



14 settembre 2023

A TUTTI I SOCI/SIMPATIZZANTI DI **AEC LOMBARDIA**
e, p.c., a tutti i Membri del Consiglio Nazionale di **AEC ITALIA**

Gentilissime/i, con l'odierna **informativa** vi segnalo:

- ✓ Organizzata dal nostro Consigliere Nazionale, ing. Saccà, in ambito CIFI, si svolgerà a Verona il 20 settembre un Convegno e una Visita Tecnica sulla realizzazione della nuova “LINEA AV-AC VERONA PADOVA”. Il programma e modalità di partecipazione (al Convegno anche solo on-line) sono consultabili attraverso questo [collegamento](#). Chi, avendo avuto conferma di partecipazione, dovesse partire da Milano è invitato a segnalarmelo per poter organizzare un viaggio di gruppo (in treno o con mezzi propri).
- ✓ In tema di sicurezza ferroviaria, il 25 settembre, ore 9:00, nell'Aula Magna del Politecnico di Milano, si parlerà di: L'ORGANIZZAZIONE ADEGUATA DELLA SICUREZZA DELLE FERROVIE: TRA JUST CULTURE E FATTORE UMANO. Evento in presenza e on-line. [Dettagli](#).
- ✓ Si svolgerà dal 3 al 5 ottobre, in Fiera Milano Rho, l'11^a Mostra Internazionale della Tecnologia, dei Prodotti e dei Sistemi Ferroviari – Dettagli e biglietti gratuiti a questo [link](#).
- ✓ Infine, vi allego il testo di un mio articolo, pubblicato sull'ultimo numero di Mobility Magazine, sulla crisi delle infrastrutture, manifestata in maniera particolarmente grave durante l'estate.

Massimo Ferrari

Segretario Regionale AEC Lombardia

LA DIFFUSIONE DELLA PRESENTE È AUTORIZZATA ED AUSPICATA.
RINGRAZIO COLORO CHE CONTINUANO A SEGNALARE EVENTI E ATTIVITÀ
D'INTERESSE.

Per non ricevere più questa INFORMATIVA è sufficiente rispondere alla mail di diffusione con un semplice “NO”.

L'archivio delle INFORMATIVE emesse è sempre consultabile [qui](#).

BILANCIO (POSITIVO?) DI UNA STAGIONE INFAUSTA

L'estate che volge al termine è stata disastrosa per le infrastrutture italiane. A cominciare dalle ferrovie. Il tragico investimento di Brandizzo arriva dopo una serie di interruzioni – più o meno programmate – e di eventi atmosferici (decisamente estremi) che hanno fortemente perturbato la circolazione dei treni. Eppure, il traffico di passeggeri ha continuato a crescere con percentuali a doppia cifra. Un vero peccato, visto che molti connazionali sembrano convertirsi ai viaggi su rotaia. Chissà cosa sarebbe successo se tutto avesse funzionato nella norma.

Ci sono molti cantieri aperti per opere più o meno impegnative previste dal PNRR, altri derivanti dalla manutenzione programmata, altri ancora indotti dalla necessità di ripristinare linee interrotte da frane e smottamenti. Un'intera regione, la Basilicata, è rimasta per tutta l'estate senza treni. Non era mai avvenuto in oltre un secolo. La Faentina, colpita a maggio dall'alluvione in Romagna, è tuttora interrotta e lo sarà fino all'autunno inoltrato, perlomeno. Fondazione Fs aveva puntato molto sul "Treno di Dante", un itinerario storico culturale da Firenze a Ravenna, raccogliendo grande interesse mediatico e una lunga serie di prenotazioni. Tutto rinviato al 2024.

Ma i blocchi, più o meno prolungati, non hanno riguardato solo linee di interesse turistico. Da un capo all'altro della penisola è stato un susseguirsi di eventi che hanno perturbato il normale esercizio. Persino nelle città, come a Torino – la quarta in Italia per numero di abitanti – dove la metropolitana non ha circolato in agosto e cesserà il servizio alle 22.00 nei mesi a venire. Il trasporto su ferro, da sempre ritenuto il più affidabile, anche in condizioni meteo avverse, rischia di essere percepito ora come il più problematico.

Le cause? Parecchie. Da un lato si sono aperti molti cantieri per recuperare i ritardi cumulatisi negli anni. Dall'altra i gestori approfittano dei periodi di (presunto) minor traffico per sospendere la circolazione (il concetto di servizio pubblico tende progressivamente ad evaporare). E poi ci sono le normative di sicurezza che limitano i cantieri in pendenza di esercizio, senza, tuttavia, eliminare gli incidenti sul lavoro come testimonia il funesto evento occorso in Piemonte. Adesso i sindacati (comprensibilmente, dal loro punto di vista) chiedono misure più stringenti sugli appalti e sulle tempistiche. Facile prevedere che i cantieri saranno aperti più a lungo e le interruzioni diverranno ancora più frequenti. Intanto, per non farci mancare nulla, si preannuncia un'altra raffica di scioperi.

Come era facile pronosticare, i collegamenti internazionali sono stati i più colpiti. Non c'è da stupirsi per una rete concentrata sul triangolo compreso tra Torino, Venezia e Napoli, dopo aver delegato ai voli low cost gli spostamenti oltre frontiera. Stavolta, a dire il vero, non è neppure tutta colpa di Trenitalia o di Rfi. In Svizzera un deragliamentò nella galleria di base del Gottardo ha prodotto danni notevoli. Ora la circolazione è stata ripristinata su un binario semplice e per i soli treni merce. I passeggeri – clientela evidentemente scesa in serie B – devono percorrere la linea di valico (per fortuna, mantenuta in esercizio), con un aggravio di oltre un'ora nelle percorrenze.

Mentre anche la linea del Sempione subiva interruzioni programmate in territorio italiano, il fortunale che ha investito le Alpi ha colpito in Francia sia al ferrovia del Fréjus che l'autostrada. Anche là, tuttavia, si è data priorità al ripristino della circolazione viaria, mentre i treni dovranno aspettare ancora a lungo. Così Frecciarossa e TGV tra Milano e Parigi sono sospesi a tempo indeterminato. Un tempo sarebbero stati fatti transitare per la Svizzera, ma adesso i vincoli societari non prevedono questa possibilità. Alla faccia della maggiore flessibilità del mercato.

I collegamenti italo francesi sono stati sull'orlo del collasso totale: solo il valico di Ventimiglia risultava transitabile. Peccato, però, che da lì non passino treni diretti. Intanto si è deciso di procrastinare la chiusura del traforo stradale del Monte Bianco, per il quale si prevedono interruzioni in ogni prossima stagione autunnale per ben 18 anni. Ma non è che le infrastrutture nazionali (specie quelle realizzate nel dopoguerra) stanno invecchiando e rischiano di collassare tutte assieme? Speriamo che la tragedia del ponte Morandi a Genova non sia stato un caso premonitore. Chi ancora si oppone alla AV in Valsusa dovrebbe rifletterci. Difficilmente lo farà.

Nel periodo tra il 16 ed il 25 agosto, assieme ad una coppia di amici, avevamo programmato un piccolo tour verso Innsbruck, Garmish-Partenkirchen e Merano. A dispetto della maggior spesa preventivata

(circa 450 euro), avremmo preferito il viaggio in treno. Ma in quei giorni erano previste interruzioni sulla linea del Brennero e, al di qua del confine, tra Bolzano e Merano. Accollarsi il disagio del trasbordo sui bus sostitutivi coi bagagli al seguito, anche no. Con i soldi risparmiati ci siamo concessi un'ascesa in cremagliera alla cima dello Zugspitze, la più alta vetta tedesca, a quasi tre mila metri di quota (68 euro pro capite). Splendido panorama alpino tra Baviera e Tirolo.

Oltre a tutte quelle già citate, un altro motivo di perturbazione nei servizi di trasporto pubblico è riconducibile alla carenza di personale. Soprattutto le aziende di autolinee nel Nord faticano ad ingaggiare autisti e, spesso, devono cancellare corse all'ultimo momento. Pare che gli stipendi siano troppo bassi per chi magari dovrebbe trasferirsi da altre regioni. Un impiego a lungo considerato sicuro sembra non più appetibile per molti giovani italiani.

C'è chi auspica un deciso aumento delle retribuzioni, erose anche dalla perdurante inflazione. Ma i bilanci spesso dissestati delle imprese del settore, sommati ai continui tagli nei trasferimenti, possono reggere ad una simile prospettiva? Altri ritengono ormai inevitabile aprire i concorsi agli stranieri provenienti dall'Europa orientale o da altri continenti. Se i giovani italiani non sono interessati o accettano il posto solo in attesa di occasioni migliori, per molti immigrati un impiego da autista può rappresentare un'ambita promozione sociale.

Taluni, però, ritengono che una liberalizzazione del mercato del lavoro determinerebbe necessariamente l'ulteriore decadimento del servizio. Non è detto che sia così. Giovedì 31 agosto ho fatto una puntata da Milano a Riva del Garda: in treno, fino a Brescia, e poi in autobus. Ho utilizzato il biglietto "Io viaggio ovunque in Lombardia" (Ivol), al prezzo di 16,50 euro. Un'ottima soluzione, purtroppo, poco pubblicizzata e, quindi, poco conosciuta.

Prima di Salò sono saliti a bordo due controllori, cui ho mostrato il documento di viaggio chiedendo se fosse valido fino a Riva (la cosa non era chiara, ammettendo l'Ivol in alcuni casi lo sconfinamento oltre il confine regionale). Ebbene, il giovane agente italiano non sapeva dove si trovasse la nota località lacuale. Quando ho spiegato che era in Trentino, mi è stato risposto con logica lapalissiana: "E allora non è valido"; Non convinto, dopo una breve sosta a Limone, sono salito sulla corsa successiva (sempre del gruppo Arriva) ed ho mostrato l'Ivol al conducente di colore, chiedendo se fosse valido. "Ma certo, signore" ha risposto gentilissimo. Forse la verità è che ormai sono gli immigrati a conoscere il sistema del trasporto pubblico meglio degli italiani.

Riva del Garda, in un soleggiato pomeriggio di fine stagione, brulicava di turisti stranieri, in maggioranza tedeschi, ma anche austriaci, ungheresi e polacchi. Facile prevedere che il raccordo ferroviario da Rovereto e Mori, di cui recentemente si è tornato a parlare, conoscerebbe un sicuro successo di pubblico. Sarebbe possibile istradare convogli diretti da Monaco di Baviera o anche solo da Bolzano fino al lago, evitando le code che paralizzano le strade costiere. Sempre che il servizio poi funzioni regolarmente. A Riva, qualche anno fa, è stato inaugurato uno spettacolare ascensore inclinato che sale fino ad un balcone panoramico. Peccato che il 31 agosto, in piena stagione turistica, fosse fuori servizio. Per manutenzione, ovviamente.

Massimo Ferrari