

Alta Velocità e treni lumaca: le incongruenze di un'Italia a venti facce

di L.Francesco Traverso

Ormai gli imprenditori d'assalto ed i politici dalle decisioni perentorie hanno acceso i motori. All'ultimo minuto il Consiglio dei Ministri ha inserito tra le grandi opere urgenti ed inderogabili anche l'Alta Velocità tra Genova e Milano.

Forse non è più il nome giusto per la tratta ferroviaria, ma mi sembra di aver compreso che il nome non ha tanta importanza. L'hanno ribattezzata ormai in mille modi e quindi l'importante è realizzarla a prescindere dal nome e forse anche dall'utilità.

Adesso con la legge obiettivo (chissà quale obiettivo si vuole prefiggere?) i Comitati, le Valutazioni di Impatto Ambientale, le opposizioni degli Enti periferici saranno messi al rogo.

RINFRESCHIAMOCI LA MEMORIA

Non sarebbe forse neanche il caso di ritornare sull'argomento dell'utilità o dell'inutilità di quest'opera, ma forse è il caso di rinfrescare anche se in maniera superficiale le memorie.

Sembra che il tracciato non piaccia a nessuno di coloro che dovranno subirlo. Sembra che chi si è assunto l'onere di progettare la tratta non sia andato tanto per il sottile nello scegliere cave di acquisizione di inerti e scariche di smarino. Dell'intercettazione di falde acquifere meglio non parlarne, se se ne parla si finisce a Report in TV e la cosa è meglio che non avvenga.

Da una poltrona ubicata chissà in quale città e con chissà quale telefono sul tavolo (con linea diretta, ovviamente), tutto viene deciso facilmente. Intanto i soldi sono i nostri e se l'opera non serve o non è gradita poco importa, se procura danni ambientali ancor meno. Qualche personaggio pensa sicuramente che questi ambientalisti devono smetterla di rompere le scatole..

Nessuno vuole trattare il potenziamento delle vie ferrate esistenti che collegano la Liguria con la Padania.

La Pontremolese, le due direttrici dei Giovi, la Voltri-Ovada, la Savona-Cairo sembrano messe ad arte nel dimenticatoio.

Poco importa che siano ubicate da est ad ovest in questo arco naturale che è la Liguria.

Poco importa se il loro potenziamento potrebbe diversificare su ben tre porti il traffico delle merci evitando l'imbuto del terzo valico.

Sembra che chi sostiene queste teorie sia un marziano.

ESISTONO ALTRI INTERESSI?

Personalmente, non essendo un tecnico, posso avere delle mie idee e posso anche condividere le ipotesi di recupero dell'esistente ma probabilmente qualche "supertecnico" riuscirà magari inventando dati in merito a merci e passeggeri a dimostrare che l'unica alternativa valida al trasporto su gomma è il Terzo Valico.

Ho quasi la sensazione che sotto sotto ci sia qualche altro interesse, chissà quale.

UN'ESPERIENZA DAVIAGGIATORE

Ma adesso vorrei narrarvi una mia esperienza di viaggiatore, ospite, ovviamente a pagamento, delle Ferrovie Italiane.

Ammetto in premessa di non essere un cliente affezionato delle ferrovie italiane (chissà se sono ancora F.S. Ferrovie dello Stato). Uso pochissimo il treno. Tre o quattro volte all'anno lo uso per il percorso Trento-Venezia, per la tratta storica della Valsugana.

Sono in tutto 148 chilometri di ferrovia, ultimata nel 1915, che abbiamo ereditato dagli Austriaci dopo la "redenzione di Trento".

Il viaggio è bello per i luoghi ed allucinante per i tempi.

Si percorre un paesaggio bellissimo e, arrivando a Bassano, ci si immette nella laboriosa pianura veneta, il famosissimo nord-est.

Le stazioni della Valsugana sono ancora quelle che ci hanno lasciato gli austriaci, in legno. Il binario, ovviamente unico non ha avuto il minimo potenziamento.

Dimenticavo la trazione: non vi è traccia di elettrificazione. Il grande cambiamento è stato dal carbone al gasolio.

Qualche stazione è fatiscente, altre sono in avanzato degrado, tutte sono senza personale, forse si sta aspettando il loro crollo per sostituirle con qualche cubo di cemento da incubo.

Ma vorrei soffermarmi sui tempi di percorrenza: per percorrere i 148 chilometri in perfetta pianura, salvo la tratta di 5 chilometri da Trento a Pergine Valsugana, si impiegano dalle tre alle quattro ore.

Non male nell'Italia dell'Alta Velocità o Voracità.

Facendo delle medie (la statistica è il pane di tutti) si arrivano a fare meno dei 50 Km all'ora. Un buon velocista potrebbe scendere dal treno in corsa e risalirvi.

I TRENI LUMACA NON SONO CASI SPORADICI

Ma parlare di una linea periferica del profondo nord-est potrebbe essere fazioso.

Qualche AltoVelocista potrebbe eccepire dicendo che è un caso sporadico di treno lumaca ma non è così.

In questi giorni ho dovuto utilizzare le ferrovie per un viaggio Trento-Arquata Scrivia, la patria della Cementir, nel profondo nord-ovest.

Ho tentato di informarmi per telefono sugli orari ma una voce metallica, quasi di un robot, mi ha portato in un percorso stranissimo ed ho deciso di soprassedere.

Avevo seguito la trasmissione "Libero" l'anno scorso in TV dove trattarono l'argomento e vi posso garantire che il disservizio funziona ottimamente.

Mi reco allora alla stazione di Trento dove l'ufficio informazioni è chiuso.

Una macchinetta elettronica dovrebbe dispensare dati e notizie in merito ai tragitti ma la cosa è ardua. Una discreta folla è alle prese con quella diabolica macchinetta e decido di avvicinarmi ad uno sportello della biglietteria.

TRENTO-ARQUATA (KM 344), IN 5 ORE E 44 MINUTI

Trovo un dipendente F.S. molto gentile e mi stampa su un "modulo operativo interno proprietà F.S." gli orari per la mia avventura, ovviamente con i tempi più brevi.

Voglio analizzare il biglietto:

Trento - Arquata: percorrenza km 344

Partenza da Trento ore 7,47

A Verona Intercity con supplemento per Milano e arrivo a Milano alle 10,50.

Partenza da Milano alle ore 12,15 ed arrivo ad Arquata alle ore 13,31.

Totale 5 ore e 44 minuti.

Forse avrei impiegato meno tempo se avessi dovuto andare a Genova ma dovevo fermarmi ad Arquata.

Anche nel Nord che conta, la media è degna di una diligenza da Far West.

C'è poco da aggiungere. I dati parlano da soli. Diventa impossibile proporre un viaggio in treno se i tempi di percorrenza sono questi.

Non sarà sicuramente il terzo valico che migliorerà le cose.

Nella tratta che ho citato le linee esistono e manca evidentemente solamente il coordinamento degli orari.

QUEGLI ALTRI "SIGNORI" CHE NON PRENDONO MAI IL TRENO...

Non importa se per percorrere 344 chilometri nel profondo nord si impiegano quasi sei ore. Il passeggero che affronta questi viaggi non si chiama Pirelli, Agnelli, Berlusconi, D'Alema, (e sono solo degli esempi) questi signori il treno forse non lo prendono proprio.

Forse questi signori, in buona compagnia, hanno più interesse a costruire le tratte dell'alta velocità piuttosto che migliorare l'esistente.

Che strano, non riesco a capire il motivo.

Luigi Francesco Traverso

Il nostro GIORNALE

Settimanale Indipendente del Basso Piemonte

Direttore Responsabile: Gino Fortunato - Redazione: Gavi - Via Roma, 22 Tel. 0143.643885 Fax 0143.643927 -

E-mail: ilnostrogiornale@nostrogiornale.it - Sito web: <http://www.nostrogiornale.it>

22 DICEMBRE 2001 ANNO VIII- N. 48 - L. 1.700 (Euro 0,88)