

*Dopo Londra anche Parigi dismette il servizio, battuto dall'alta velocità e dalla concorrenza degli aerei low-cost*

## **FRANCIA, ADDIO WAGONS-LITS IN PENSIONE LE ULTIME CARROZZE**

*dal nostro corrispondente GIAMPIERO MARTINOTTI*



Il logo dei wagons-lits

**PARIGI** - Vagone letto, addio. Dopo 131 anni di servizio, le ferrovie francesi hanno mandato in pensione le ultime dieci vetture, eredi di una storia leggendaria, spazzata via dalle compagnie aeree low cost e dall'alta velocità ferroviaria. Ormai, solo 19mila persone continuavano a viaggiare su quelle vetture degli anni Settanta, un letto relativamente comodo e un lavandino in un angolo, nel cui armadietto si nascondeva un pitale, retaggio di altre epoche.

Il lusso di un tempo si era trasformato in un tran-tran costoso e poco seducente. La Gran Bretagna aveva già preceduto la Francia e la sorte delle vetture letto è ormai segnata un po' dappertutto. In Italia, dal 2001 al 2006 l'offerta di treni notturni è calata del 12,5% e il numero dei passeggeri ancora di più: -25,5%, con una media del 5,7% ogni anno.

In Francia erano rimasti in pochi a gustare il sapore di un percorso notturno con le sembianze di un viaggio d'altri tempi. L'arrivo nella stazione al buio, l'addetto alla carrozza con la divisa un po' lisa e una gentilezza inappuntabile, la cabina tutta per sé (per i più danarosi) oppure condivisa con qualche sconosciuto. Un mondo a parte rispetto a quello delle cuccette, più ovattato, più intimo, dove si poteva fare anche qualche incontro destinato a marcare una vita. Certo, Joseph Kessel, nel suo Wagon lit, nei primi anni Trenta, esagerava quando diceva che su quelle vetture "gli uomini erano più audaci e le donne più belle". Ma anche lui era preso da un mito, nato nel 1859 con l'invenzione di Georges Mortimer Pullman et Ben Field e generalizzato all'inizio del Novecento con treni leggendari come l'Orient Express ("il re dei treni e il treno dei re").

Per i francesi, tuttavia, il vagone letto (inaugurato il 1 gennaio 1876 sulla linea Parigi-Bordeaux) resta legato soprattutto al "Train bleu", blu come le carrozze e come il mare verso cui trasportava centinaia di migliaia di persone. Univa Parigi alla Costa azzurra ed era in qualche modo l'archetipo del treno che ti fa sognare: ti addormentavi di notte, prima ancora di arrivare in Borgogna, e ti svegliavi con il sole che inondava le vetture-letto che correvano tra il Mediterraneo e il massiccio dell'Esterel. E su quei letti si dormiva meglio che nelle cuccette, con lenzuola vere e un po' di spazio.

Nei primi anni Settanta, un milione di persone saliva ogni anno su una vettura-letto, diventata simbolo del turismo di massa, piccolo lusso per le classi medie. A quell'epoca, però, non esistevano le compagnie aeree low cost, che oggi ti portano dappertutto in poco tempo e per una manciata di euro. E soprattutto non esisteva ancora l'alta velocità ferroviaria: oggi un Tgv impiega tre ore per coprire i 770 chilometri che separano Parigi da Marsiglia.

E così, i fanatici del vagone letto si sono poco a poco assottigliati. Fino a sabato sera, erano ancora in servizio su tre linee: Parigi- Ventimiglia, Parigi-Briançon e Lussemburgo-Nizza, ma solo un quarto dei posti, in media, era occupato. Il grosso dei due milioni e mezzo di viaggiatori notturni aveva disertato le vecchie carrozze. Il servizio era diventato una palla al piede finanziaria per l'azienda ferroviaria, che investe tutte le sue energie e le sue risorse nei Tgv, nuovo simbolo del trasporto di massa veloce e confortevole.

E in genere meno caro di una vettura letto, che poteva comportare una spesa di almeno duecento euro. Più esattamente, un Parigi-Nizza in prima classe, andata semplice, costava 251 euro in una cabina singola. Non poco, soprattutto se si dà un'occhiata a un sito internet che vende biglietti aerei per tutto il pianeta: un Parigi-New York, andata e ritorno, è annunciato a soli 411 euro, mentre per Parigi-Nizza costa 188 euro.

La vecchia carrozza letti, insomma, è andata fuori mercato ancor prima di finire fuori servizio: nessuno è più disposto a pagare il doppio o il triplo e a impiegare un tempo lunghissimo rispetto a quelli cui siamo abituati. Ogni anno, Oltralpe, i clienti diminuivano del 20-25 per cento. Per i patiti dei viaggi notturni da ieri in Francia sono rimaste soltanto le cuccette, così come qualche vagone letto resterà su alcune linee internazionali, come quelle verso l'Italia. Ma per quanto rinnovate, non hanno niente a che vedere con i vagoni letto: sei persone per scompartimento in seconda classe, quattro in prima.

Saranno anche vetture nuove e luccicanti, ma la promiscuità è decisamente eccessiva per molti. Ed è quasi un insulto per gli "habitués" del vagone letto come Patrick, un professore universitario di sessant'anni che venerdì sera ha preso la sua ultima carrozza letto per Nizza: "Ogni volta, questo viaggio era una parentesi nella mia vita". Tutti i fine settimana, per venticinque anni, è andato dalla moglie in Costa azzurra e giura di aver incrociato su quel treno perfino Grace di Monaco. Altri tempi, quelli in cui un cantante di successo inebriava il paese con un disco di successo: "Mi piace l'amore in vagone letto/ fra Nizza e Parigi/ è bello quando il treno corre di notte/ l'amore in vagone letto".

*(11 dicembre 2007)*

Fonte: <http://www.repubblica.it/2007/12/sezioni/esteri/wagon-lits/wagon-lits/wagon-lits.html>