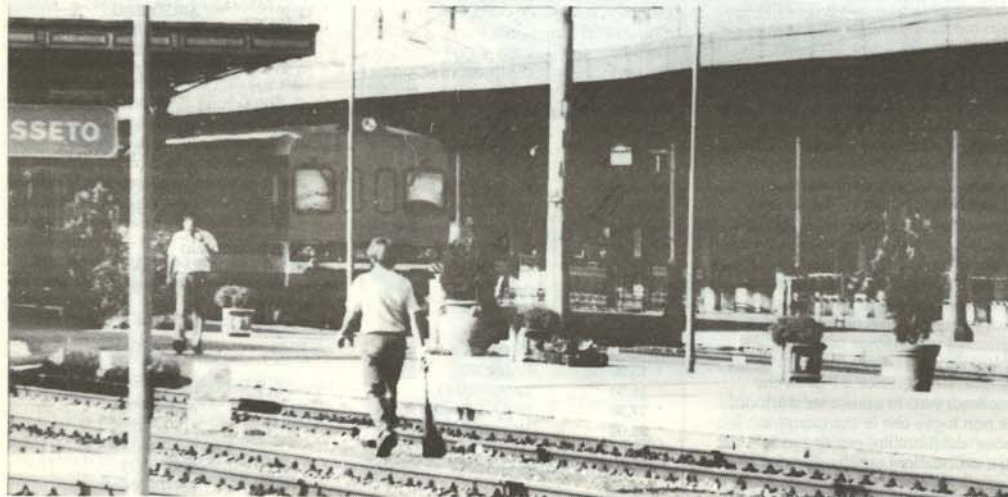


## TRENI E AUTOSTRADE

**Mentre molto si discute sull'autostrada Livorno-Civitavecchia, non si dà lo stesso peso al fatto che siano state soppresse le fermate dei treni veloci a Grosseto e manchi una politica di potenziamento del trasporto ferroviario sulla dorsale tirrenica. Su questi temi GR7 apre un dibattito che intende mettere a fuoco una tematica cruciale per lo sviluppo della provincia di Grosseto.**

**Sentiamo, oggi, il parere del direttore dell'Ente Provinciale per il Turismo Dott. Izzo, i due sindacalisti, Ferretti (CGIL) e Romualdi (Cisl) e dell'Assessore ai Trasporti del comune di Grosseto Chielli**



**N**ella nostra stazione ferroviaria sono state soppresse le fermate di alcuni treni veloci. Cosa ne pensate?

**FERRETTI** - Penso si tratti di un errore che dimostra una scarsa sensibilità rispetto alle potenzialità ed alle istanze di sviluppo della provincia. Noi scegliamo turismo, ambiente, agricoltura: il potenziamento del sistema ferroviario è coerente con questi obiettivi.

**IZZO** - Le soppressioni costituiscono indubbiamente un danno, sia per l'economia maremmana in generale che per il turismo in particolare. L'opinione pubblica non è molto informata in proposito, ma le richieste che ci vengono fatte evidenziano il fatto che il traffico turistico è notevole. Esse provengono, in particolare, da fasce di età dai 50 anni in su (attratte culturalmente dalle zone interne della provincia) e, per il periodo settembre/ottobre, da studenti universitari. La presenza di adeguati collegamenti ferroviari avvantaggerebbe, perciò, anche il turismo di bassa stagione.

**ROMUALDI** - Direi che è un errore, un atto di politica di trasporto che consolida l'emarginazione e l'isolamento della provincia.

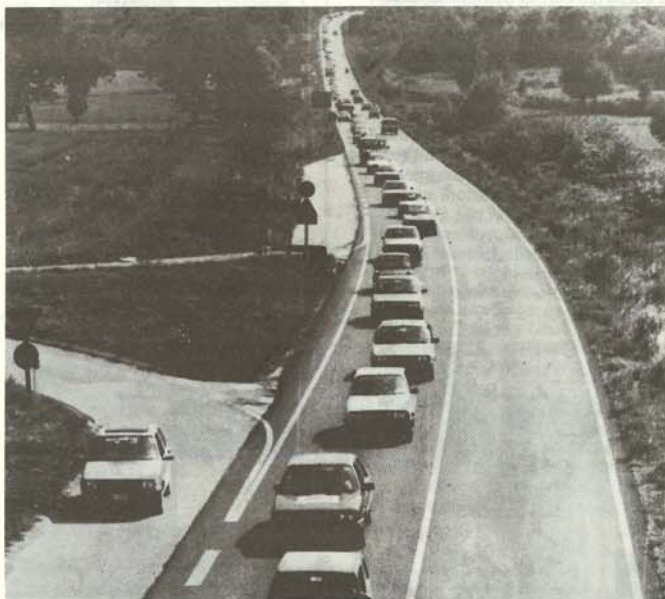
**CHIELLI** - Confermo la posizione della Giunta di netta opposizione ad un progetto di velocizzazione che peggiori le possibilità di collegamenti nazionali ed internazionali. E' inaccettabile che da parte del Ministero dei Trasporti si ancori il progetto unilateralmente ad una prospettiva di mero risanamento aziendale delle FFSS. Occorre sviluppare un programma di investimenti capaci di far crescere il sistema ferroviario nel suo complesso.

**C**osa avete fatto o intendete fare per evitare ulteriori declassamenti della stazione di Grosseto?

**FERRETTI** - Nell'inverno 88/89 abbiamo promosso delle iniziative, tra cui ebbe notevole successo la raccolta di 7.000 firme che chiedevano il mantenimento ed il potenziamento dei collega-

menti ferroviari in Maremma. Per il futuro intendiamo riprendere questa iniziativa, viste le inadempienze della dirigenza delle FFSS. rispetto agli accordi a suo tempo stabiliti.

**IZZO** - Un'iniziativa singola - come EPT - non credo possa essere probante. Abbiamo un vuoto amministrativo, dovuto a provvedimenti contraddittori della Regione; tuttavia, una volta costituito l'Ente come Azienda di Promozione Turistica, potremo svolgere un'azione in comune con gli altri enti interessati, adducendo motivazioni sicure, legate al danneggiamento del flusso turistico.



**ROMUALDI** - Noi proponiamo la creazione di un polo intermodale di trasporto, per l'integrazione tra la viabilità stradale, ferroviaria, aerea e marittima. Su questo piano è essenziale il potenziamento della bretella ferroviaria pontremolese, che implica la ristrutturazione totale della stazione ferroviaria di Grosseto.

**CHIELLI** - Sin dal dicembre '88 la Giunta è stata a fianco dell'intera comunità in modo forte e convinto. Dal momento in cui venne a conoscenza delle intenzioni di drastica riduzione delle fermate dei rapidi da parte delle Ferrovie. A seguito delle azioni messe in campo, personalmente, su mandato della Giunta, assieme ai rappresentanti delle OO.SS. (che avevano promosso una petizione con la raccolta di 7000 firme) abbiamo avuto un incontro (15/Febraio/1989) a Roma con i dirigenti del settore. Nell'occasione stendemo una nuova ipotesi, da subordinare (così ci venne detto), all'accettazio-

ne da parte della Regione, non essendo la delegazione composta dai soggetti preposti istituzionalmente alla definizione della materia. Accettazione che arrivò prontamente, consentendoci una nuova ipotesi notevolmente significativa rispetto a quella in itinere, sia per l'estate che per l'inverno. Per il periodo estivo l'accordo venne ri-

spettato; ciò non avvenne per l'inverno, tanto che la Giunta presentò un ordine del giorno del consiglio, rivolto a Regione, Ministero e FFSS, di rispetto degli impegni.

Oggi, per il 1990, siamo punto e a capo!

Vorrei sottolineare come, per me, sia inaccettabile il metodo secondo cui, in scala locale, non si informano gli Enti Locali, concordando i termini delle questioni. In tal senso stiamo lavorando per mettere in piedi un incontro, cui non dovremo partecipare solo noi, pretendendo da Regione e da Ministero che la nostra realtà abbia un ruolo intermodale chiaro e preciso, contrastando questa incongruità, fino ad invertirne la logica.

**S**i discute molto sull'autostrada: perchè non c'è altrettanta attenzione per una politica ferroviaria che rafforzi il trasporto su rotaia nella dorsale tirrenica?

**FERRETTI** - Probabilmente, nel paese prevalgono gli interessi dei costruttori del mezzo privato, a danno della valorizzazione di quello pubblico.

**IZZO** - La mia opinione personale è che un rapporto di utenza tra strada e ferrovia esista. Circa il 70% del trasporto avviene su strada e circa il 30% su ferrovia. Questo uso diverso si riflette anche sulla politica delle scelte. In ogni caso la provincia di Grosseto costituisce un caso eclatante, perchè è l'unico punto che interrompe la lunga linea di autostrade che collega Palermo alla Scandinavia. Anche i turisti che vengono in aereo sono mortificati da questa carenza stradale: chi arriva all'aeroporto di Pisa da un paese europeo impiega altrettanto per giungere in Maremma. Occorre, insomma, considerare che il problema treni è meno sentito dall'opinione pubblica.

**ROMUALDI** - Noi integriamo il discorso dell'autostrada con un'adeguata struttura ferroviaria.

**CHIELLI** - Non sono d'accordo! Interebbe c'è e molto. Forse è più corretto dire che l'attenzione dell'opinione pubblica, delle forze politiche, sindacali, economiche, etc., è maggiore sul problema "autostrada sì - autostrada no". D'altra parte i motivi esistono, e ci sono i dati a testimoniarlo, essendo noto come la rete ferroviaria copra una parte limitata del trasporto sia per le merci che per i passeggeri. Infatti non più del 13-14% dei passeggeri si muove su ferro, laddove la strada occupa praticamente una quota dell'85%. Quanto al trasporto merci basta ricordare che la ferrovia non vi incide che per una quota inferiore al 10%, mentre la strada ne copre l'80%.

Siamo quindi davanti ad una situazione che risente di fattori strutturali i quali rendono l'offerta di trasporto ferroviario largamente al di sotto delle sue potenzialità. Occorre invertire la logica ed in tal senso mi sento personalmente impegnato a lavorarci. Alcune idee sono in cantiere, come quella del trasporto su rotaia delle barbabietole, ma occorrono ancora le necessarie verifiche, tecniche, economiche e sociali.