

INTERVENTO SULLA PISTA CICLABILE

(CONSIGLIO DEL 27/5/2010)

Anche al solo udire le parole treno o ferrovia, data la passione che da una vita nutro per essi, drizzo subito le orecchie. Se poi si parla della tratta Colle-Poggibonsi, mi sento coinvolto addirittura nell'anima. Fino all'età di quattro anni ho abitato di fronte alla stazione colligiana e la cosiddetta (impropriamente) littorina di Colle è stata uno dei primi oggetti che ho visto, per giunta condotta a volte da mio padre e, più tardi, da mio zio. Diversi concittadini, molto più che per la mia ancora acerba esperienza di consigliere comunale, mi conoscono per questa mia passione e per le fedeli riproduzioni modellistiche di qualche tratta della nostra ferrovia che ho realizzato e che (perdonatemi l'accesso di vanità), essendo state oggetto di diversi articoli sulla più prestigiosa rivista italiana di ferrovie ed essendo anche state esposte nel 2004 a Milano alla mostra di modellismo più importante d'Italia, nel loro piccolo hanno contribuito, grazie all'apprezzamento ricevuto, a far conoscere la nostra cittadina. Approfitto per informare che, proprio in occasione dell'esposizione dei miei lavori qui a Colle, due nostre concittadine non più giovani mi hanno gentilmente fornito alcune rarissime foto risultate preziose per chiarire dubbi finora irrisolti sulla storia della società FCP: due di esse hanno addirittura meritato l'ultima pagina di copertina (riservata a foto storiche di particolare valore e qualità) della suddetta rivista. Colgo anzi questa occasione per rinnovare – stavolta, per così dire, “istituzionalmente” - il ringraziamento alle signore.

Questa lunga premessa aiuta a comprendere quanto la mozione dei colleghi della lista civica mi tocchi da vicino. Negli ultimi quindici anni, appoggiato dal Partito della Rifondazione Comunista del quale, per inciso, in passato ero elettore ma non iscritto, mi sono caparbiamente battuto per il riutilizzo di questa breve quanto singolare e romantica tratta ferroviaria su cui l'ultimo treno “vero” circolò nell'ormai lontano 1987 (e l'ultimo viaggiatori nell'81). La nostra idea era di convertirla a moderna tranvia interurbana, meglio se abbinata a un servizio turistico con materiale d'epoca magari nei fine-settimana, attingendo anche ai fondi specifici che nel 1992 l'Unione Europea stanziò per il trasporto vicinale su ferro. Come spesso accade agli idealisti, abbiamo per il momento perso la nostra battaglia; e non abbiamo certo accolto con entusiasmo la decisione di coprire il vecchio binario per rimpiazzarlo con la pista ciclabile. Tengo a precisare che personalmente utilizzerò certamente, e volentieri, la nuova infrastruttura, anche perché sono un accanito sostenitore non sono di quello su ferro, ma anche di tutte le modalità di trasporto veramente “dolci” ed ecosostenibili: proprio per questo ritengo - e anche a questo dedico il mio impegno politico - che le piste ciclabili non dovrebbero servire da passatempo per pochi appassionati bensì offrire una onnipresente alternativa per gli spostamenti quotidiani obbligati. Aggiungo inoltre che destinare una sede ferroviaria a qualche decina di cicloturisti giornalieri significa ridurre drasticamente la potenzialità di trasporto rispetto a farci viaggiare qualche moderno “tram-treno” (per usare un recente neologismo) con duecento e più passeggeri a bordo.

La “conversione” a pista ciclabile, tuttavia, è stata già approvata e finanziata coi fondi del PIUSS e stanno per partire i lavori. E, a quanto mi risulta, non si possono dirottare su progetti anche di poco diversi i soldi stanziati per quello avallato. Che piaccia o non piaccia, insomma, è tardivo e sterile tornare a parlarne, se non per caldeggiare un’esecuzione dei lavori il più possibile accorta e celere. Criticare adesso le scelte operate appare, a questo punto, puramente strumentale. Sempre col massimo rispetto per la posizione dei colleghi Fiore e Franceschi, soprattutto al primo (in quanto non nuovo del Consiglio) mi permetto di obiettare che la mozione di oggi, apprezzabilissima nelle intenzioni, avrebbe dovuto presentarla molto tempo prima dell’approvazione del progetto **definitivo** e a maggior ragione di quello **esecutivo**. Cosa che, per quanto ne so, non è però avvenuta. Aggiungo anzi che ricordo sì di aver ricevuto anni fa qualche tiepido apprezzamento, anche da parte di Fiore e di Bruni, per la mia proposta di riutilizzo “tranviario” della linea, ma sostanzialmente nessuno, salvo me e alcuni del mio partito, ha mai dimostrato di credere davvero in un progetto del genere. Anche per questo, ma soprattutto perché il progetto era ormai operativo, pur avendo in passato combattuto per una soluzione diversa, abbiamo sottoscritto il programma elettorale di maggioranza che prevedeva appunto la pista ciclabile in oggetto, ricevendo d’altra parte l’impegno ad avviare, nella legislatura in corso, uno studio di fattibilità su un sistema territoriale innovativo di trasporto pubblico, preferibilmente su ferro. Questo obiettivo va considerato tra le nostre principali priorità nel seguito dell’attuale mandato. La nostra convinzione è rafforzata dalla rivalutazione, in tutta Europa, del tram come mezzo pubblico sicuro, rapido, comodo, silenzioso, efficiente ed ecologico: rivalutazione confermata dal sorprendente (non per noi!) successo che sta riscuotendo la nuova tranvia fiorentina, anche da parte di alcuni che, ottusamente, ne avevano aspramente contestato la realizzazione.

Tornando infine alla mozione, vi chiedo ancora un minuto di paziente ascolto per smentire, una volta per tutte, il presunto primato della curva più stretta d’Italia che di quando in quando, come nella mozione in discussione, viene attribuito alla nostra amata ferrovia: uno tra i massimi esperti italiani, proprio sulla rivista che citavo all’inizio, tempo fa spiegò esaurientemente, in risposta alla lettera di un nostro concittadino, come tale primato appartenesse invece a una linea pugliese. Si tratta a ogni caso di un primato che lascia il tempo che trova e la sua mancata detenzione non esclude, comunque, che i pochi chilometri della Colle-Poggibonsi vantassero altre particolarità che la rendevano un piccolo museo a cielo aperto, degno indubbiamente di una fine migliore.

Due ulteriori, veloci obiezioni al contenuto della mozione. Primo: il “velo-rail” può essere sì suggestivo e attraente sul piano turistico, ma il suo utilizzo sul vecchio tracciato ne limiterebbe ulteriormente la potenzialità di trasporto (misurata in viaggiatorixchilometro) anche rispetto alla semplice bici. Secondo: il motocarrello FIAT fermo a Maltraverso è indubbiamente curioso e urgentemente meritevole di salvaguardia, ma, se non altro per il fatto che all’epoca, quasi sicuramente, non circolò mai su questa linea, non ha certo il valore storico di qualche vecchia locomotiva, automotrice o carrozza che invece lo abbia fatto. Grazie per l’attenzione