



Ferrovie Valle Metauro

Il 5 dicembre è stata inaugurata la AV/AC Torino Salerno

Il Treno ha vinto

Una valida opportunità per notare le differenze di vedute tra la nostra Provincia e le Province toccate dalla TAV .

Milano, 5 Dicembre.

La giornata si potrebbe sintetizzare così: due treni, uno partito da Salerno e uno da Torino, hanno raggiunto Milano percorrendo linee in parte già inaugurate e usando mezzi che stanno per compiere il decimo anno di età.

Questo però sarebbe troppo riduttivo: oggi invece è successo molto di più.

Vi ricordate quando nel 2007 in Francia un TGV preparato per l'occasione con nuovi motori, pantografi, livrea, ruote di maggior diametro e con una composizione ridotta raggiunse i 574 km/h? Quella fu per la Francia una occasione di grande prestigio giustamente celebrata dai media e motivo di orgoglio per i francesi. Fate un confronto con l'inaugurazione della prima "vera" TAV costruita in Italia: la Roma-Napoli. In questo caso le celebrazioni, a causa di proteste, di scarsa considerazione che da sempre si attribuisce al mezzo ferroviario nel nostro Paese e con la complicità di un incidente mortale sulla parallela linea storica accaduto pochi giorni prima, avvennero in un silenzio mediatico non certo degno dell'importanza dell'opera. I festeggiamenti per la Torino-Novara si persero nelle innumerevoli altre celebrazioni per le opere che le Olimpiadi Invernali avevano permesso di costruire. La apertura della Bologna-Milano rappresentò invece la dimostrazione di come la riduzione dei tempi di percorrenza unita all'accattivante livrea rossa applicata agli ETR 500, avrebbe potuto cambiare l'opinione di gran parte degli Italiani nei confronti di quel fantastico mezzo di trasporto che è il treno.

Ricordo ancora quando, alla Stazione Centrale di Bologna nel dicembre 2008, vidi arrivare il primo ETR 500 in livrea frecciarossa e mi spinsi attorniato da una folla di altri curiosi a riprendere con la mia fotocamera un paio di immagini sfocate a causa dell'oscurità. Allora udivo commenti contrari allo "sperpero" di denaro pubblico, un diffuso scetticismo sulla sicurezza del trasporto e sulla reale utilità del risparmio di tempo.

E' passato quasi un anno da quel freddo giorno ed oggi, 5 Dicembre 2009, il Frecciarossa, affiancato dal ben più moderno Frecciargento, percorre interamente ad alta velocità gli oltre 900 km di tracciato che abbiamo a disposizione.

Molte cose sono cambiate: la gente vede ora nell'alta velocità qualcosa di cui si può fidare, un treno sicuro, veloce, confortevole e utile. Tempi che prima sembravano non indispensabili ora sono fondamentali al punto che se invece di 3 ore per andare da Roma a Milano il treno impiegasse 3 ore e 5 minuti tutti si arrabbierebbero a morte.

Un'altra cosa è cambiata: la cerimonia questa volta è davvero stata all'altezza della situazione. Finalmente le Ferrovie Italiane, gruppo FS, hanno la loro giusta rivincita!

In un paese dominato dalla gomma, dalla diffusa convinzione che i treni siano sempre sporchi e in ritardo, da una politica che non incentiva il mezzo su ferro, si è trovata la forza di realizzare un'opera che, come estensione e materiale rotabile si pone ai vertici europei e come efficienza e tecnologie utilizzate è all'avanguardia.

Sul lato sud di questo straordinario tracciato alle 10:30 della mattina ha preso il via l'avventura. Alle 16:45 si è dato il via, a Milano Centrale, alla cerimonia più importante degli ultimi decenni. Per quanto mi riguarda il viaggio comincia a Firenze, dove il Frecciarossa arriva con oltre dieci minuti di anticipo. Il viaggio, ripreso puntualmente, prosegue regolare attraverso le imponenti



Ferrovie Valle Metauro

gallerie sotto il Mugello e gli Appennini (73.8 km di tunnel su 78km totali). Alle 16:45 in punto, scortati da elicotteri, circondati da centinaia di poliziotti giungiamo al binario 19 di Milano Centrale. Un tappeto rosso è steso sull'intera estensione del marciapiede ed anche il binario 20 è stato ricoperto da un tappeto. Sul binario 21 è previsto l'arrivo del treno da Torino entro pochi minuti. Ci ordinano di tenere il "pass" ben in vista e di seguire le indicazioni del personale. Non ci si può nemmeno fermare, siamo invitati a recarci nell'atrio esterno della stazione e ad attendere.

L'atrio è pieno di telecamere, macchine fotografiche, nonché poliziotti. I primi ad arrivare sono il Ministro Ignazio La Russa e il Sindaco di Milano Letizia Moratti. A lungo si concedono agli scatti e alle domande dei giornalisti. Passa altro tempo.

Fuori, in piazza Duca d'Aosta, tanta gente assiste da lontano all'importante evento. Le cifre sul display del grande totem posto colà scandiscono il tempo che manca all'effettiva attivazione del servizio: 7 giorni.

Ad un tratto ci chiamano.

Entriamo in un altro salone: la Centrale è davvero maestosa.

Forse per questo è stato creato un grande palco. Due maxi schermi inseriti in una bianca struttura fanno da sfondo ad un palchetto più piccolo con dei microfoni.

Ancora pochi istanti e da dietro i grandi schermi esce l'Ing. Mauro Moretti accompagnato dal Presidente del Consiglio.

E' proprio l'Amministratore Delegato del Gruppo FS a dare il via alla cerimonia. A seguire parlano il Vicepresidente della Comunità Europea Antonio Tajani, il Sindaco di Milano Letizia Moratti, il Presidente della Provincia di Milano Guido Podestà, il Presidente della Regione Lombardia Formigoni e in fine il Presidente del Consiglio Silvio Berlusconi. Tutti sono concordi nell'affermare il valore strategico e l'importanza dell'opera appena inaugurata e, secondo i propri incarichi ognuno si sofferma su temi precisi.

Dopo l'introduzione dell'Ing. Moretti, il Vicepresidente Tajani ha illustrato le varie procedure necessarie per i finanziamenti, finanziamenti che hanno contribuito a realizzare questa notevole opera. Tajani ha sottolineato quanto il compimento di questa infrastruttura lo renda orgoglioso di essere italiano. Il Sindaco Letizia Moratti ed il Presidente Podestà hanno rilevato l'importanza di questa realizzazione per Milano e la sua Provincia, mentre Formigoni si è soffermato sui nuovi acquisti di materiale fatti da Trenitalia e la Regione Lombardia a favore degli utenti pendolari. Milano è senz'altro tra le città meglio servite dal servizio ferroviario metropolitano, ma a causa di notevoli flussi, il traffico giornaliero soffre per eccessivo affollamento, ritardi e cancellazioni. Il Presidente della Regione ha parlato dei nuovi treni in arrivo, della nuova sinergia tra Trenitalia e Le Nord, delle 249 corse giornaliere in più che il nuovo Contratto di Servizio ha permesso di effettuare. E' stata allora la volta del Presidente On. Berlusconi che, iniziando il suo discorso allegramente con la consueta barzelletta, ha proseguito approfondendo il ruolo turistico che una simile opera può avere nella Nazione con più monumenti al mondo, gran parte dei quali sorgono nelle città toccate più o meno direttamente dalla linea veloce. Il compito di chiudere la cerimonia è toccato sempre all'ospite di casa Ing. Mauro Moretti che visibilmente emozionato ha aggiunto ulteriori considerazioni riportando, tra l'altro, cifre significative - il 65% della popolazione italiana servito dalla linea - ed ha manifestato la volontà di acquistare 50 nuovi complessi ad alta velocità, innovativi e destinati, almeno nelle intenzioni, a diventare i migliori treni ad alta velocità del mondo.

AnsaldoBreda, Bombardier ed Alstom hanno per ora risposto alla progettazione di questi treni. Questa nuova ordinazione consentirà all'Italia di avere, oltre ad una delle più avanzate reti ad alta velocità esistenti, anche i migliori treni (non dimentichiamo anche gli AGV di NTV).

La festa è proseguita fuori, nella piazza, dove ad accompagnare il brindisi vi era una monumentale proiezione sul Pirellone di immagini promozionali sul nuovo servizio.



Ferrovie Valle Metauro

Insomma, non si è badato a spese.....giustamente.

Ora vi domanderete: cosa ci faceva una addetto stampa di una associazione che si batte per il ripristino di una ferrovia secondaria nelle Marche alla inaugurazione di una linea ad alta velocità che tutto tocca meno che la nostra regione?

Una prima ed onesta risposta è la seguente: per qualsiasi appassionato la giornata del 5 Dicembre rappresenta un sogno.... ed io non faccio eccezione.

La seconda risposta, altrettanto onesta ma meno esplicita è che oggi il treno HA VINTO.

Oggi per una volta tanto il treno era al centro di tutto.

Oggi il Vip era proprio il Frecciarossa e la linea che percorreva.

L'ammirazione, le foto, i discorsi, gli occhi dei convenuti erano per quel convoglio rosso-argento.

Moltissime persone avranno pensato di utilizzarlo, di provarlo.

In poche parole: oggi l'Italia si è svegliata.

Oggi l'Italia si è accorta che:

il treno può essere bello, veloce, confortevole e puntuale. Il treno rappresenta un mezzo più rispettoso dell'ambiente e può far sentire il tener le mani su un volante un costume meno sicuro e meno economico di ieri.

Questo discorso è valido per la TAV.... e non solo: un ritorno generalizzato all'uso del treno con una presa di coscienza sulle sue effettive potenzialità fa bene a noi tutti.

Farebbe bene anche ai nostri politici di Provincia che mentre altrove si pianificano e realizzano nuovi tracciati, si riaprono e si elettrificano linee, pensano che la viabilità generale, il turismo e una migliore qualità di vita possano essere risolti da una pista ciclabile.

Invito quanti ancora non credono che il treno sia un mezzo di trasporto efficiente ad andare in stazione, salire su un treno AV, raggiungere Roma, Milano o Torino, fare 2+2 e capire che un treno ad alta tecnologia potrebbe esserci anche nella nostra bella valle metaurense se ci fosse "qualcuno" ad ALTA LUNGIMIRANZA ed INTELLIGENZA (ALI).

Questo è il motivo principale per cui ero sul Frecciarossa. Ogni tanto uscire dal nostro nido ed esplorare realtà diverse può far davvero sembrare una barzelletta l'ipotesi di un pista ciclabile al posto della Ferrovia Fano Urbino.

Giovanni Carboni.

FVM - Ferrovie Valle Metauro.