



### TRENI: IL CENTRO STUDI IRCS DIALOGA CON IL MIMEDIT

Abbiamo letto con attenzione quanto scritto dal Mimedite a proposito del servizio ferroviario italiano.

I quesiti posti in essere, visti singolarmente, potrebbero destare l'interesse del privato cittadino, che un giorno sì ed un giorno mai utilizza il servizio ferroviario.

Ma, riletto con più attenzione, il documento sembra un'elenco di argomenti che non legano molto fra loro, così come le motivazioni, gli scopi e gli interessi.

Rileggiamo il documento in questione:

Il Mimedite parla di precarietà del Servizio Ferroviario e lega tale situazione agli investimenti sull'Alta Velocità: Questi, però, hanno esigenze e priorità diverse da quelle del mancato investimento ferroviario nel corso di oltre 50 anni, determinato da politici che, legati al Carrozone Agnelli, pensavano solo a fare autostrade per vendere camion e autovetture anziché costruire o modificare ed ampliare linee Ferroviarie.

Oggi esiste un'esigenza che va oltre la visione della linea: ad esempio ricordiamo il tragitto Genova - Bolzano, Via Cremona - Piacenza...

L'Alta Velocità è un tema importantissimo per il trasporto dei prossimi 50 anni, così come affermano i più grandi esperti di trasporto su ferro internazionali, (lo dicono Spagna, Francia, Italia, Austria e tutti i paesi dell'Est europeo, fino ad arrivare a Kiev). Un'eventuale mancata realizzazione del tanto commentato corridoio 5 determinerebbe un disastro per tutto il Nord Italia, compresa Trieste, perché rimarremmo tagliati fuori da tutti i traffici europei. La cosa che è grave è che siamo in forte ritardo di realizzazione delle infrastrutture perché come al solito, purtroppo, nell'Italia di oggi piuttosto che lavorare spesso si chiacchiera, si fanno dibattiti inutili, ma nel frattempo i nostri concorrenti vicini di casa, si organizzano e, conoscendoci, corrono ai ripari. Al di là delle Alpi è già pronto un tracciato ferroviario in grado di sostituire la nostra eventuale rinuncia al progetto dell'Alta Velocità. Perché i Francesi, gli Svizzeri, gli Austriaci, tanto amanti dell'ecologia, non si fanno alcun problema sull'Alta Velocità? Perché i loro governanti, che fortunatamente per loro non sono come i nostri, hanno loro spiegato le motivazioni e nessuno contesta. Invece da noi, che contestiamo tutto, il risultato è che si ferma tutto, così per continuare si ricorre spesso alle "mazzette", agli interessi privati; così tutto costa più del lecito e si conclude che non conviene più realizzare l'opera.

Il sistema ferroviario è il più pulito al mondo. Le infrastrutture inquinano? Più d'altre metodologie di trasporto? Sappiamo bene che non è così. Chi desidera eliminare tutto ciò che inquina dovrebbe tornare all'età della pietra, rinunciando a tutto! Senza un adeguato sistema ferroviario non possiamo lamentarci delle code in autostrada (oppure un allargamento della A4 inquina meno di una strada ferrata?). Se vogliamo camminare e raggiungere in tempi decenti la nostra meta, dobbiamo costruire le strutture e rinunciare anche al verde se serve: non si può fermare il mondo.

Le idee sull'utilizzo delle linee o tracce secondarie non sono praticabili. Quanto impiegherebbe un viaggiatore a fare il giro Genova - Bolzano, via Piacenza, Cremona, Verona, Bolzano? Una giornata!! Allora il viaggiatore, quando legge l'orario decide di prendere la macchina ed intasa le autostrade.... Il vero suggerimento è quello di alleggerire le tracce veloci, facendo passare le merci sulle tracce che suggerisce il Mimedite e portando i passeggeri sulle tracce veloci! Il viaggiatore deve impiegare meno tempo possibile in treno, perché la ferrovia diventi competitiva nei confronti dell'auto.

Non è ricostruendo le linee secondarie che si risolve il problema del trasporto ferroviario nel nostro paese, ma velocizzando prima di tutto l'esistente: non si può far fare il giro del globo ad un viaggiatore!! Far correre un Eurostar 500, 450 o 460, lasciamo stare Trieste- Portogruaro, ma da Portogruaro a Treviso via Casarsa e poi (se non va a Mestre), via Castelfranco - Vicenza, significa che bisogna cambiare tutto il piano del Ferro, che non è adeguato ed in sicurezza (miliardi di euro di spesa...) per poi farlo giungere

#### TRICOLORE

Direttore Responsabile:

Dr. Riccardo Poli

Redazione: v. Stezzano n. 7/a - 24052

Azzano S.P. (BG)

E-mail: [tricolore.associazione@virgilio.it](mailto:tricolore.associazione@virgilio.it)

[www.tricolore-italia.com](http://www.tricolore-italia.com)

(Continua a pagina 2)



*(Continua da pagina 1)*

a Milano in 12 ore, quando via Mestre ce ne mette 4,25 o, al massimo, 5,30. Con il risultato che nessuno prenderebbe il treno e tutti andrebbero in auto. Un'ultima considerazione: è mai stata fatta un'inchiesta demografica, per sapere quante persone al giorno vanno o andrebbero in Trentino via treno? Ci sono grossi dubbi di riuscire a riempire il treno anche solo a metà, anche in piena stagione, sia invernale che estiva.

Per velocizzare il trasporto ferroviario non occorre unire le tracce più disparate che si possono leggere sulla carta ferroviaria (bisognerebbe andare a vedere in che stato si trovano le linee ed investire quattrini dove non sarebbe utile), mentre velocizzare sull'esistente si può.

Velocizzare la Trieste - Torino si può: innanzitutto sui treni a lunga percorrenza; evitando le stazioni cosiddette "di testa" ed utilizzando le stazioni di transito già si guadagnerebbe un'ora, per arrivo-partenza tecnica. Eliminando fermate su stazioni dove si ferma un treno ogni quarto d'ora, anche se sono capoluogo di provincia (fermarsi lì, non serve a nessuno, perché subito dopo c'è un altro treno); bisogna educare la gente a viaggiare con il treno, offrendogli tempi di percorrenza minori e maggior puntualità. La velocità si ottiene liberando le linee già esistenti, spostando il traffico merci su altre tracce, anche se vecchie. Questo vale anche per i treni diretti su Genova, Roma, Napoli e Palermo.

Interessante invece il progetto del tracciato da Trieste- Portogruaro via Bivi, evitando Mestre anche come fermata, via Adria-Ravenna, Ancona, Orte, Roma e, se il treno prosegue per Napoli o Palermo, via Tiburtina. Non serve entrare in Roma Termini. Si guadagnerebbero circa 5 ore di percorrenza, il che significherebbe arrivare a Palermo in 16,48 ore anziché in 21,48.

Tutto il resto appare francamente poco interessante: non è solo un problema di Trieste o dell'Isontino, si potrebbe parlare di chilometri e chilometri di linee abbandonate o dove corrono 15 treni al giorno, anziché utilizzare quelle linee come metropolitane esterne, che oltre tutto come manutenzione costerebbero meno di quelle sotterranee. La Lombardia ha i suoi problemi, il Piemonte i suoi. Si è mai posto i problemi della Sardegna, che non ha in composizione un Eurostar in tutto il suo orario? Si dice mai che la Sicilia ha un solo ICN e niente Eurostar? Tra Palermo e Messina ci sono 350 km, come da Trieste a Milano.

Il Mimedìt parla del territorio Trestino ed Isontino, ma è necessario allargare la visuale. La situazione attuale è il frutto dei mancati investimenti di 50 anni e della politica perseguita dai relativi Governi, con il beneplacito di politici, anche di Trieste, e dei Sindacati, che hanno sempre taciuto o, miopi, hanno accettato favori in cambio di un buon tacer non fu mai scritto.

E' necessario precisare che l'Alta Velocità è una cosa, la precarietà del trasporto ferroviario è un'altra. Di motivazioni per poter criticare, c'è ne sono a bizzeffe, basta volere, potremmo scrivere un libro, ma i problemi vanno trattati singolarmente e con raziocinio, da parte di chi può vantare un'esperienza in merito per aver vissuto la realtà ferroviaria molto da vicino.

Va ricordato, ad esempio, che le linee si ammodernano anche in base al traffico e alla richiesta! Se su una linea viaggiano 50 passeggeri al giorno, non si può andare a spendere miliardi per sistemare la linea, si sostituisce il treno con autobus e si dà lo stesso un servizio al cittadino. Anche queste sono valutazioni che Trenitalia fa: le ricerche sono scrupolose, perché anche lì non si naviga nell'oro, quindi nulla viene lasciato al caso.

I mali di Trenitalia sono altri, non sono solo relativi al trasporto, nell'ambito del quale i dipendenti fanno salti mortali per far quadrare il servizio.

I mali sono altri, ma non è questa la sede per parlarne.  
Buon viaggio in treno... con un pò di pazienza.