 mila abitanti inclusa da una nota rivista americana tra le 11 località italiane da visitare prima che vengano scoperte dal turismo di massa. Un rischio remoto, almeno a giudicare dall'offerta ferroviaria. Un tempo a Saluzzo confluivano tre diverse linee, ma dal giugno del 2012 al gennaio 2019 non ha circolato un solo treno passeggeri. L'imponente fabbricato viaggiatori, la cui manutenzione lascia molto a desiderare, è tuttora sprangato. Per fortuna che c'è un bar tabaccheria (con tanto di biliardo, forse in omaggio al mitico "Riccardo" di Giorgio Gaber), che, oltre a caffè e panini, vende anche titoli di viaggio.

A Savigliano l'interregionale da Savona è in ritardo e farebbe perdere la corrispondenza a Porta Nuova. Però c'è un locale da Fossano che va direttamente nel Passante torinese e consente di agguantare Italo a Porta Susa.

Nel complesso quattro esperienze positive – pur con tutti i limiti del "sistema Italia" - che dimostrano come sia possibile, e spesso anche conveniente, fare turismo senza dipendere dall'auto. Un plauso bipartisan a quattro amministrazioni – due di centro destra (Lombardia e Liguria), due di centro sinistra (Piemonte e Firenze) - per quello che hanno fatto: IVOL, "Cinque Terre Express". riapertura di linee secondarie, tram di Peretola. E, soprattutto, un incoraggiamento per il molto altro che resterebbe da fare.