

PAOLO MERLINI, PASSEGGERO IN NOME DELLA “DECRESITA”

Racconti di viaggio, “pubblico” per scelta

Una presentazione è d’obbligo per un personaggio davvero singolare: Paolo Merlini classe 1968, marito di Maria Luisa e padre di Stefano e Lorenzo, è dotato di una curiosità insaziabile e di una passione morbosa per i viaggi lenti coltivata con ostinazione sin dall’adolescenza.

Cicloturista per vocazione, da giovane, ha svolto il servizio civile come bibliotecario in un piccolo paese dell’entroterra marchigiano dove ha contratto il morbo della bibliofilia. Genere letterario preferito, neanche a dirlo, è la narrativa di viaggio usata come palliativo per la sua conclamata dromomania.

Di professione piccolo imprenditore, risiede a San Benedetto del Tronto (AP) ma.... “vive altrove”.

Da dieci anni porta avanti una ricerca sul sistema dei trasporti pubblici locali convinto che: “La soluzione del problema Mobilità va cercata oltre l’automobile” (Guido Viale: Vita e morte dell’automobile. La mobilità che viene).

La sua passione per il viaggio lento con i mezzi pubblici gli è valsa l’appellativo di “esperto di vie traverse”.

Nel 2008 ha iniziato a divulgare i risultati della sua ricerca su varie testate telematiche. Tra le altre collaborazioni, cura la fortunata rubrica “Viaggiare al tempo della decrescita” sul sito www.ilcambiamento.it

Prima di tutto Paolo, la Decrescita cosa è? Una filosofia di vita? Una scelta di vita? Una utopia?

La Decrescita è innanzi tutto una teoria economica “è un sistema economico ecologista, umanista ed anticonsumista ideato da Nicholas Georgescu-Roegen, fondatore della bioeconomia” (fonte: <http://it.wikipedia.org/wiki/Decrescita>). Per dirla con Maurizio Pallante, fondatore del Movimento per la Decrescita Felice “La decrescita è l’elogio dell’ozio, della lentezza e della durata; rispetto del passato; consapevolezza che non c’è progresso senza conservazione; indiffe-

renza alle mode e all’effimero; attingere al sapere della tradizione; non chiamare consumatori gli acquirenti, perché lo scopo dell’acquistare non è il consumo ma l’uso; desiderare la gioia e non il divertimento; collaborare invece di competere. La decrescita è la possibilità di realizzare un nuovo Rinascimento, che liberi le persone dal ruolo di strumenti della crescita economica e ri-collochi l’economia nel suo ruolo di gestione della casa comune a tutte le specie viventi in modo che tutti i suoi inquilini possano viverci al meglio”.

di Sergio Rossi

Una rubrica
che narra
tutti i “tour”
compiuti
usando solo
i mezzi del Tpl





Per me, la Decrescita appartiene alla categoria delle utopie realizzabili e necessari.

Il discorso sarebbe lungo, per semplificare, ad un certo punto della mia vita, spinto dalla lettura di Serge Latouche, ho sentito la necessità di “decolonizzare il mio immaginario” e tra le altre cose, ho ripreso ad usare bus e treni. È stata una riscoperta dal momento che ho trovato una ottima qualità media dei servizi di trasporto pubblico locale. Poi, piano piano, col sedimentarsi delle esperienze di viaggio con i mezzi, è venuta anche la voglia di divulgare i risultati della mia ricerca.

La mia rubrica storica “Viaggiare al tempo della Decrescita” cerca di raccontare l’efficienza di tante autolinee e ferrovie italiane che ogni giorno ci trasportano in giro su mezzi, nella gran parte dei casi comodi, moderni, puliti e puntuali. Inoltre, racconto come la fitta rete di mobilità pubblica, a conoscerla bene e a potersi permettere il lusso di un viaggio lento e virtuoso, consente di raggiungere anche il più remoto angolo della nazione in maniera ecologica ed economica.

Cerco di focalizzare l’attenzione dei miei lettori anche sul fatto che il mezzo pubblico permette

di viaggiare per le belle Strade Statali e/o Provinciali che spesso non sono ancora del tutto state deturpate dallo scempio paesaggistico messo in atto da amministratori locali poco lungimiranti. Racconto anche che, quando viaggi su un autobus di linea, è facile attaccare bottone con gli “indigeni” che viaggiano con te che è un bel modo di conoscere il territorio e fare nuove amicizie.

Amo viaggiare con i mezzi anche perché, non guidando, posso godermi il viaggio senza preoccuparmi delle incombenze dell’automobilista: traffico, parcheggio, condizioni del mio mezzo e/o condizioni stradali ecc. ecc. Inoltre, ho sperimentato che usando il trasporto pubblico catalizzi la benevolenza dei locali che, quando sanno che non sei in auto, ti considerano indifeso e bisognoso d’aiuto. Alcuni poi ti sono inconsciamente grati per non aver invaso il loro paese col tuo SUV puzzolente.

Ma come nasce questo grande interesse per gli autobus ed i treni?

Di certo nasce dal fatto che ho sempre abitato in prossimità della Strada Statale 16, nel tratto urbano dove l’Adriatica attraversa la mia città. Sin da piccolo sognavo leggendo gli orari alle fermate dei bus extraurbani che andavano a Roma attraversando l’Italia sulla Strada Statale 4 cioè la Via Salaria. Da bambino arrivare con i bus della Start a Rieti era un mio sogno ricorrente. Il mio “altrove” era sempre a portata di mano grazie ai magici pullman blu che passavano e passano sotto casa. C’è anche da dire che, grazie alle ampie vedute della mia famiglia, ho iniziato a viaggiare da solo molto prima dei fatidici diciotto anni necessari per prendere la patente, quindi va da sé che sono stati i mezzi pubblici, a costituire il mio “imprinting di viaggiatore”. Posso vantare nel mio cursus honorum una lunga serie di Inter Rail che mi hanno permesso, da ragazzo, di conoscere l’Europa e mi hanno “forgiato” al viaggio lento e virtuoso.

Come concili questo Tuo amore – che mi pare di capire – ti porta spesso lontano da San Benedetto del Tronto con il lavoro, la famiglia?

Non so come faccio. Mia moglie e i miei figli hanno capito che sono affetto da dromomania e sopportano stoicamente. Cerco di fare viaggi brevi e spesso utilizzo i treni notturni per tornare a casa alle prime luci dell’alba neanche fossi un novello Andy Capp (ricordate la striscia del

Paolo Merlini
L'arte del viaggiare lento
 A spasso per l'Italia senz'auto

Un modo di viaggiare “altro” che regala inedite emozioni e che fa risparmiare il portafoglio. L'Italia antistress attraversata con un ritmo lento, che dà spazio alla riflessione e consente incontri fuori dagli schemi con persone generose e interessanti.

In libreria a primavera 2012.

Scopri tutte le nostre novità su www.ediciclo.it
 Segui anche su Facebook

beone inglese che rincasando sempre a notte fonda trova la moglie Florrie dietro la porta di casa col mattarello in mano?). Per quel che riguarda il lavoro, c'è da precisare che per l'azienda di famiglia seguo la rete vendita e quindi faccio più di 60.000 chilometri all'anno. Nonostante ciò, dal 2006 non ho più l'auto di rappresentanza. Infatti sono solito raggiungere la zona di lavoro in treno (con gli affidabili Eurostar di Trenitalia) per poi noleggiare un'auto e visitare i clienti dell'area. Grazie a Guido Viale, così come tanti miei colleghi, ho capito che necessitavo dell'uso dell'automobile, non della sua proprietà.

Con quale criterio scegli i Tuoi itinerari di viaggio?

Sono un grande lettore. Il mio genere letterario preferito, neanche a dirlo, è la narrativa di viaggio. Dei tanti libri di viaggio letti alcuni mi hanno "magicamente" spinto a bordo di autobus e treni. Posso citare per esempio a "La strada Sbagliata" di Peter Moore oppure "Vado verso il capo" di Sergio Ramazzotti" ma anche "Taxi Brousse" di Marco Aime o "La corsa del Levriero" di Alex Roggero. Per la "cura" della dromomania di cui sopra, ho trovato poi conforto nella "Fuga in Italia" di Mario Soldati, ne "Il Ghiottone Errante" di Paolo Monelli e ne "Lo Stivale" di Bruno Barilli. Poi è venuto in mio ausilio il professor Cesare Brandi con i suoi "Terre d'Italia" e "Pellegrino di Puglia", mentre "Viaggio in Italia" di Guido Piovene, non lascia mai il mio comodino. Come potevo restare a casa con tanti Maestri ad indicarmi tutte queste mete da raggiungere? La scelta del mezzo di trasporto è venuta da se. Per andare dove volevo andare, al posto dell'auto ho scelto la corriera o il treno.

E come pianifichi gli stessi? Come ti interfacci con le varie Aziende di Trasporto?

Lo confesso, i miei viaggi nascono durante le letture domenicali che accompagnano il riposo postprandiale. Quando arriva l'ispirazione, consulto la Rete e inizio a prendere appunti sulle autolinee che servono la zona che voglio visitare. Poi mi confronto con gli impegni lavorativi in agenda e cerco uno spazio per "portare a spasso il bambino che è in me" (per dirla con Rigatti, Altan e Rumiz). Se in Rete non trovo quello che cerco, telefono all'ufficio del turismo della zona e in extremis all'ufficio dei vigili urbani del paese dove voglio andare. In gene-

re i siti web delle autolinee italiane sono molto chiari e spesso dotati di efficienti motori di ricerca, per non parlare del fatto che le principali aziende di trasporto pubblico locale hanno ottimi call center (spesso gratuiti) per avere informazioni sugli orari.

Tu rappresenti un caso unico di "utente/passeggero" del trasporto pubblico locale: Che idea ti sei fatto di questo mondo?

Grazie per il complimento, ma sono certo che ci siano tante persone che utilizzano il trasporto pubblico locale per viaggiare, se non altro per diporto.

Che idea si è fatto?

L'Italia ha più di 16.000 chilometri di Ferrovie ed una miriade di Autolinee Urbane, Extraurbane, Nazionali ed Internazionali. Nel nostro bistrattato paese ci sono autostazioni efficienti e funzionali e tantissimi autisti di "buona volontà" che con i loro mezzi provvedono a portarci a destinazione. Questi Autobus sono organizzati da validi tecnici che elaborano linee, orari e coincidenze. Con biglietti di pochissimi euro si possono raggiungere paesi da sogno su autobus confortevoli e sentirsi liberi senza automobile.

Il problema risiede nel fatto che il sistema della mobilità pubblica in Italia è un vero ginepraio e in genere, un piemontese ignora l'esistenza (dei servizi ferroviari ed automobilistici) delle Ferrovie Appulo Lucane, così come il marchigiano ignora l'ottimo servizio (ferroviario ed automobilistico) offerto dalle Ferrovie del Gargano. Nessuno fa pubblicità all'eccellente sistema integrato di mezzi pubblici che c'è in Campania e pochissimi sanno che cos'è la FCU (Ferrovie Centrali Umbra).

Ergo, bisogna fare più divulgazione.

Dal Tuo osservatorio privilegiato ti chiedo come vedi le nostre Aziende?

Credo di aver già risposto. Posso aggiungere che, a prescindere dai nefasti e irresponsabili tagli al TPL contenuti nelle ultime manovre economiche, penso che in generale il sistema sia pronto per un nuovo Rinascimento. Sono sempre più convinto che la domanda (ma vorrei dire la necessità) di un efficiente trasporto pubblico, ecologico, economico, intelligente e virtuoso, stia covando nell'animo della gente. Come dicevo, bisogna pubblicizzare di più i servizi delle tante eccellenti autolinee che abbiamo in



Dare energia al trasporto

L'ambizioso progetto di un impianto fotovoltaico da 1600 KWp, avviato nell'autunno del 2010 da TRENTINO TRASPORTI S.p.A., è arrivato a compimento. Lo scorso 27 Ottobre infatti l'impianto - posto sopra la copertura della rimessa dei bus dell'azienda di trasporto di Trento - è stato allacciato alla rete elettrica. L'impianto, con una superficie pari a quella di circa quattro campi da calcio è composto da settemila moduli fotovoltaici in silicio policristallino ed ha una potenza totale di picco pari a 1.600 kWp, è il secondo più importante realizzato in Trentino Alto Adige per dimensione. Considerata la particolare conformazione della copertura, l'impianto è stato progettato "a settori", in grado di sfruttare al massimo l'irraggiamento solare durante le diverse ore della giornata in funzione della esposizione delle diverse falde. La produzione annua attesa, è di oltre 1.500.000 kWh ed è paragonabile all'energia annua consumata da circa seicento famiglie. Circa l'80% della produzione sarà consumata dalla Sede dell'Azienda, mentre il restante sarà immesso nella rete.

Italia. Senza fare torto a nessuno concedetemi di citare le mie "autolinee del cuore": l'abruzzese ARPA, la friulana SAF (con la APT Gorizia), la SITA Campania, l'ATR Forlì - Cesena, la START (che opera in provincia di Ascoli Piceno), la RomaMarcheLinee (colosso della mobilità pubblica del centro Italia), l'altoatesina SAD e la Trentino Trasporti, l'impagabile valtellinese Automobilistica Perego, la pesarese AMIBUS e l'anconetana ATMA, l'umbra Spolecina Trasporti e l'aretina Baschetti e l'Etruria Mobilità, ecc.

Bisognerebbe lavorare di più sulle tariffe promozionali per i giovani e per le famiglie al fine di aumentare il numero dei passeggeri. Tante autolinee italiane hanno da tempo iniziato a proporre biglietti low cost e questo è una buona promozione che fa il paio con l'iniziativa di vendere in rete biglietti scontati anche del 30% ma con data fissa e non modificabile. Sono certo che tanti amministratori di autolinee staranno già pensando a strategie di questo genere. Nelle tante zone turistiche del nostro paese, auspico il proliferare delle sinergie tra aziende di TPL e uffici del turismo per la proposta (anche solo stagionale) di iniziative tipo la Mobil Card in Alto Adige

(<http://www.mobilcard.info/>) oppure la Carta da Visita della Adriabus (http://www.adriabus.eu/viewdoc.asp?CO_ID=4424) o la Welcome Card in Valtellina (http://www.altavaltellina.eu/editoriale/scheda_editoriale.cfm?IDEditoriale=6156&MENU_HTML=1&SOTTO_MENU_HTML=0). In alternativa si possono studiare e/o pubblicizzare biglietti giornalieri come L'Unico Costiera: (<http://www.unicocampania.it/?lang=it¢er=inside&colonna=turisti&action=costiera&banner=costiera>)

E i nostri autobus? Hai qualche suggerimento per renderli migliori, più sicuri e funzionali?

Io viaggio molto con le linee extraurbane e debbo dire che in generale i mezzi in uso sono abbastanza nuovi e ben tenuti. Seguendo la stampa locale è all'ordine del giorno che l'azienda di TPL annunci il rinnovamento di parte della flotta aziendale. Per esempio, per parlare di un'altra autolinea a me molto cara, tra la fine del 2010 e l'inizio del 2011 la Sangritana ha "messo in pista" 25 nuovi autobus, ma è solo uno dei tanti esempi che potrei fare.

Che futuro - se ci sarà un futuro, visti i tempi - prevedi per il trasporto pubblico locale in questo Paese?

Domanda difficile! Bisognerebbe spiegare agli italiani che il TPL è un patrimonio che tanti operatori del settore cercano di conservare e di migliorare. Bisognerebbe spiegare ai nostri governanti che se si diminuiscono i fondi per il TPL si intacca il fondamentale diritto alla mobilità di ogni cittadino ma anche e soprattutto il diritto allo studio corre seri rischi (vista la "complicata" morfologia del nostro territorio). Bisognerebbe che aumentasse la consapevolezza che dobbiamo cambiare i nostri stili di vita per diminuire la nostra impronta ecologica (di certo usare i mezzi pubblici al posto dell'auto privata è una buona pratica da sperimentare).

Contestualmente ci vorrebbe che il cittadino, fidandosi dell'efficienza del mezzo pubblico, tornasse sempre più ad essere passeggero felice.

E l'idea dei resoconti di viaggio come è nata?

È stata un'idea che ho sottoposto a Maurizio Pallante nel 2008. Il Movimento per la Decrescita Felice inaugurava una nuova iniziativa di divulgazione dei saperi: L'Università del Saper Fare. Io cosa sapevo fare? Sapevo viaggiare con i mezzi pubblici ed avevo accumulato tutta una serie di esperienze che potevano interessare un pubblico attento alle buone pratiche quotidiane. In quasi 3 anni ho pubblicato circa 40 puntate... un buon risultato.

Per concludere: Al di là delle scelte politiche sul traffico e la mobilità in genere, cosa può rendere il trasporto pubblico veramente competitivo? La sicurezza, il rispetto ambientale, il confort?

L'affidabilità ed il rispetto ambientale sono due punti sui quali mi applicherei se amministrassi un'autolinea. A costo di ripetermi, penso che è necessario puntare molto sulla pubblicità delle tante eccellenze delle nostre aziende di autotrasporto. Per esempio, l'entrata in vigore dell'orario estivo, in genere più orientato ad un uso turistico della flotta aziendale, dovrebbe essere l'occasione per pubblicità mirata a soggetti sensibili (associazioni, escursionisti, gruppi parrocchiali).

Deve passare il concetto che viaggiare con gli autobus è cool!