LE FS SULLA STAMPA

- Che fine ha fatto il bigliettaio?
- Le stazioni senza biglietterie
- Meno treni per gli italiani
- Treni regionali a rischio
- Piove sul bagnato
- Grandi Opere, servono 15 miliardi
- Binario stretto per i privati

a cura di Antonio D'Angelo

CHE FINE HA FATTO IL BIGLIETTAIO?

Qualcuno lo rimpiange apertamente, passando ad enumerare gli innumerevoli vantaggi e i meriti indiscussi della figura: costituiva un formidabile freno all'evasione (in effetti: un problema mica da ridere..); un regolatore dei flussi e dell'ordinato sfruttamento degli spazi in vettura (mitico l' *"avanti, c'è posto!",* diventato un toponimo dell'Italietta). Era "arbitro" e primo "operatore sociale di pronto intervento" nella soluzione delle diatribe e degli inevitabili dibattiti che nascevano tra il pubblico di viaggiatori, quando gli italiani avevano ancora voglia di discutere e di approfittare degli spazi di socializzazione (come dimostrano gli inarrivabili filmati di "Specchio segreto" del grande Nanni Loy, soprattutto quelli dedicati ai viaggi in "seconda classe" in treno), e non erano ancora anestetizzati e decerebralizzati dall'individualismo consumeristico e dall'onanismo televisivo. Forse non si sarà capito, ma stiamo parlando del "bigliettaio", questa ormai mitica figura quasi identificata per antonomasia nel principe dei controllori e dell' "umanesimo" italico, l'inimitabile Aldo Fabrizi, protagonista dell'omonimo film ("*Avanti, c'è posto*!", appunto) di Mario Bonnard.

Questo lungo e apparentemente "decontestualizzante" cappello serve ad introdurre un argomento, ahimè, molto serio ed i titoli di giornali come **Repubblica** (mercoledì 4 giugno: "La rivoluzione dei treni, è scomparso il bigliettaio") e la **Stampa** (15 maggio: "Addio vecchio bigliettaio"), in cui si riesuma, a torto o a ragione, la vecchia categoria del "bigliettaio". Che gli addetti alle biglietterie dei treni possano essere definiti "bigliettai" ci lascia un po' perplessi, e non tanto per una questione semantica, ma per la mancata corrispondenza con l'icona ormai consolidata rappresentata dal personale che effettuava il servizio di biglietteria sui tram e sugli autobus (ad esempio, dietro allo sportello non c'è il ruolo "attivo", quasi di "co-pilota" o, comunque, di organizzatore di un servizio complesso, tipico della figura del bigliettaio "classico"), ma tant'è, la stampa ha le sue esigenze (anche di costume) e le sue necessità di sintesi, per cui non c'è da stupirsi se, per la **Stampa,** il bigliettaio diventa "vecchio" senza spiegare bene perchè, mentre per **Repubblica** la "rivoluzione dei treni" parte dalla scomparsa dei "bigliettai" (che, sui treni – come è noto –, non ci sono, dato che, casomai, ci sono i "controllori", *ndr*).

Ma lasciamo da parte le divagazioni e veniamo alla sostanza dei problemi, cioè al piano di razionalizzazione intrapreso dalle Ferrovie dello Stato per cercare di contenere i costi, in assenza dei finanziamenti necessari per poter proseguire alcuni tipi di servizio. Come emerge anche dall'analisi delle date, la **Stampa** ha "bruciato sul tempo" gli altri giornali, anticipan-