

L1AD16B

03/02/2017

TRASPORTI

Si deve investire sulla ferrovia

ANNIBALE SALSA

Il recente disastro ferroviario di Pioltello ha riacceso l'attenzione intorno al trasporto su ferro. In Italia si parla di ferrovie o in presenza di incidenti (per fortuna non frequenti anche rispetto alle altre reti europee) o di disservizi. La conoscenza del mondo ferroviario è a livelli di analfabetismo generalizzato e la cosiddetta «cura del ferro», senza un'adeguata «cultura del ferro», è destinata a fallire. Anche il problema ferroviario italiano presenta risvolti antropologico-culturali e non soltanto tecnico-economici. Infatti, pochissimi utenti dei treni conoscono il funzionamento delle infrastrutture (tipologia dei binari, deviatori, sistemi di sicurezza e segnalamento). Un numero esiguo di appassionati si concede il lusso di leggere le poche riviste ferroviarie presenti in edicola. Rispetto ai Paesi d'oltralpe (Francia, Svizzera, Austria, Germania) siamo, per usare un termine del gergo ferroviario, il «fanalino di coda».

CONTINUA A PAGINA 55

(segue dalla prima pagina)

Ogni volta che si accede a servizi televisivi o giornalisti a tema ferroviario si sentono molte inesattezze (meglio sarebbe dire idiozie). Si confondono binari con rotaie dimenticando che un binario è formato da due rotaie e via di questo passo. Quando si verifica qualche incidente su linee a semplice binario si grida allo scandalo pensando che quelle linee siano un'eccezione e dimenticando che, invece, sono la maggioranza. Come se il solo fatto di avere un binario unico rappresentasse un pericolo annunciato e dimenticando che, invece, tutto dipende dai sistemi di sicurezza. Il binario unico costituisce soltanto un limite di esercizio che comporta problemi di incrocio nelle stazioni e, quindi, un allungamento inevitabile dei tempi di percorrenza. Non si tratta di essere dei professionisti della rotaia ma, se gli Italiani avessero soltanto 1/1.000 della conoscenza che hanno del trasporto su gomma, forse vi sarebbe maggiore consapevolezza e più voce in capitolo nel rivendicare servizi migliori. Dal numero de «l'Adige» di domenica 28 gennaio apprendiamo con soddisfazione che sono aumentati i passeggeri dei treni nelle Province di Trento e Bolzano, ma anche in altre aree alpine come la Valle d'Aosta, una vera sorpresa data l'esiguità dell'infrastrutturazione ferroviaria di quella Regione dopo la chiusura del collegamento diretto con Torino (che verrà ripreso con l'orario estivo 2018 grazie a treni bi-nodali elettro-diesel) e la chiusura della panoramica ferrovia di montagna Aosta - Pré-Saint-Didier e, in generale, in tutta l'Italia settentrionale ad

Si deve investire sulla ferrovia

ANNIBALE SALSA

eccezione del Piemonte. Nel caso piemontese non c'è molto da stupirsi dopo la miope decisione della Regione (anno 2012) di sospendere il servizio su ben 13 linee. Forse il Piemonte sconta il mito del trasporto su gomma, nato proprio nella capitale dell'automobile, e che sta diventando una specie di «memesi storica». Nell'Italia centro-meridionale, nonostante la nascita della prima strada ferrata italiana Napoli-Portici (anno 1839), la ferrovia è sempre più una cenerentola. Certamente la cosiddetta «metropolitana d'Italia», ovvero l'alta velocità, ha contribuito ad accorciare le distanze ed a riavvicinare al treno molte persone che in quel sistema di trasporto non credevano più. Tuttavia, non bisogna dimenticare che la ferrovia è un sistema interconnesso di arterie maggiori e minori, di rete fondamentale e rete complementare. Se non si ragiona in termini sistemici, le grandi linee rischiano di diventare delle cattedrali nel deserto. Ciò vale anche per la futura linea di base del Brennero se non verrà collegata alle linee laterali esistenti o da costruire. L'Italia è il Paese europeo con la più bassa percentuale di merci trasportate per ferrovia ma, secondo le direttive europee, entro il 2030 il 30% delle merci

Trasporti

dovrà viaggiare su ferro. Per raggiungere questi obiettivi la rete attuale non è sufficiente. Le linee complementari sono sottoutilizzate. Raddoppi e quadruplicamenti (alta capacità) sono inadeguati. La trasversale padana Torino-Milano-Verona-Venezia è quadruplicata fino a 2 km da Brescia e tra Padova e Venezia. Sui due binari in esercizio devono viaggiare tutti i treni, dalle Frecece ai Regionali, ai Mercì. In più, da quest'anno, le esigue tracce restanti della Milano-Venezia vengono messe a disposizione, in base alla normativa europea sulla concorrenza, di compagnie private come NTV, nonostante che il servizio delle Frecece di Trentitalia basti e avanzi. Linee di collegamento trans-europeo Italia-Francia come la Savona-Ventimiglia sono ancora a semplice binario per una lunghezza di circa 30 chilometri mentre sull'Auto-Fiori, come sull'Auto-Brennero, transitano convogli di autocarri TIR che rendono insicura ed intasata l'arteria autostradale. In Italia il traffico merci su rotaia a fine 2016 (fonte: www.mobilità.org) si attestava sui 6% e, negli ultimi 10 anni, ha perso il 40% di mercato anche se, a partire dal 2017, si è registrata una lieve inversione di tendenza. Lo scarso utilizzo del trasporto merci su ferro è la conseguenza dei sostanziosi sussidi di cui gode il trasporto su gomma e dello strapotere delle lobby dell'autotrasporto. Sembra un luogo comune ma il confronto con la Svizzera lascia senza parole. Alla fine dell'anno 2017 il Consiglio Federale Elvetico ha proposto di investire 11,5 miliardi di Franchi svizzeri per l'ampliamento, entro l'anno 2035, della dotazione ferroviaria sia in termini di infrastruttura che di materiale rotabile. L'obiettivo è quello di arrivare ad un cadenzamento dei treni ogni 15 minuti (con punte di 10 minuti) sulle linee a forte traffico, di 30 minuti su quelle a medio traffico nonché ad un ulteriore potenziamento (già ora elevatissimo) del traffico merci rapido e di quello complementare. Desidero sottolineare che nella Confederazione, anche sulle piccole linee di montagna a scartamento ridotto, viaggiano piccole partite di merci (legname, bidoni del latte, piccoli colli) che in Italia appartengono ormai ad una memoria rimossa. Basta andare a Tirano (Valtellina) nella stazione della Ferrovia Retica - Patrimonio Mondiale dell'Unanità tutelato da Unesco - per vedere arrivare i vagoncini carichi di tronchi di abete, spesso agganciati a treni viaggiatori, per poi essere trasferiti su autocarri che proseguono in territorio italiano alla faccia delle indicazioni europee. Che dire? Non ci resta che sperare in una inversione di tendenza e in un sensibile cambiamento culturale. Il primo banco di prova, in Trentino, sarà la Valdasstico la cui realizzazione o no rappresenterà la cartina al tornasole del modello culturale-egemonico con buona pace per la «cura del ferro».