



LA FRECCIA DEI DUE LAGHI

Notiziario dell'Associazione F.M.P. ad uso dei soci. Non rappresenta una testata giornalistica o prodotto editoriale ai sensi L. 633/41 e L. 62/01, in quanto viene aggiornato senza alcuna periodicità sulla base di contributi volontari degli associati che rispondono dei contenuti. E' soggetta a copyright e ne è vietata la riproduzione totale o parziale senza autorizzazione. Il presidente Roberto Mattioni.



"MUOVIAMO IL FUTURO"

SEZIONE 1

Questa sezione riporta la relazione del presidente Roberto Mattioni, svolta pubblicamente nel 2003 ed esamina la situazione ferroviaria e in particolare quella mantovana. Si tratta del primo studio approfondito e raccolta dati anche statistici, in cui vengono poste le basi organiche per la fattibilità degli interventi e degli sviluppi futuri, che saranno poi ripresi in altre sezioni.

RELAZIONE DEL PRESIDENTE SULLA SITUAZIONE FERROVIARIA MANTOVANA IN OCCASIONE DELLA TAVOLA ROTONDA "IL TRENO PER LA CITTA' " IN DATA 13-12-2003.

Mantova e le sue ferrovie Proposte e possibilità FS e FMP

Ringrazio innanzitutto i presenti, autorità, politici, funzionari, addetti ai lavori e semplici appassionati, per avermi invitato a questa importante tavola rotonda, dandomi la possibilità di esprimere il mio pensiero e quello degli appassionati ed estimatori delle ferrovie che qui rappresento come presidente dell'Associazione F.M.P. e più in generale dell'Associazione Treni e Ferrovie che si occupa della conservazione della memoria storica (musei e rotabili storici), della salvaguardia e riequilibrio ambientale e della mobilità sostenibile, proponendo la ricostruzione o la riapertura

delle linee chiuse o soppresse, onde alleggerire le strade dal traffico caotico e insostenibile, diminuire l'inquinamento e preservare l'ambiente.

PREMESSA

Con un decreto legislativo, alle F.S. è stata imposta la separazione delle sue proprietà, in base al recepimento delle direttive comunitarie 12/13/14 del 2001. Tutto ciò era necessario per rilanciare la "liberalizzazione" ferroviaria, voluta dall'Europa, ovvero la libera concorrenza dei vettori o imprese di trazione che potranno così sfruttare gli impianti comunitari esistenti. Il nominato DLGS attribuisce ampio spazio anche agli operatori non ferroviari del settore cargo (**spedizionieri, caricatori ed operatori intermodali**) introducendo la nuova figura del "Richiedente Autorizzato". Questi soggetti potranno farsi assegnare direttamente le tracce ferroviarie (orari) per far transitare i propri carri, pur non avendo la gestione diretta di locomotive o macchinisti (che affitteranno dalle imprese di trazione ferroviaria), col vantaggio di non dover così più cedere loro, i clienti personali.

All'art. 11 comma 5 di tale DLGS, si stabilisce che al fine di garantire l'indipendenza del gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale (RFI), lo stesso è soggetto autonomo e distinto, in **regime di separazione strutturale e proprietaria**, dalle imprese ferroviarie (Trenitalia e altre simili). Il sesto comma chiarisce poi che l'assetto societario del gruppo F.S., derivante da quanto previsto al citato comma 5, è definito con effetti decorrenti dal 1/1/2004.

- ✓ **Segnalo però che pur avendo le FS dato origine alle 8 Spa che seguono, non pare abbia garantito loro la piena autonomia proprietaria in quanto sono controllate con capitale di maggioranza dalla stessa FS (holding di gruppo). Vediamole in dettaglio.**

LE NUOVE SOCIETA' DEL GRUPPO FS

- **Trenitalia** – è la società che gestisce le attività di trasporto di passeggeri sulle medie e lunghe percorrenze, il traffico metropolitano e regionale, il trasporto delle merci.
- **RFI** – Rete ferroviaria italiana, è la società a cui è affidata l'attività di progettazione, costruzione messa in esercizio, gestione e manutenzione dell'intera infrastruttura ferroviaria statale. Gestisce inoltre i sistemi di controllo e di sicurezza, i contratti con le imprese ferroviarie e definisce l'Orario Generale della rete ferroviaria. Società controllata è la TAV consorzi per investimenti, costruzioni ed esercizio nuove linee ad alta velocità.
- **Italferr** – è la società di ingegneria del gruppo che ha il compito di progettare e realizzare i grandi interventi infrastrutturali e tecnologici previsti nei piani di investimento e potenziamento delle ferrovie. Opera su tutto il territorio nazionale e all'estero e nella ristrutturazione dei Nodi Urbani.
- **Ferservizi** – è il centro servizi del gruppo FS. Ha uffici operativi nelle maggiori città italiane e gestisce programmi di recupero ed efficienza. Offre una gamma di servizi articolati quali: amministrazione e contabilità, amministrazione del personale, facility management, acquisti di gruppo, property, asset & building management, information e communication technology e infine la gestione dei parcheggi attraverso la controllata metropark.
- **Grandi Stazioni** – è la società di servizi del gruppo incaricata di riqualificare e gestire il network delle 13 stazioni principali italiane. I suoi obiettivi sono quelli di rinnovare totalmente le strutture e i servizi offerti al pubblico, ovvero non più un luogo di passaggio obbligato, ma una piazza urbana dove si concentrano servizi ed attività a disposizione dei cittadini.

- **Centostazioni** – è la società di recente costituzione (60% FS e 40% Archimede, ovvero Save, Manutencoop, Iil e manutentori e affini) che ha lo scopo di realizzare il programma di riqualificazione, gestione e valorizzazione commerciale delle 103 stazioni di medie dimensioni, secondo un modello analogo a quello adottato per le Grandi Stazioni (Mantova è inserita in questo programma, vedi seguito).
- **Sogin** – è la società del gruppo che offre servizi di **trasporto su gomma che integrano** quelli offerti da Trenitalia. Analizza i bisogni di mobilità e motivazioni ad essi legate (come lo studio, lavoro, tempo libero...). Svolge il proprio ruolo attraverso le sue controllate e su una rete che si estende capillarmente in Italia, in paesi europei ed extra europei (*in questo caso, non posso non segnalare la possibilità di concorrenza (dannosa) col vettore ferroviario – sempre controllato da F.S. – e la parola **integrano** non è ben definita nei suoi doverosi limiti di divieto di concorrenza diretta...*)
- **Fercredit** – è la società di servizi finanziari del gruppo FS. I suoi prodotti sono rivolti alle società e ai dipendenti del gruppo FS e offrono una gamma di interventi che possono soddisfare ogni tipo di esigenza con rapidità e snellezza operativa.

IMPIANTI FISSI E STAZIONE DI MANTOVA

La situazione ferroviaria di Mantova è stata ed è oggetto tutt'ora di interesse da parte dei cittadini utenti, dei pendolari e della stampa locale. La sua condizione è infatti "critica" e molte sono le lettere di protesta, per tale criticità. La nostra stazione è presente nell'elenco del programma FS **Centostazioni** (gruppo nord est 16). Questo programma che in realtà interessa 103 stazioni in Italia, per complessivi 134 milioni di euro di lavori, vede attualmente 5 imprese gareggiare per tre maxi lotti geografici di manutenzione global service (nord est, nord ovest e centro sud). Queste imprese sono: Gemmo Impianti (sede Vicenza, specializzata in facility management e gestione calore, associata con Pirelli e Coop Colser pulizie, per 2 dei tre lotti che raggruppano 34 stazioni aree Nord est/Nord ovest, valore appalti 40,5 e 42 milioni) Romeo gestioni (raggruppamento con Consorzio Romeo, è interessato al solo lotto Centro sud per un valore di 50,7 milioni, con 35 scali), Cofathec servizi (tutti i lotti), Aem calore e servizi (municipalizzata, multiutility del comune di Milano, Consorzio nord est e nord ovest, gareggia per tutti i lotti), Elyio Italia (tutti i lotti con Snam Lazio e Gasoltermica Laurentina). Tale gara per l'assegnazione definitiva degli appalti dovrebbe concludersi il 31/12/2003 e col 1/1/2004 dovrebbero partire i lavori, vedremo... Ciò premesso, se tutto andrà in porto, si spera che gli impianti di Mantova possano godere dell'attenzione di cui necessitano veramente.

COLLEGAMENTI FERROVIARI ATTUALI DI MANTOVA

1) Considerazione generale:

Chi decide oggi di prendere il treno a Mantova, per qualunque destinazione servita da ferrovia, non ha certezze di orario e nemmeno di arrivare a destinazione! Una campagna di stampa, protrattasi per mesi, a cui abbiamo partecipato, ha evidenziato questa attuale grave situazione. Sono state raccolte oltre 7000 firme sui pesanti disservizi ferroviari cittadini, dalla Gazzetta di Mantova. Del caso si è occupata tutta la stampa cittadina (la Voce di Mantova e la Cronaca di Mantova), raccogliendo le proteste dei cittadini e degli utenti in genere. Persino la stampa nazionale ha ampiamente trattato il problema (particolarmente per la linea di Milano). E' stato chiesto ai responsabili di rimediarsi urgentemente. Una volta si attribuivano i disguidi al fatto che le linee non erano elettrificate, ora che tutte lo sono, non vi sono più alibi per i collegamenti che ancora non funzionano correttamente... Anche il Comune e la

Provincia di Mantova sono intervenuti per tentare di risolvere i problemi. Delegazioni si sono persino recate a Roma dal responsabile delle FS ...

- 2) **La RFI** (Rete ferroviaria italiana) sede di Milano, in data 9/5/2003 scrive alla Regione Lombardia, proponendo una serie di "parziali revisioni" di orari della Milano Mantova in cui in realtà vi sono diverse soppressioni, anziché aumenti di corse e regolarizzazioni delle stesse. **Non si fa cenno alla qualità del servizio e questo è un errore.** Ritardi, soppressioni, numerosi guasti e incidenti in linea dei locomotori, del materiale rimorchiato e degli impianti fissi di linea e di stazione (vi sono anche state denunce alla magistratura per i gravi disservizi), non possono passare sotto silenzio. Tali conclamati disservizi impediscono un normale viaggio e anche le coincidenze nelle varie stazioni di incrocio quali Piadena, Cremona, Codogno (**allegato n.1**).
- 3) Dal 14/12/2003 non risulta più (da orari Trenitalia, in commercio) in servizio regolare l'Eurostar per Roma e ritorno, con ciò sottraendo ai cittadini una comoda e prestigiosa relazione con la capitale. Non sembrano univoci e affidabili i conteggi di frequentazione dello stesso Eurostar, presi a base di calcolo per la modifica di itinerario (molti viaggiatori e operatori economici e pubblici sostengono infatti l'esatto contrario e lo hanno anche pubblicato sulla stampa). Trenitalia propone in sostituzione un Intercity dai più lunghi tempi di percorrenza (c.a. 45 minuti in più). Tale Intercity giungendo fino a Napoli e da qui ripartendo per il nord, nelle ore serali, sarà sicuramente assai conteso dai passeggeri. Non avendo **alcuna prenotazione obbligatoria**, potrebbe arrivare a Roma già saturo o saturarsi in tale stazione, col rischio di lasciare a piedi i mantovani che contano su tale unico servizio per non passare la notte nella capitale (l'eventuale prenotazione preventiva non assicura la tranquillità del posto, non essendovi l'obbligo ...).
- 4) Le altre relazioni, con Monselice, con Verona, con Modena e Bologna, sono tutte, chi più chi meno, interessate da ritardi, disservizi, mancata igiene e pulizia dei materiali, mancata e tempestiva informazione agli utenti, ecc...
- 5) Da una relazione della Direzione Generale Infrastrutture e Mobilità della Regione Lombardia, apprendiamo che, in generale, l'indice di puntualità per direttrici, in particolare della Mantova Milano, è mediamente sempre inferiore allo standard di riferimento minimo (**allegato 2**). **Nell'allegato n. 3** sempre la Regione Lombardia (assessore M. Corsaro) invia all'ing. Renon, amministratore delegato di Trenitalia, una lettera in cui ci si rammarica della soppressione dell'Eurostar e parla anche di "compensi" pagati (a Trenitalia) per i servizi ferroviari e di riflessioni da fare.....

Mantova e hinterland

Che Mantova e hinterland abbiano grandi opportunità, ne siamo tutti convinti, lo si è detto e scritto spesso. Il patrimonio storico è di enorme valore e le attrattive culturali, turistiche, enogastronomiche sono molte e differenziate. Nella direzione di farle meglio conoscere a tutti, sono orientati gli sforzi organizzativi e le ultime importanti manifestazioni cittadine: dai Gonzaga, al Festival della letteratura, da Nuvolari, alle mostre di pittura ad altre mostre e fiere. Esiste però un problema di fondo: i trasporti! Come si pensa di continuare a far affluire decine di migliaia di turisti con i loro automezzi e/o autobus interurbani? Divieti vari, rondò, svincoli, sensi unici, limitazioni, chiusure al traffico del centro o dei viali, divieti di accesso, inversioni di direzione e simili, non hanno risolto i problemi. Gli autobus cittadini nemmeno. Altre varie iniziative prese a tutt'oggi non sono bastate. Abbiamo tutti difficoltà per gli spostamenti in un traffico in continuo e sempre più pericoloso aumento. E già che ci siamo, invito tutti a valutare bene la situazione attuale così composta: rischi di maggiori incidenti, aria inquinata, caos, tensioni nervose, stress, violenze verbali e di fatto, parcheggi che mancano, sensi unici inimmaginabili e labirintici, percorsi che costringono a fare chilometri di strada per compiere pochi metri effettivi, con spreco di

tempo e di denaro e aumentando l'inquinamento, per non parlare degli improvvisi sbarramenti stradali, divieti di accesso e simili. Tutto questo denuncia ampiamente un sottostante irrisolto disagio. Continuando così, al nostro risveglio mattutino, non avremo più nemmeno la certezza dei sensi delle strade, non troveremo più parcheggi, pagheremo più contravvenzioni e ci troveremo anche con blocchi di traffico improvvisi quanto inattesi. Inesorabilmente, la velocità commerciale sarà sempre più bassa. Già ora è inferiore a quella dei lenti e sferraglianti tram di buona memoria, ritenuti a torto, puro fastidio e pertanto soppressi. E sulle strade extraurbane, superstrade, autostrade non si sta certo meglio! **Fa paura il dato che circa il 90% delle merci e dei trasporti vari (compresi quelli pericolosi), viaggi oggi su gomma. E' semplicemente assurdo...!!**

PREMESSA PER NUOVE INIZIATIVE

Credo che così stando le cose, nessuno possa ritenersi soddisfatto e il futuro ci preoccupa anche di più, con la prospettiva di peggiorare ancora l'aria che respiriamo e prima o poi, di asfissiare direttamente sulla porta di casa.... Allora è venuto il momento di lavorare assieme a nuove proposte, di prendere decisioni intelligenti sia per il presente che per il futuro (futuro che riguarda in particolare i nostri figli), per la migliore qualità della vita, la possibile mobilità sostenibile, la creazione di nuovi posti di lavoro, ecc....

Servono infrastrutture.... sembra una risposta ovvia! Ma quali? Costruiamo altre strade, superstrade, autostrade, ecc., per farci viaggiare non più il 90% ma il 100% del traffico? E già che ci siamo sopprimiamo anche tutte le ferrovie, per risparmiare?

Noi diciamo NO, un NO deciso, perché tutto ciò aumenterebbe solo i disagi, porterebbe ulteriori danni all'ambiente e aumenterebbero l'inquinamento generale, già intollerabile. Ci rendiamo conto che siamo al punto che se piove qualche giorno in più, scatta il preallarme per possibili disastri ambientali, se invece non piove, siamo alla siccità africana o quasi... Vogliamo continuare così?

Guardiamo chi è più avanti di noi e riflettiamo. Non c'è nulla di male, a fare confronti e magari a vergognarsi un po' di errate scelte. Male è solo il persistere negli errori! All'estero la risposta si è trovata, si chiama Ferrovia! Anche in Italia le cose si muovono e vengono pian piano riaperte ferrovie sopresse o dismesse. Qui da noi invece si aspetta e si ignora la realtà!

Vorrei dare solo qualche ragione a favore della ferrovia, persino ovvie e scontate:

- 1) Ferrovia perché salva l'ambiente e diminuisce l'inquinamento anche acustico.
- 2) Ferrovia per diminuire l'intasamento stradale e il traffico caotico.
- 3) Ferrovia per riequilibrare i trasporti, particolarmente se pericolosi e se effettuati al 90% su gomma, come in Italia.
- 4) Ferrovia perché è sicurezza.
- 5) Ferrovia perché è il futuro.
- 6) Ferrovia perché è anche un piacere viaggiare rilassati e puntuali..
- 7) Ferrovia perché basta guardarci intorno e vedere cosa fanno stati, regioni e province evolute e più sensibili verso i trasporti e la mobilità pubblica....

NUOVE PROPOSTE PRATICHE

Noi siamo ottimisti e non vogliamo pensare che per le FS, Mantova sia un vero fastidio e che magari ritorni lo spettro di soppressioni o corse sostitutive con autobus. Se questo è il pensiero dell'alta dirigenza, dovremo farli riflettere meglio... I cittadini di Mantova contribuiscono non poco a finanziare la spesa pubblica. E allora, cittadini di serie A nel pagare, di serie Z nell'avere i giusti diritti...?? No di certo, dobbiamo tutti far sentire la nostra voce, è interesse di tutti potenziare i trasporti ferroviari...

Considerando che dal 2004 vi sarà la liberalizzazione prima detta, anche altri gestori di trasporti potranno entrare in diretta concorrenza con Trenitalia, tipo: Ferrovie Nord, la Deutsche Bundesbahn, la OBB, o altre organizzazioni consortili o societarie di provata affidabilità. E sappiamo che la concorrenza può fare solo bene al mercato... Allora lancio una provocazione:

- ❖ Signor Presidente Formigoni, signor Assessore Corsaro, se con Trenitalia non si risolvono chiaramente le cose, perché non annullare i contratti con la stessa e fare accordi con gli altri gestori, data la liberalizzazione?
- ❖ E' vero poi che la Regione Lombardia ha stanziato 7 miliardi di euro per strade, superstrade, autostrade e solo 1 miliardo di euro per le ferrovie, di cui però sembra disponibile solo il 13% della cifra? I cittadini vogliono saperlo, è un loro sacrosanto diritto, attendiamo risposta.....

Noi crediamo che vadano rivisti alcuni piani e che le ferrovie siano messe al primo posto, come dovrebbe essere in una società civile, nell'interesse e per la salute di tutti e proponiamo, per tutte le considerazioni esposte, di potenziare intanto i trasporti ferroviari esistenti. Renderli assolutamente affidabili, affinché ogni cittadino sappia di potersi fidare pienamente del vettore e quindi poter lasciare con sicurezza a casa l'auto, è UN DOVERE ISTITUZIONALE LA PRECISIONE E LA PUNTUALITA' DEI TRASPORTI... L'efficienza di uno Stato si misura proprio dai trasporti pubblici....

PROPONIAMO QUINDI:

- ◆ Linea Verona - Mantova - Modena: istituire fermate a S. Antonio/Bancole, Cittadella, Via Portazzolo o Porta Mulina, Borgochiesanuova col plesso scolastico e tutto il quartiere, Levata (OPPURE sostituirle verso Verona, con le corse della ferrovia Mantova-Peschiera in funzione di metropolitana leggera, sopprimendo anche Roverbella FS, scomoda e distante dal centro circa 4 km, come diremo più avanti nella relazione...).
- ◆ Linea Mantova – Monselice: fermate a porta Cerese, San Giorgio (per industrie e attività varie, istituzione di bretelle e raccordi di collegamento al porto, al Valdaro, alla stazione di Mantova Frassine, ecc...),
- ◆ Linea per Milano: aumento delle corse, velocizzazione delle stesse, rispetto degli orari (rispetto per i tanti pendolari che vanno al lavoro..), pulizia e serietà....

E INOLTRE PROPONIAMO DI RIAPRIRE E RICOSTRUIRE:

LA FERROVIA MANTOVA – PESCHIERA

Soppressa nel 1967 per errate e miopi scelte politiche (nonostante le 19 corse giornaliere) e in seguito smantellata onde non potesse facilmente ritornare in servizio, è stata una perdita gravissima per tutti noi e siamo tornati coi collegamenti ferroviari d'un sol colpo indietro nel tempo agli anni '30, quando c'era la tranvia per Brescia e Ostiglia, perdendo importanti collegamenti (Peschiera, Desenzano, Lonato e Brescia ad esempio). Negli anni '60, quando era operativa la Mantova Peschiera, bastava salire in treno a Mantova per raggiungere tutte le migliaia di mete collegate dalla

importantissima dorsale Torino-Milano-Venezia-Trieste, nonché navigare sul Garda arrivando direttamente in darsena a Peschiera! E oggi? Questa bella linea aveva ed ha ancora grandi potenzialità e forti interessi commerciali, turistici e storici. Vediamone alcuni.

- a) **Turismo e tempo libero:** vi erano collegamenti diretti coi battelli del Garda (coincidenza in darsena a Peschiera) e viceversa coi laghi di Mantova, nell'attraversamento della valle del Mincio (ora Parco) sarebbero possibili fermate enogastronomiche, storiche o per altre manifestazioni o gite locali in uno scenario tra i più belli della nostra pianura, ricordando che il Garda è una delle più grandi mete turistiche internazionali,
- b) **Trasporto utenti pendolari e non:** servizio di cosiddetto treno/tram con fermate cittadine e fermate nei capoluoghi o frazioni attraversate, citiamo Mantova stessa, Cittadella, Gambiarara, S. Antonio, Bancole, Marmirolo, S. Brizio, Roverbella centro (non FS a 4 Km, che nessuno usa!), Pozzolo, Monzambano, per rimanere solo nella n/s provincia.... Vorrei citare poi, in provincia di Verona, Valeggio (la città e le sue ricchezze enogastronomiche oltreché storiche, il ponte visconteo, il Borghetto, attraggono decine di migliaia di visitatori), Salionze e Peschiera stessa, città di grande richiamo turistico e non solo (ricordo Gardaland nelle vicinanze, vedi al punto E...) Come si vede la linea era già una metropolitana di superficie, bastava solo riflettere meglio, anziché sopprimerla.....
- c) **Trasporto merci:** la linea poteva essere considerata alla stregua di una direttissima Nord-Sud (con alcune rettifiche), senza alcuna soggezione particolare, dato il carattere di planeità e di mancanza di manufatti (ponti, gallerie, ecc...) di una qualche importanza. Le stazioni erano tutte dotate di magazzini merci (salvo alcune fermate). Da questi potevano partire servizi locali (su gomma) porta a porta. Con rotaie da 50 kg/mt o meglio da 60 kg/mt e l'elettrificazione prevista già in origine dal progetto come diremo, il carico assiale potrebbe oggi essere il massimo consentito dalle FS e come detto, per la mancanza di soggezione alcuna, i treni, per le merci potrebbero essere di migliaia di tonnellate, ovvero il massimo consentito dai ganci di traino e dai mezzi di trazione usati e per i passeggeri, ad alta frequenza. Erano previsti e realizzati già allora, vari raccordi: depositi militari e civili (a Monzambano vi era persino una decauville con scartamento di 60 cm. per i trasporti militari), carri cisterna per lo scarico diretto dei combustibili per la centrale termica di Ponti sul Mincio (progetto non realizzato per sopravvenuta soppressione linea), per materiali ferroviari in riparazione o nuovi, oltre ad altro (ricordiamo che uno di questi raccordi era a Marmirolo, ex CIMA e i binari sono ancora esistenti ...).
- d) **Elettrificazione:** La linea Mantova Peschiera nasce già di progetto come linea elettrica (ed era in ciò assai avanzata rispetto alle FS). Nel 1934, anno di apertura della linea, risultavano infatti presenti vetture Breda sia a carrelli che a due assi, simili a quelle delle ferrovie Modenesi, a cui ci si ispirava, data anche la vicinanza e l'esperienza dell'allora Sefta (Società emiliana ferrovie tranvie e automobili) che aveva elettrificato tutte le linee ferroviarie della sua provincia e non solo. Non si procedette solo per mancanza di fondi e per il possibile futuro rischio di danneggiamenti bellici (era nell'aria la possibilità di un conflitto mondiale e vi erano servitù militari). Pensiamo ora a tale linea elettrificata. Perfettamente integrata con Mantova e tutti i suoi collegamenti (già elettrificati da tempo), la corsa diretta su Peschiera potrebbe essere realizzata in circa mezz'ora (in assoluta concorrenza con ogni mezzo stradale), nonché proseguire poi su Brescia (interessando anche l'importante città di Desenzano), collegamento questo tutt'ora mancante, dopo la soppressione della F.M.P.... Ovviamente da Peschiera sarebbero inoltre raggiungibili molti altri collegamenti serviti dalla Torino-Milano-Venezia-Trieste e dalle innumerevoli diramazioni della stessa linea. Idem dicasi per i collegamenti da Mantova per il sud ovest (Suzzara Ferrara Ravenna, Modena e Bologna), sud est (Parma Fornovo Aulla/La Spezia, ecc..) e altri ancora.

e) **Ulteriori possibilità e progetti:** a suo tempo era stato ipotizzato, dall'ing. Bonat, anche il collegamento diretto Peschiera - Domegliara, per alleggerire l'affollato nodo ferroviario di Verona, unica porta diretta per il nord e la val d'Adige (è tutt'ora un errore mantenere un unico nodo per una tratta così vitale per possibilità di interruzioni, con pesanti ripercussioni e pesanti costi...). Tale progetto è attualissimo e addirittura di importanza strategica. E occorre immaginarlo integrato e nell'ottica di quanto finora esposto. Dal chilometraggio ridotto, se opportunamente realizzato, consentirebbe anche la fermata nei pressi di **Gardaland**, centro turistico di importanza internazionale e meta annuale di centinaia di migliaia di turisti provenienti da tutto il mondo! Le statistiche dicono **che il numero dei suoi visitatori annui è secondo solo ai musei vaticani....!** Solo questo collegamento consentirebbe di alleggerire l'affollatissima e quasi impercorribile statale gardesana (particolarmente d'estate), facendo affluire tutti i visitatori e le loro famiglie, sulla ben più comoda e salubre ferrovia elettrica con collegamenti estesi, come già accennato (Torino Milano Verona Venezia Trieste, Mantova Peschiera e diramazioni). I parcheggi già esistenti in loco potrebbero servire per i pullman locali (ove la ferrovia non arrivi) o per altri mezzi es. elettrici e simili... con ciò stesso migliorando anche l'aria che si respira, oltre a preservare l'ambiente e disintasare tale arteria dal traffico. Potrebbero essere programmati anche treni speciali a vapore, sull'onda del grande successo che ottengono in tutta Europa, potrebbero essere organizzate manifestazioni collaterali anche importanti (cicloturisti, trekking e simili), senza gravare le strade di un traffico ormai al limite e potrebbero essere coinvolti gli operatori turistici locali, mettendo in moto un volano che consentirebbe anche di risolvere certe crisi occupazionali, oggi piuttosto pesanti....!

Vi sarebbe molto altro da dire ma, quanto fin qui esposto ci pare già sufficiente a sostenere l'utilità e l'importanza della linea! Non voglio rubare altro tempo agli illustri relatori che seguiranno, dico solo che non cogliere l'opportunità di sviluppare questi servizi che sono a solo vantaggio dell'ambiente, della salute e della migliore qualità di vita dei cittadini, oltre che grande occasione per nuovi posti di lavoro, significa rinunciare al futuro ed attendere la concorrenza estera, che prima o poi arriverà inesorabile con la liberalizzazione! In questi sensati progetti accennati, non vi è alcuna controindicazione se non quella di gestirne i costi, oculatamente, migliorando ciò che già esiste, innovando e utilizzando anche i nuovi strumenti finanziari (project financing e simili). Se si spendono o ci si propone di spendere miliardi per superstrade o autostrade che feriscono gravemente la natura e l'ambiente, aumentano l'inquinamento, il rumore e lo stress complessivo, la mortalità per incidenti, per l'area gardesana Mantova Peschiera (**Laghi e parco Mincio inclusi**), ciò è impensabile e occorre quindi impiegare meglio i fondi, ricostruendo invece la ferrovia, dato che le superstrade di fantasia, sono assolutamente improponibili e inimmaginabili, oltreché lesive dell'ambiente, nel parco di cui parliamo!
La soluzione ci sembra logica e scontata e insistiamo ancora: Ferrovia, che poi vuol dire riequilibrio e disinquinamento ambientale, nonché rispetto della natura!

ESEMPI DI VALORIZZAZIONE, CONSERVAZIONE, RICOSTRUZIONE DI LINEE FERROVIARIE DISMESSE, FABBRICATI INUTILIZZATI, ECC...

Nell'arco degli ultimi decenni, troppe linee ferroviarie in Italia, sono state classificate "rami secchi" e dismesse. Molte di loro sono state disarmate dei binari e smantellate anche nella sede. Tale rischio non è ancora cessato, evidentemente qualcuno ancora non ha imparato la lezione (*in un'altra relazione spieghiamo anche i perchè...*). Noi rinneghiamo questa politica miope del passato, la bolliamo come antisociale e dannosa e guardiamo avanti al futuro. Siamo fermamente convinti che è necessario un sempre

maggior incremento del traffico su rotaia, non foss'altro per riequilibrare i gravi squilibri di trasporto e ambientali. Preservare e potenziare le linee non certamente "secche", ricostruire quelle dismesse o smantellate è una priorità sociale! Noi abbiamo un immenso patrimonio pubblico di inestimabile valore, su questo non si discute! L'esperienza di altri paesi Europei può insegnarci come la conservazione di linee dismesse o la ricostruzione se disarmate, possa essere una attività con importanti riscontri turistici ed economici. In Inghilterra ad esempio, fin dagli anni cinquanta nacquero comitati ed associazioni con lo scopo di salvare le linee dismesse. Riuscirono nell'obbiettivo, soprattutto associando alle linee, la salvezza anche dei rotabili storici (tra i primi quelli a vapore, di grande richiamo sociale). Oggi esistono in Inghilterra almeno 60 "preserved railways" che coprono oltre 750 km di binari e 240 stazioni passeggeri, sostenute da 100.000 soci. Vi lavorano 800 persone stipendiate e oltre 3000 volontari. Vengono utilizzate oltre 600 locomotive a vapore e diesel. Sono trasportati più di 8 milioni di passeggeri l'anno e assorbono circa il 5% del mercato di tutte le attrazioni turistiche britanniche. E questo è solo l'aspetto turistico, al quale se ne potrebbero associare molti altri. Analogo fenomeno interessa la Francia, Germania, Svizzera, Austria, Spagna e persino l'Est europeo coi nuovi stati, anche se parrebbe impossibile, date le limitate risorse, eppure...! Tra queste nazioni indovinate chi è in affanno e in ultima fila! Ma sì, è semplice: la nostra cara Italia!

Prendiamo ad esempio solo una piccola linea in Francia: la ferrovia del Vivarais (Tournon-Lamastre a sud di Lione, costruita nel 1891). Alla sua chiusura, un gruppo di appassionati, conti alla mano, sostenevano tra lo scetticismo generale, l'autofinanziamento della linea. Tale tratta, già gestita dalla SNCF, perdeva oltre 30 milioni di franchi all'anno e nessuno voleva dar credito agli appassionati.... Queste persone di grande coraggio, capacità e caparbia non mollarono e nel lontano aprile 1970 avvenne l'inaugurazione. Risultato? Sconfitta totale degli scettici e successo così ampio dell'iniziativa che fin da subito non furono sufficienti i rotabili preservati ma si dovette recuperarne altri dalla Bretagna, dalla Provenza e dalla Svizzera! Addio bilanci passivi! Oltre 70.000 passeggeri all'anno in media e sempre in aumento, hanno riportato i bilanci in attivo. Tanto che la linea vive solo dei propri introiti e del contributo di associazioni di appassionati. Non ha alcun contributo statale o sovvenzione locale. E' una grande realtà consolidata, nonché una formidabile attrattiva turistica! Se noi guardiamo a nord, dov'era la bellissima linea elettrica delle Dolomiti, Calalzo/Pieve di Cadore, Cortina d'Ampezzo, Dobbiaco e ora c'è il nulla, il paragone, ci fa semplicemente sprofondare nella vergogna!

Anche qui parole, parole, parole, come la canzone.... Parole di ricostruzione, magari sotto le elezioni.... Se tutti quelli che hanno parlato a vanvera su quella linea e pianto lacrime di cocodrillo, avessero portato il loro contributo fattivo, forse saremo là a fotografare i nuovi treni e a lavorare assieme...

Un altro esempio. Andiamo ad Amburgo e a Brema in Germania, dove il recupero di ferrovie dismesse e dei mezzi storici è un impegno sociale ricco di soddisfazioni. Là i musei non sono statici, ma vivi ed ogni cosa funziona oggi anche meglio di allora. Aumuhle vicino ad Amburgo: in un paesaggio bellissimo e in un antico deposito locomotive della DB inizia un viaggio da favola. Sono centinaia le locomotive a vapore, diesel, automotrici e vetture tirate a nuovo, come i fabbricati di stazione lindi e puliti, ove il tempo pare si sia fermato alla severità e precisione prussiana. Da tutto il mondo arrivano visitatori entusiasti..... Quello che per noi risulta assolutamente incredibile è che molto materiale pur essendo all'aperto o ricoverato in capannoni aperti, non è stato fatto mai segno di visite di vandali ignoranti o di tossico-pittori e nulla è mai stato rubato....! Incredibile davvero, almeno per noi...!

Bruchhausen-Vilsen, ferrovia museo, zona di Brema. Altro viaggio spettacolare (anche Brema stessa merita) nelle campagne e in grandi boschi, su una linea aperta nel 1892. Questa è la prima ferrovia tedesca all'aperto ed operativa, in assoluto la più importante. Numerosissimi sono gli iscritti all'associazione che gestisce il tutto e che lavorano ed operano sulla linea. Qualche dato: sul percorso a scartamento metrico di

circa 20 chilometri (ma altri se ne aggiungono continuamente al recupero), si alternano almeno 6 locomotive a vapore, 6 automotrici, 4 locomotive diesel e ben 75 carrozze passeggeri e carri merci di vario tipo...Manovre in stazioni, composizione di treni, precedenza, rendono spettacolare la visita! Molti soci sono abilitati macchinisti, capistazione, deviatori, operatori di stazione, ecc..., con grande soddisfazione personale e grandi risparmi economici. E tutto funziona alla perfezione...Mille sono altri esempi e anche al nostro confine, la "musica" non cambia! Jenbach nel Tirolo. Zillertalbahn, Achenseebahn in Austria. Montreux, Francia. Monte Generoso, Svizzera e tutte le sue bellissime linee alpine. Ed ecco Tirano, in Italia. Entriamo prima nella stazione FS e subito dopo entriamo nella piccola stazione delle FFS (Ferrovie Federali Svizzere), vedremo che basta una sola F per cambiare il mondo... Certi paragoni aumentano solo la nostra vergogna, vedere per credere... Fortunatamente, con grande fatica, per merito di tanti appassionati, tra cui anche il personale stesso FS, per merito anche di una legge che finalmente riconosce i mezzi e gli impianti storici, qualcosa si muove anche da noi. Qualche ferrovia chiusa è riaperta.... Treni speciali a vapore, dopo l'oscurantismo totale, rinascono a splendida vita. Lunga vita a queste associazioni e a questi appassionati. Lunga vita alle linee soppresse che faremo riaprire. Quanto prima riusciremo a contagiare del sano virus ferroviario ogni mente ancora immune o incline solo alla "gomma", tanto meglio sarà, anche per la salute di tutti. Non è possibile continuare sempre e solo sulla strada, è d'obbligo passare alla ferrovia. E farlo seriamente, con una totale condivisione di questo problema sociale. Occorre un consenso generale. E' in gioco il nostro futuro. Buon lavoro ai relatori e a tutti agli operatori di buona volontà!.....
