



Tempi viaggio realizzabili con il sistema dei treni veloci ad alta frequenza e con il potenziamento-riqualificazione delle linee: **Quadruplicamento Milano-Treviglio; raddoppio Bergamo-Treviglio; AC Milano-Bologna-Firenze; AC Torino-Milano-Venezia; raddoppi mirati Codogno-Cremona-Mantova; riqualificazione ed elettrificazione linee Pavia-Casalpusterlengo e Brescia-Piadena-Parma**

Alla rincorsa del treno perduto



di Ezio Corradi*

In questi giorni abbiamo letto sulla stampa locale tre interessanti notizie a proposito di ferrovie e pendolari. Per una volta non si tratta di guasti o di ritardi ma di proposte e di risultati ottenuti. Dopo una lunga trattativa i pendolari della Cremona-Treviglio-Milano sono riusciti a far migliorare l'orario di arrivo del treno serale da Milano Porta Garibaldi delle ore 18.20 con il risultato che dal 15 dicembre questo treno arriva a Crema alle 19.18, a Madignano alle 19.22, a Castelleone alle ore 19.27 e a Soresina alle ore 19.35; mentre con il vecchio orario l'arrivo era previsto a Soresina per le ore 19.54. Un'altra linea, la Cremona-Piacenza, è stata oggetto di una proposta del sindacato FIT CISL Regionale della Lombardia di Dario Balotta, della CISL di Cremona e della FIT CISL di Piacenza: i sindacalisti chiedono la realizzazione di un servizio con cadenza oraria per permettere di collegare meglio Cremona, utilizzando le automotrici diesel del locale deposito, con il nodo ferroviario di Piacenza. Infine il macchinista Ivan Moretti, sindacalista della FILT CGIL, mette in risalto il fatto che dal Deposito Locomotive di Cremona sono state spostate ad altra sede, ma sempre in Lombardia, le nuove locomotive E 464 recentemente entrate in servizio per i treni dei pendolari: a Cremona sono riservati solo vecchi locomotori e i ritardi

di provocati dai loro guasti. Queste tre notizie che al lettore comune possono sembrare insignificanti e indipendenti tra di loro, in realtà sono solo un esempio di quanto tempo e di quante occasioni ha perso Cremona e il suo territorio per quanto riguarda le ferrovie a causa del disinteresse con il quale è stato trattato questo importantissimo problema per il territorio. C'è da chiedersi infatti come mai proprio oggi ritornano queste rivendicazioni e queste denunce. In realtà questa stazione non è altro che il risultato di una assenza, di una latitanza, degli Enti Locali cremonesi sui problemi dei trasporti ferroviari che data almeno dagli anni 1990. Deve essere ricordato che nel periodo 1970-1995 Cremona e le sue 7 linee ferroviarie sono state al centro di una serie di iniziative promosse dai sindacati, dai Comitati dei pendolari, dagli Enti Locali e dalle forze politiche che hanno portato Cremona al centro di una serie di innovazioni nel settore delle ferrovie tali da far diventare il nostro territorio un laboratorio regionale. Ad esempio le linee ferroviarie cremonesi sono state elettrificate prima (1976-1985) delle linee della provincia di Mantova. La stazione di Cremona venne dotata nel 1986 del Sistema di Apparatte Centrali Elettrici ad Itinerari (ACEI) che migliorò la sicurezza e la potenzialità dell'impianto mentre le stazioni di Pavia, Varese, Bergamo, Brescia e Mantova utilizzavano ancora gli scambi girati a mano dai ferrovieri. I nuovi apparati ACEI sono stati installati a Mantova nel 2000 e a Brescia nel 1990. Tecnici e operai cremonesi furono impiegati negli anni 1977-1988 nel Cantiere Sperimentale, uno dei primi della rete nazionale, che operava per la posa dei cavi telefonici e per la elettrificazione delle linee Brescia-Olmeneta, Cremona-Busseto, Cremona-Mantova. Il Deposito Locomotive di Cremona era punto di riferimento

per le riparazioni dei treni diesel ed elettrici. Infine negli anni 1990-1995 le linee del cremonese vennero automatizzate con la realizzazione del sistema di Controllo Traffico Centralizzato (CTC): un investimento di circa 100 miliardi di allora. Per quanto riguarda gli orari, citiamo ad esempio l'articolo de "La Provincia" del 3 giugno 1984 che parla dell'accoglimento, nel nuovo orario estivo 1984, da parte della Direzione Compartmentale di Milano, di ben 40 proposte di modifica degli orari avanzate nel dicembre 1983 dall'allora Consorzio Trasporti del Bacino n. 13 Soresinese-Cremonese. Nel 1986, su proposta del sindacato FILT CGIL di Cremona, venne introdotto il cadenzamento orario sulla linea Cre-



mona-Piacenza con una riduzione di 15' dei tempi di percorrenza. Infine nel 1994-1995 era possibile coprire la distanza da Milano a Crema in 35'-40' pur cambiando treno a Treviglio, treni spola collegavano in 35' Cremona con Crema e il treno dei pendolari delle 18.20 da Milano Porta Garibaldi arrivava a Crema alle 19.20 e a Soresina alle 19.35. Proprio come oggi! Orari e progetti del Consorzio Trasporti, del sindacato e delle ferrovie che hanno avuto la nostra personale elab-

borazione. Le rivendicazioni di oggi dei sindacalisti e dei pendolari hanno un sapore antico! Sono state fatte proposte e battaglie oggi, per ripristinare quello che ieri c'era già! Si sono bruciate energie preziose, si è perso tempo per riottenere la situazione degli orari qui ante! Mentre nei territori intorno si costruiscono le nuove linee ad Alta Capacità con progetti noti a tutti fin dagli anni 1985 e si prepara il Sistema ferroviario Regionale, come una metropolitana ferroviaria di superficie, con il completamento del Passante di Milano, il raddoppio della Milano-Treviglio e della Treviglio-Bergamo, le ferrovie cremonesi sono abbandonate nell'oblio dagli stessi amministratori cremonesi! Adirittura tagliate fuori an-

tissima infrastruttura di valenza nazionale! Allo stesso tempo i nostri Amministratori si sono impegnati per progettare strade e autostrade anche senza una specifica competenza delegata. E' così che oggi Cremona si scopre al 61° posto (dal 27°) nella graduatoria nazionale de "Il Sole-24 ore" del 22 dicembre 2003, e sempre più lontana dagli altri territori. Che cosa si può fare per rimediare?

Ricominciare dal problema ferrovie riscoprendo nella valenza e le potenzialità. I due nostri ultimi studi, quello del 26 marzo 2003 per la ferrovia Mantova-Cremona-Milano e quello dell'11 novembre 2003 presentato a Crema in occasione del convegno sul 140° della ferrovia Treviglio-Cremona, sono li a

praticato da tempo in tutto il territorio nazionale ma che a Cremona si continua ostinatamente ad ignorare. Leggiamo sulla stampa (La Provincia del 23 dic. 2003) le dichiarazioni del Consulente dell'Amm. Prov. Ing. Francesco Perticaroli del Politecnico di Milano che sostiene: "Le infrastrutture ferroviarie cremonesi non reggono un solo treno in più. Non c'è margine di manovra per nuovi servizi. Tanto vale riqualificare l'esistente. Non si comprende perché le Ferrovie non si impegnino a realizzare modesti adeguamenti. Basterebbero 10 milioni di Euro!". Mentre da anni sosteniamo che debba essere potenziato l'esistente cioè la rete attuale, così come sostiene oggi lo studio dell'ing. Perticaroli, siamo sinceramente stupiti per altre affermazioni. E' noto infatti che 1) le Ferrovie intervengono se ci sono accordi di programma con la partecipazione di più Enti locali interessati; 2) l'unico tratto veramente saturo delle linee cremonesi è la Cremona-Olmeneta di 10 Km; 3) le altre linee offrono ancora margini di utilizzazione soprattutto per il trasporto merci notturno a partire dalla linea Mediopadana Asti-Mortara-Pavia/Alessandria/Genova-Piacenza-Cremona-Mantova Monselece-Venezia/Trieste/Ferrara. Considerazioni e analisi queste che abbiamo gratuitamente espresso pubblicamente con studi di competenza da oltre 20 anni sulle quali, alla fine, c'è stata anche la convergenza di studi come quello commissionato dall'Amministrazione Provinciale di Cremona alla società TAU di Milano nel 2000. Se all'alba del 2004 siamo ancora fermi a questo livello di elaborazione, allora è proprio vero che Cremona si dovrà impegnare per molti anni ancora per... "rincorrere il treno perduto" con buona pace dei pendolari.

*Presidente del Circolo "S. Pertini" di Soresina