

L'ADIGE 05/10/2016

## Il Trentino deve puntare sulla ferrovia

In estate è stata inaugurata la nuova stazione della Trento-Malé a Mezzana, in val di Sole, peraltro bella e funzionale, facendo arrivare il trenino da Marilleva a Mezzana, appunto, ossia 800 metri più avanti. Il disegno iniziale, non tanto antico ma logico, prevedeva l'arrivo a Fucine di Ossana, alla fine della piana. Da dove poi si sarebbe proseguito verso il Tonale e la Val Camonica, congiungendosi alle ferrovie nazionali (e internazionali) a Edolo. Era anche un disegno della vecchia Austria, ma da noi il passaggio dalla gomma alla rotaia avviene solo a chiacchiere (quante metropolitane di superficie) e non se ne fa nulla. Non sarebbe invece questo un problema da considerare non solo importante, ma prioritario? C'è vicina la Svizzera, St. Moritz col suo trenino rosso ...  
Tullio Dell'Eva - Val di Sole, Isera



FRANCO  
DE BATTAGLIA

sentieri  
26016161

Il prolungamento di circa un chilometro della Trento-Malé fino a Mezzana, va visto come un segno di buona volontà, un «segnaposto» per dire che la partita dei «trenini» non è abbandonata. Ma non sembra purtroppo che ci sia consapevolezza politica ed imprenditoriale su quanto «questo» collegamento (ferroviario, ma non solo) sia davvero una priorità, non tanto per ragioni ecologiche, che pur vi sono e numerose (il Trentino ha da temere più di altre regioni il consumo del territorio, l'inquinamento dell'aria, il riscaldamento globale che prosciuga i ghiacciai e le fonti della sua acqua) ma economiche. Il boom di presenze turistiche di questa estate ha mostrato, infatti, le potenzialità di richiamo del Trentino, ma ha messo in evidenza anche le sue fragilità: l'attuale modello di sviluppo «automobilistico» avviato negli anni Sessanta, ha raggiunto i suoi limiti, è un modello «maturo», se prolifera oltre diventa una metastasi, un boomerang distruttivo. Già il fenomeno risulta evidente sui passi dolomitici, con proposte di limitare il traffico parziali e complicate: «Pezo el tacòn del buso» come si dice. Ma sono ormai molte le località dove in agosto si decide di «non» andare, perché a nessuno piace passare la giornata in un parcheggio. La consapevolezza del limite raggiunto si sta diffondendo e lo dimostra l'affollamento di popolo, non di addetti ai lavori, che le riunioni di Transdolomites suscitano (l'ultima a Predazzo) quando propugnano un trenino di collegamento fra le valli dolomitiche. Ma non sono solo le Dolomiti. Il Garda non può avviare la sua nuova stagione di eccellenza per la quale si è preparato con lungimiranza (ciclabile

circumlacuale, trasporti in battello ...) fiordando automobili a Torbole per poi non sapere dove metterle. Tutta la piana un posteggio? Verrà voglia di scappare. Con i treni superveloci ormai in funzione in poche ore si raggiunge Rovereto, ci fosse un trenino verso la Busa tutto risulterebbe più svelto, pulito, presentabile. È forse ora di abbandonare i costosi «sogni» su Loppio, che va bene così, e le ipotesi dirompenti lunghe e corte per concentrarsi su investimenti che reggano nel tempo. Altre sfide si presentano. A fronte di un turismo internazionale che si estende (Cina) diventa prioritario, ad esempio, collegare Venezia con il trenino rosso dell'Engadina (le due mete privilegiate per chi giunge dall'Oriente) rendendo gradevolmente accogliente, vetrina di ospitalità, prodotti, Trentodoc e altro la ferrovia della Valsugana.

Quante occasioni perdute, Ivano, i Laghi, Levico, gli Altopiani ... per poi confluire su una Trento-Malé fra castelli, meleti e montagne in grado di collegare Val d'Adige, Val di Non e Val di Sole con l'Engadina. A tal fine è davvero prioritario spingere la Trento-Malé come prima tappa «logica» fino a Ossana (che aprirebbe alla val di Pejo, oggi ingiustamente emarginata) e poi in tunnel o con altri sistemi oltre il Tonale. Mancano i soldi? Di certo non è un'opera che la Provincia possa fare da sola, ma questi sono lavori che possono mobilitare davvero l'immensa liquidità internazionale che attende progetti «reali», dirottandola dalla speculazione (e dai finanziamenti alle armi) verso cui si dirige. È in tempi di crisi che occorre investire, è in tempi di sfiducia che occorre rilanciare la voglia di fare, di allargare gli orizzonti. I «trenini», infatti, non servono solo a riempire qualche albergo in più, ma a porre le basi di un Trentino non solo turistico (c'è l'artigianato, l'agricoltura, l'arte, l'università) per i prossimi trent'anni. Da Mezzana a Ossana sono circa sei chilometri. In ferrovia costano poco più di un chilometro di autostrada, 20 milioni di euro. Per un'autostrada dannosa e mortale per il turismo della Valsugana e dei laghi pare che i soldi ci siano, per un progetto di futuro no. O non si vogliono trovare. Ma il pericolo è che in questa partita il Trentino resti con il cerino in mano. Già Alto Adige e Veneto hanno firmato un patto per collegare via rotaia Bolzano con Cortina, «accerchiando» di fatto il Trentino ... È prioritario, allora, non rimanere una sacca isolata, arretrata nella percezione turistica rispetto a Bolzano.

fdebattaglia@katamail.com