

Ancora su treni e autostrade

LA PAROLA ALL'ASSESSORE REGIONALE

Alberto Magnolfi assessore ai trasporti della Regione Toscana risponde alle domande di gr7 su treni e viabilità

a cura di Franco Petrucci

La regione non condivide le scelte del Ministero che penalizzano fortemente la Maremma. Assicuro l'impegno a controbattere le proposte dell'ente FF. SS., inaccettabili perché annullano i risultati ottenuti dalle istituzioni regionali e locali. Nasce un problema di indirizzo generale dell'ente statale che sottovaluta l'importanza di stazioni e relazioni territoriali ritenute, a torto, minori. Sulla direttrice tirrenica dovranno camminare di pari passo gli interventi per la viabilità stradale e l'ammendamento delle infrastrutture ferroviarie.

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

Con l'orario del maggio 1989 l'Ente F.S. ha attivato un servizio cadenzato sulla linea tirrenica, trasformando i treni rapidi ed alcuni espressi in INTERCITY e sopprimendo numerose fermate,

in questa zona, particolarmente la matina. In questa fase siamo impegnati a raccogliere i pareri e gli orientamenti degli Enti Locali e delle forze economiche e sociali. Sono previsti incontri specifici anche per la realtà grossetana; su questa base ci apprestiamo a presentare delle motivate controdeduzioni alle proposte dell'ente F.S., che sono inaccettabili anche perché annullano i modesti risultati che, con uno sforzo congiunto, le istituzioni regionali e locali erano riuscite ad ottenere.

Cosa avete fatto o intendete fare per evitare ulteriori declassamenti della stazione ferroviaria di Grosseto?

Da molti anni la Regione ha operato concretamente sia nel settore degli orari che in quello dei progetti infrastrutturali, per il potenziamento e lo sviluppo dei servizi ferroviari che interessano la provincia di Grosseto. Fra le iniziative più recenti, ricordo la riattivazione del collegamento diretto Firenze - Siena - Grosseto e l'istituzione di tre coppie di servizi diretti su questa relazione, di cui



fra cui Grosseto. Non condivido questa scelta, perché la fermata di Grosseto serve l'intero comprensorio della Maremma, che ha una rilevante importanza economica; tanto più che questa stazione dista oltre 150 km sia da Roma che da Livorno e la Tirrenica è una linea principale, ma non "ad alta velocità".

L'intervento della Regione e della Provincia consentì l'anno scorso di recuperare due coppie di fermate. Inoltre fu accolta finalmente la richiesta della Regione di istituire una nuova coppia di rapidi (classificata INTERCITY CARDUCCI) fra La Spezia e Roma, con fermate a Grosseto e Campiglia, che consente ora di arrivare nella capitale alle 9.20 e di ripartire la sera alle 19.50. Con il nuovo orario 1990-1991, in vigore dal 27 maggio prossimo, gli INTERCITY 603 e 612 (GENOVA SPRINT) saranno instradati da Pisa via Firenze ed effettuati con ETR 450 (PENDOLINO), per rendere più veloci i collegamenti fra la Liguria e Roma. Ciò avrebbe dovuto comportare l'istituzione di una coppia di treni ordinari veloci a servizio della fascia Tirrenica a sud di Pisa, tanto più che vi è attualmente una carenza di servizi ferroviari

è stata recentemente proposta una velocizzazione che consentirebbe di ridurre subito i tempi di percorrenza tra Firenze e Grosseto a due ore e mezzo (ed in futuro a circa due ore). Purtroppo queste esigenze, essenziali anche per una ristrutturazione dei servizi su strada, non trovano sufficiente comprensione nell'attuale dirigenza dell'Ente F.S.

In realtà siamo di fronte ad un problema di indirizzo generale nella politica dell'Ente F.S. che trascura o comunque sottovaluta l'importanza di stazioni e di relazioni spesso a torto ritenute minori. Si sostiene in questi casi che non esisterebbe una domanda sufficiente a giustificare un servizio; ma è anche vero che una domanda non può svilupparsi se il servizio offerto è completamente inadeguato.

Si discute molto dell'autostrada: perché non c'è altrettanta attenzione verso una politica ferroviaria che rafforzi il trasporto su rotaia nella dorsale tirrenica?

La Toscana lamenta un deficit complessivo nel settore delle grandi infrastrutture, sia stradali che ferroviarie. Naturalmente questo si colloca all'interno di



un fenomeno nazionale che è segnato dal forte squilibrio a favore del mezzo privato a causa di decenni di trascuratezze e di smantellamento del servizio ferroviario. Ritengo quindi che si debba operare in una logica di graduale riequilibrio che dia, anche in Italia, al mezzo ferroviario un ruolo più vicino a quello svolto negli altri paesi avanzati d'Europa. Bisogna però avere il coraggio di riconoscere che questa è una prospettiva destinata a maturare nel corso di qualche decennio e non si può, pertanto, rinunciare all'adeguamento delle infrastrutture viarie, pena una paralisi definitiva nel nostro sistema della mobilità. Questo vale anche per la direttrice tirrenica, dove occorre mandare avanti di pari passo gli interventi di miglioramento e completamento della grande viabilità ordinaria e autostradale. Al tempo stesso occorre promuovere massicci interventi per il miglioramento tecnologico delle infrastrutture della linea tirrenica - pontremolese, che deve essere rivalutata come un corridoio ferroviario fondamentale nelle maglie delle relazioni essenziali europee.

Devo dire però che, sia pure con ritardi ed incertezze, questi obiettivi risultano confermati, come ha assicurato recentemente il Ministro dei Trasporti e come ha richiesto il Parlamento, attraverso il recupero di importanti finanziamenti a favore della direttrice tirrenica in generale e della Pontremolese in particolare.

Da parte di molti interlocutori locali si tende ad attribuire una responsabilità, nella soppressione dei treni nella stazione di Grosseto, anche alla Regione Toscana che verrebbe preventivamente consultata dalla dirigenza delle FF.SS. La Regione ha ricevuto non più di 10-15 giorni fa l'ipotesi di nuovo orario già completamente stilato e definito dalle FF.SS. Il parere che viene chiesto alla Regione è un parere successivo alla formulazione delle ipotesi d'orario; tra l'altro con un termine temporale strettissimo che ci obbliga a vere e proprie acrobazie per prendere conoscenza delle proposte, svolgere le necessarie consultazioni e definire le nostre controdeduzioni. In passato questo impegno della Regione ha dato qualche buon risultato, anche per la situazione di Grosseto, contribuendo a correggere posizioni restrittive e talora assurde presenti nelle proposte dell'Ente F.S. Mi auguro che lo stesso avvenga anche quest'anno, come la logica e il buon senso imporrebbero.

Sottolineo che non c'è soltanto un caso Grosseto imputabile ad una sottovalutazione della Regione Toscana, ma c'è un contenzioso aperto nei quattro angoli della regione in conseguenza di linee e di orientamenti sbagliati ed inaccettabili da parte dell'ente F.S.

Su "treni e autostrade" avevamo rivolto le nostre domande anche all'Assessore provinciale ai trasporti e al presidente della Camera di Commercio.

Abbiamo ricevuto solo la risposta del dr. Achille Giusti, Presidente della CCIA di Grosseto e consigliere comunale, che pubblichiamo qui di seguito.

Una linea veloce Roma-Milano.

1. Si tratta di una decisione che penalizza ulteriormente la nostra provincia, ove si registra, tra l'altro, una notevole insufficienza di collegamenti anche viari, elementi che ostacolano, ovviamente, lo sviluppo socio-economico. Dico ovviamente perché ho presente le risultanze della recente conferenza sull'economia provinciale, che hanno individuato e rimarcato nel turismo e nell'agricoltura i due settori trainanti per il nostro sviluppo e sia il turismo che l'agricoltura non si possono incrementare se non si assicurano le necessarie infrastrutture. Le argomentazioni sono e sarebbero troppe per poterle riassumere in una semplice risposta, cosa ne pensa? Ricordo che la Camera di Commercio si è sempre battuta per avere le fermate dei treni rapidi e proprio dopo la conferenza sugli orari ferroviari tenutasi a Pescara, si ottenne la fermata della prima coppia dei rapidi Torino-Roma. Ora, anziché migliorare le relazioni ferroviarie, si cerca di isolare la nostra provincia, negandole ogni prospettiva di sviluppo.

2. Le ferrovie puntano su programmi moderni, ma non possono dimenticare che nella tratta Livorno-Roma, Grosseto, capoluogo di provincia, è a metà strada. La tratta è lunga, molto più del breve tratto Pisa-Livorno, oggi più che servito. Tecnicamente rispondono che non c'è affluenza, ma se togliamo i collegamenti rapidi, l'utenza quali mezzi dovrà utilizzare? L'Ente Camerale, in accordo con le forze economiche, cercherà di scongiurare ogni pericolo presente e futuro.

3. Non è vero che siano stati dimenticati o trascurati i collegamenti ferroviari. Anzi, con la costituzione della Società Tirrenica Ferroviaria Roma-Milano, le Camere di Commercio del litorale tirrenico, l'Unione Regionale delle Camere di Commercio Lombarde e Toscane hanno da tempo presentato alle Ferrovie un progetto per realizzare una comunicazione veloce, migliorando il tracciato di Pontremoli e costruendo una galleria al valico. Comunicazione velocissima che interesserebbe anche la Sardegna - collegata al porto di Civitavecchia ed a quello di Livorno - e che alleggerirebbe il carico già pesante che si registra sulla Roma-Firenze-Milano. Ma i progetti buoni ed economici non sono presi in considerazione!