



Caro Gianfranco,

ti dico la mia a proposito di treni ad alta velocità ed alle esternazioni di **Villotta** e le ribattute di **Chisso**.

Le ferrovie italiane, a causa della conformazione del territorio e della miriade di agglomerati urbani sparsi per il territorio, poco si addicono ai progetti di "alta velocità": ogni cittadina vorrebbe la fermata del treno sotto il proprio campanile e questo non è compatibile con i requisiti fondamentali delle linee veloci.

Sarebbe piuttosto compatibile con l'idea di "alta capacità": treni numerosi e frequenti che viaggiano a velocità "normali" di 140 - 160 Km/h, velocità già supportate dagli attuali binari della nostra linea, ad eccezione del tratto Monfalcone-Trieste dove la velocità massima ammessa in alcuni tratti era di 80 Km/h (e non credo siano state apportate migliorie alla linea in questi ultimi anni).

L'alta velocità non è attuabile sulla nostra linea per questioni fisiche di incompatibilità quali raggio di curva troppo ridotto e dislivelli troppo accentuati sulla Monfalcone-Trieste e, come se questo non bastasse, **ti faccio un esempio che evidenzia una ulteriore incompatibilità: un treno ad alta velocità** (la Freccia Rossa attuale) deve avere davanti a sé la linea sgombra da altri convogli per un tratto pari a circa 30 minuti (**da tradurre in chilometri**), sarebbe come dire che un treno che sta per arrivare a Latisana non deve avere davanti a sé nessun treno fino a Mestre. Con queste limitazioni è impensabile che l'attuale linea commerciale e l'alta velocità possano condividere la stessa linea. **Nel tratto Mestre-Padova l'istituzione di linee ad alta velocità è stata possibile con la creazione di quattro binari, di cui due riservati all'alta velocità e due al traffico normale per evitare il problema di distanziamento.**

Altro problema è la frequenza delle fermate che deve necessariamente essere molto rada, vuoi per i tempi di accelerazione e decelerazione dei convogli, per i tempi di percorrenza che devono essere ridotti il più possibile, per la velocità dei convogli nelle stazioni senza fermata (**è impensabile che un treno sfrecci a quasi 300 Km/h e sul marciapiedi ci siano dei viaggiatori in attesa di altri convogli**) e non ultimo per il costo di esercizio dei convogli, dato che la frenata di un convoglio lanciato ad oltre 250 Km/h costa qualche centinaio di Euro (non ricordo con precisione la cifra).

Per questi motivi, se si vuole l'alta velocità è necessario costruire una linea ad essa dedicata come ad esempio nei nuovi tratti Milano-Torino e Milano-Bologna, dove non ci sono fermate intermedie.

Per fare un esempio, nella linea Milano-Torino che frequento spesso, lunga 153 Km, le città di Novara e Vercelli (ben più importanti e popolate di Portogruaro) si sono viste "escluse" dalla linea ad "alta velocità". **A nulla sono valse le proteste dei cittadini ed amministrazioni locali, proprio per non tradire il concetto stesso di collegamento rapido.**

Come vedi l'alta velocità è strutturata per tratte ad intenso traffico di viaggiatori destinato alle grosse metropoli come Milano, Torino, Bologna, Firenze, Roma, Napoli, non certo per Portogruaro, San Donà o Latisana; non rientrano fra le papabili neanche Treviso, Udine e Gorizia.

Tornando al nostro cortile devo dire che **l'ex assessore Villotta**, nell'intervento al Russolo, probabilmente si riferiva **all'Alta Capacità** perché queste cose dovrebbe saperle e dovrebbe anche sapere che una linea che aspira ad ospitare la "**Metropolitana di superficie**" non può assolutamente convivere con una "**freccia rossa**". E' altrettanto difficile trovare spazio per una nuova linea affiancata all'attuale, sarebbe più semplice **affiancarla all'autostrada A4 scordandosi comunque di avere una stazione a Portogruaro**. Se alla fine la **Regione** preferirà dislocarla a valle della linea attuale si potranno attivare le iniziative e proposte che si riterranno utili nell'interesse della collettività.

Chisso, in una intervista televisiva, ha detto che "l'attuale linea ferroviaria è quasi satura e che la sua capacità massima è di 240 treni/giorno". Questa cifra a mio giudizio è corretta per il sistema di distanziamento treni attualmente in esercizio, ma adottando un sistema di distanziamento treni di ultima generazione **il numero potenziale di treni/giorno può superare le 300 unità**, che rispetto al traffico attuale di circa 200 treni/giorno è cosa interessante: ci sarebbe spazio per parecchi treni carichi di tir, alleggerendo così l'autostrada A4 e rendendo inutile la costruzione della terza corsia.

Spero di essere stato chiaro, altrimenti ci vediamo per eventuali chiarimenti.

16-12-2009

Guido