

DOPO I CINQUE MORTI PER L'INCIDENTE DI SOLIGNANO RIPARTE IL CONFRONTO SUI PROGETTI DI MODERNIZZAZIONE DELLA RETE FERROVIARIA E AUTOSTRADALE. «SIAMO COME TOPI» DICONO I MACCHINISTI CHE PERCORRONO LA TRATTA, CON I MERCÌ CHE SI INCOLONANO SUL BINARIO UNICO, UN TAPPAL-LE COMUNICAZIONI DI TUTTA L'AREA

Ci sono voluti cinque morti per scoprire i problemi della sicurezza ferroviaria, dell'inadeguatezza della linea Pontremolese e tutto il resto. Per una strana coincidenza il giorno prima della tragedia di Solignano, la Camera di Commercio della Spezia aveva inviato una lettera alle sedi camerali di cinque regioni. Oggetto: linea ferroviaria ed autostrada dell'asse Tirreno-Brennero. Un sogno, qualcuno penserà, l'ennesimo sogno italiano che si infrange di fronte al far west ferroviario della Parma-La Spezia. «È triste che siano le tragedie a mettere sotto i riflettori quello che le comunità locali rivendicano da anni» commenta il presidente della Camera di Commercio della Spezia Pier Gino Scardigli. L'idea non è nuova ma mai realizzata. I porti del Tirreno e del Mar Ligure (Genova, La Spezia, Carrara, Livorno, Piombino e Civitavecchia) e le rispettive coste direttamente collegate con il Brennero da una nuova linea intermodale (ferrovia e autostrada) che partendo dal nodo spezzino superi gli Appennini raggiunga Parma, Suzzara, Mantova, Verona e si colleghi direttamente ai grandi flussi economici e turistici dell'Europa, intersecandosi con le linee ad alta velocità che stanno per nascere (Milano-Bologna e Torino-Milano-Venezia).

Quel corridoio costerebbe tra i 5 mila e i 6 mila miliardi di lire. Ma almeno, ex novo, toglierebbe dall'impaccio di rimettere in sesto una linea ferroviaria colabrodo ed un'autostrada che è già diventata vecchia. E mentre gli enti locali si riuniscono in diverse sedute straordinarie per commemorare le vittime di Solignano, chiedere maggiore sicurezza sulla linea e il raddoppio della Pontremolese (ieri è toccato al Consiglio Comunale straordinario della Spezia, la settimana prossima ci sarà un vertice di amministratori a Borgotaro), lunedì 19 giugno a Villa Margola di Lerici è convocata una riunione di enti pubblici, autorità portuali e camerali e operatori economici e turistici per mettere nero su bianco alla proposta di un nuovo asse ovest-est alternativo alla stipata dorsale ferroviaria e autostradale che da Bologna arriva a Firenze. I preventivi sono già pronti: 1.500-2.000 miliardi per la linea La Spezia-Parma, 1.500-2.000 miliardi per la bretella Parma-Mantova e 2.200-2.600 miliardi per il completamento della Livorno-Civitavecchia. Il sogno Tirreno-Brennero ha già un nome: Tibre. Così si chiamerà la società che sarà costituita al termine del summit interregionale di Lerici. Si progetta (o si vagheggia?) una interconnessione moderna tra infrastrutture viarie, ferroviarie, portuali e persino con la navigazione fluviale. Il tutto puntando allo snodo di Verona. Con un'incognita che nessuno sinora ha sbrogliato: immettersi nell'autostrada del Brennero a Mantova o a Nogarole Rocca? Per costruire quest'opera faraonica, conoscendo la lentezza italiana, verrà formata entro il 20 luglio una Project Company garantita dalla legge 109 del '94 a cui hanno assicurato l'adesione le Camere di Commercio, le Autorità Portuali e le società Interportuali, le società autostradali, le società di logistica e le Ferrovie dello Stato. Si avvarrà del contributo di un advisor finanziario e dell'intervento di un istituto finanziario internazionale.

Ogni giorno, infatti, partono dalla Lombardia e dal Nord-Est almeno una decina di treni e colonne di Tir verso i porti del Nord Europa. È un controsenso, ma avviene senza che nessuno faccia niente per invertire la rotta, a parte austriaci e svizzeri che sono stanchi di sopportare quel peso di mezzi da trasporto. Per non parlare poi dei riflessi turistici per una costa, quella tirrenica, che gode di clima e strutture sfruttabili tutto l'anno. Sulla linea Pontremolese, la maledetta linea Parma-La Spezia, la notte c'è già un intasamento di treni merci. «Siamo topi di notte» dicono i macchinisti del deposito della Spezia



Viaggiare

Prende corpo il progetto Tibre, un corridoio ferroviario che colleghi il Tirreno al Brennero. Costo ipotizzato, dai cinque ai seimila miliardi

Pontremolese, linea maledetta in attesa della modernità

MARCO FERRARI

che denunciano turni killer, troppe ore di straordinario, linee poco sicure, continui passaggi da un binario al doppio binario, assenza di eventuali automatismi per correggere gli errori umani. Lo hanno ripetuto ieri mattina sfilando nelle vie della Spezia nel nome dei loro cinque compagni caduti: Fabio, Matteo, Pietro, Paolo e Stefano. Un appello alla sicurezza che il Ministro dei Trasporti Bersani non ha voluto far cadere, come spesso accade finita l'onda dell'emozione per una tragedia, convocando per mercoledì gli amministratori locali emiliani, toscani e liguri interessati alla Pontremolese.

«È la linea della vergogna, è mai possibile che nel 2000 ci sia ancora una tratta ferroviaria come questa?» è arrivata a dire Antonella Ioffredi, Pubblico ministero a Parma, che ha in mano la delicata inchiesta sui morti di Solignano. Per questa tratta sono già stati spesi 760 miliardi, ci sono interventi in corso per 640 miliardi e una disponibilità di 240 miliardi (su un totale di 550) per il raddoppio della Solignano-Fornovo. Ebbene, sapete quanti chilometri dei 120 che dividono Parma dalla Spezia sono stati raddoppiati? Solo 27. E il raddoppio a tronconi ha di fatto creato una successione da montagne russe. Partendo dalla Spezia troviamo 12 chilometri raddoppiati sino a Santo Stefano Magra, poi 29 chilometri a binario unico sino a Pontremoli, quindi 18 chilometri raddoppiati sino a Borgotaro, poi 16 a binario unico sino a Bercoeto, 8 da Bercoeto a Solignano e due binari e infine un solo binario sino alla città ducale. Per completare l'intero percorso rimangono tratta da finanziare per 650 e 450 miliardi. Ma nella Finanziaria 2000 sono stati previsti 50 miliardi per l'avvio della progettazione. Entro settembre-ottobre le Fs si sono impegnate a presentare uno studio di fattibilità.

In epoca di new economy, gallerie sottomarine e alta velocità la grande incompiuta, la Pontremolese, è diventata un tappo alle comunicazioni con tratti a un binario, pendenze del 27 per mille,

con la doppia motrice ai convogli, pesi limitati ai merci e mancanza di sistemi moderni di sicurezza. Per giunta si è sprecato ciò che è fatto come la galleria Serena, aperta e chiusa perché finiva in un torrente. Una linea che i ferrovieri considerano da tempo «maledetta», ben prima degli incidenti dell'ottobre scorso e dello scontro mortale di sabato notte. Se l'economia accelera, la logistica e la portualità crescono, le ferrovie rallentano. Oggi a compiere quei 120 chilometri occorrono due ore e un quarto.

La Pontremolese in origine era stata progettata a scopi turistici per unire il parmesano al Golfo del Tigullio. Quando iniziarono i lavori nel 1879 fu la Marina Militare ad imporsi affinché raggiungesse La Spezia, piazzaforte militare di primaria importanza in quanto base dell'allora giovane flotta italiana. Le pressioni del Ministro del Regno Benedetto Brin costrinsero l'allora capo di governo Agostino Depretis a collegare la pianura padana al Golfo della Spezia. La morfologia del territorio, le scarse

tecnologie in uso all'epoca e la necessità di bucare molte montagne provocarono morti e feriti. La costruzione della Pontremolese si trasformò in un'epopea. Ci vollero quindici anni ad edificare la linea anche se una prima tratta tra Parma e Pontremoli funzionò in anticipo. Il primo convoglio che coprì l'intera tratta partì la mattina del 1 agosto 1894, anno in cui la Pontremolese entrò a far parte delle Regie Ferrovie. Da allora, per quasi cento anni, il percorso della linea non ha subito alcun ritocco con quell'unico binario che attraversa l'Appennino.

Per correndo oggi la Pontremolese si ha l'idea che lo choc della tragedia di Solignano non sia superato, che tra incroci pericolosi e semafori, cambiamenti di binari e stazioni abbandonate si anni di pericolo. Le ruote del locomotore aranciano lungo i tornanti della Cisa e affiancano il Taro. Nel silenzio di Solignano i convogli rallentano, quasi si fermano sapendo che stanno transitando su un cimitero ferroviario.

Per correndo oggi la Pontremolese si ha l'idea che lo choc della tragedia di Solignano non sia superato, che tra incroci pericolosi e semafori, cambiamenti di binari e stazioni abbandonate si anni di pericolo. Le ruote del locomotore aranciano lungo i tornanti della Cisa e affiancano il Taro. Nel silenzio di Solignano i convogli rallentano, quasi si fermano sapendo che stanno transitando su un cimitero ferroviario.

Per correndo oggi la Pontremolese si ha l'idea che lo choc della tragedia di Solignano non sia superato, che tra incroci pericolosi e semafori, cambiamenti di binari e stazioni abbandonate si anni di pericolo. Le ruote del locomotore aranciano lungo i tornanti della Cisa e affiancano il Taro. Nel silenzio di Solignano i convogli rallentano, quasi si fermano sapendo che stanno transitando su un cimitero ferroviario.

Metropolis

Trasporti

Poco ferro sempre meno bus

È crisi profonda per il trasporto pubblico locale, soprattutto al Centro ed al Sud. L'effetto più drammatico della crisi è stato la caduta verticale della domanda, che ha determinato e continua a determinare gravi problemi di mobilità, caratterizzati dall'uso via via crescente dei mezzi propri.

Dai 3.963.000.000 passeggeri trasportati nel 1990 sui mezzi di trasporto pubblico locale italiani, si è scesi ai 3.286.000 del 1998. Il calo è stato più netto nel servizio urbano (da 2.926.000 a 2.448.000) rispetto a quello extraurbano (da 1.036.000 a 838.000). Questi i dati contenuti nel Conto nazionale dei trasporti. La domanda di servizio di trasporto collettivo è sempre più condi-



INFO

Controlli toscani

Le linee ferroviarie regionali saranno sottoposte ad un'azione di monitoraggio per verificarne lo stato di salute. E questo un degli impegni concordati nell'incontro tra la Regione Toscana e le organizzazioni sindacali di categoria Cgil, Cisl e Uil.

zionata dalla massiccia concorrenza esercitata dall'uso del mezzo di trasporto privato, non solo nei centri urbani, ma anche al di fuori degli stessi per gli spostamenti di media e lunga distanza all'interno delle regioni. Diminuiscono anche i mezzi utilizzati: dai 42.469 autobus del 1990 si è passati ai 40.187 del '98. Nel 1998 in Italia risultano operanti 1.205 aziende pubbliche e private. Il 32% delle aziende opera al Nord, il 16% al Centro ed il restante 52% nel Sud e nelle isole. Le aziende più grandi prevalgono al Nord, dove più del 17% delle imprese dispone di oltre 100 addetti. Quasi tutte le aziende espletano servizio su gomma; la presenza di tramvie e metropolitane è infatti limitata a pochi grandi centri urbani e con una scarsa estensione delle linee.

Firenze

Campi rom e vecchie strade in riva all'Arno

CRISTIANO LUCCHI

È ormai un anno che cento rom della periferia fiorentina delle Piagge, residenti nel quartiere da una dozzina d'anni, vivono con la spada di Damocle dello sgombero sulla testa. I campi, abusivi, si trovano a pochi metri dall'argine dell'Arno, in un posto che nei decenni scorsi ospitava le draghe per tirar su la rena dal fiume. E proprio questa localizzazione che ha portato nel maggio del 1999 il Comune di Firenze ad emettere un'ordinanza di sgombero, per la poca sicurezza che offrono



queste vecchie strutture in mattoni rossi. Se a ciò si aggiunge che gli argini dell'Arno sono un ricettacolo di immondizia e i topi abbondano, lo spostamento di queste famiglie rom risulta un'operazione felice.

Dopo anni di marginalità, di una vita condotta in baracche di lamiera senza luce e acqua, dopo anni di sacrifici e fatiche per

recarsi al lavoro o per mandare i bambini a scuola in condizioni decenti, finalmente per questi paria dei nostri giorni c'è la possibilità di inserirsi nel tessuto urbanistico del quartiere.

A favorire questa ipotesi una duplice combinazione. Da una parte abbiamo un'associazione di zona, il Muretto, che dopo molti mesi di lavoro è riuscita ad allacciare dei rapporti prima inesistenti fra i rom e gli italiani; dall'altra una recente legge regionale che favorisce, con più di un miliardo di stanziamento (cfr. Metropolis del 13 maggio), investimenti rom e sinti che superino la vetusta logica dei campi ghetto.

In quel paese normale tanto desiderato dalla classe politica italiana qualsiasi persona dotata di logica ragionerebbe così: se ci sono cento persone di etnia rom senza casa e la Regione Toscana stanziava un miliardo e trecento milioni per offrire soluzioni abitative esclusivamente per i rom, è ovvio che le istituzioni locali si attrezzino e presentino un progetto alla Regione per sistemare le sud-

dette persone. Niente di meno logico per gli amministratori fiorentini, che non solo hanno intimato alle cento persone con un bieco fiorentinismo di «levarsi di torno», ma interrogati sulla legge regionale, hanno asserito che «volentieri avrebbero preparato una proposta, ma che ormai mancano pochi giorni alla scadenza (il bando scade il 15 di giugno) e che non è più possibile disporre alcun tipo di progetto esecutivo».

Che dire? Al di là delle notazioni su quale sia il significato della parola solidarietà per chi governa Firenze, che lasciamo volentieri a voi, possiamo solo aggiungere che:

a) il Comune ha avuto tre mesi esatti per pensare un progetto esecutivo; b) esiste un progetto di micro-insediamento che risponde ai criteri regionali, disegnato da un gruppo di architetti volontari insieme ad una delegazione mista rom e abitanti delle Piagge, che è stato snobbato per più di un anno dal Comune stesso; c) i molti bambini presenti fra gli «abusivi»

sono destinatari di un progetto di alfabetizzazione finanziato dalla legge Turco tramite il Comune e, a sgombero avvenuto - necessariamente al di fuori dei confini comunali - vedranno sprecata una grossa occasione di formazione; d) Firenze, che ha più di mille presenze rom distribuiti nei vari campi, perde un'ottima occasione per dare dignità ad una parte della propria cittadinanza.

Per concludere vorrei parlarvi di una paradossale riunione tenutasi qualche tempo fa per discutere dei Piani di Recupero Urbano all'interno del quartiere delle Piagge: presenti, oltre un paio di assessori ed esponenti della circoscrizione, cittadini, parrochie e case del popolo; argomento principale, la riqualificazione delle sponde dell'Arno.

Bene, chi voleva un chiosco per i gelati e chi delle piste ciclabili, chi spazi destinati ai pescatori e chi riposanti panchine, ma nessuno si preoccupò di chi viveva nelle baracche, problema evidentemente da risolvere all'alba con i cellulari della polizia. Che sia il segno dei tempi?

