

L'Asibez 28/11/2017

Ferrovia, ridateci il «Mediolanum»!

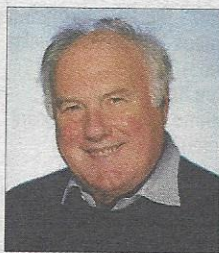
Il 17 novembre è stato presentato il nuovo collegamento ferroviario giornaliero Francoforte-Milano. Sarà attivo dal prossimo 10 dicembre e si basa sulla collaborazione fra Trenitalia, Ferrovie Federali Svizzere e Deutsche Bahn.

L'elettrotreno Etr 610 svizzero con il quale sarà effettuato il servizio è stato battezzato Johann Wolfgang von Goethe, il poeta che ha saputo unire il «Faust» tedesco al «Viaggio in Italia». Il treno sarà un volano del turismo e un servizio per chi viaggia per lavoro, ma anche un mezzo per avvicinare sempre più l'Europa.

L'iniziativa richiama subito il pensiero alla tratta Milano-Monaco e a quante volte, da vari soggetti nel Trentino, sia stata fatta presente la necessità di lavorare alla riattivazione di questo collegamento diretto, senza l'interruzione veronese. L'associazione «Transdolomites» nel dicembre 2015, in occasione di un incontro alla Regione Lombardia, venne invitata a farsi portavoce a Trento dell'interesse della Lombardia a ragionare su questa opportunità. In questi giorni sempre la nostra associazione ha inviato una lettera a Trenord, che con le ferrovie austriache e tedesche gestisce il servizio degli Eurocity tra Monaco, Bologna e Venezia, con la richiesta di confrontarsi su questa opportunità. La necessità di tornare a vedere operativo il servizio di Eurocity tra Monaco a Milano è sempre più impellente, ma non può essere un'associazione di volontariato a farsene carico. Il nostro invito, che giriamo alle Province di Trento, Bolzano e alle Associazioni di categoria, è quindi di fare squadra.

Massimo Girardi
Presidente di Transdolomites

Il treno parte tutti i giorni alle 8.01 da Francoforte sul Meno, passa da Basilea, Lucerna, attraversa il Tunnel di base del San Gottardo fino al Ticino e prosegue fino a Milano Centrale. In direzione Nord, il treno parte tutti i giorni alle 11.23 da Milano Centrale, prosegue via Domodossola sull'asse del Lötschberg, continua nel Vallese verso Berna, Basilea, per arrivare infine a Francoforte. La durata del viaggio, in entrambe le direzioni, è di 7 ore e 36 minuti. Ma il significato del collegamento va oltre gli orari e diventa un segno di come il futuro d'Europa - la ripresa di fiducia e sviluppo nel continente che è ancora il più libero, il più vivibile, il più civile - stia nell'elaborare soluzioni coraggiose, investimenti innovativi, non continuare a seguire modelli autostradali «copia-incolla», o



FRANCO
DE BATTAGLIA

sentieri
26/11/17

soluzioni subordinate agli interessi delle multinazionali monopolistiche e dell'«on-line» americano. Il treno è anche un segno di come le Alpi, «cerniera» d'Europa e non più confine, si predispongano a ritornare tessuto connettivo, e al tempo stesso compensazione alternativa, fra il Nord e il Sud. Il Trentino deve ritornare ad essere un perno di questo disegno, una «stazione di posta» nei collegamenti. Un altro segno positivo viene dall'incontro avvenuto al Brennero, pochi giorni fa, fra le Camere di Commercio di Trento, Bolzano e Innsbruck (Euregio). Se l'Europa è in fibrillazione politica per scontento e populismi, se la Germania stessa affronta un periodo di instabilità, e l'Italia rischia di trovarsi nelle stesse condizioni la prossima primavera, tocca alle forze economiche, culturali, di lavoro, universitarie stringere le fila, potenziare i

collegamenti alternativi, dare una mobilità più dolce al turismo. Il collegamento giornaliero diretto Francoforte-Milano (passando per Basilea!) unisce le capitali economiche, finanziarie e culturali, ma rischia di by-passare l'asse storico del Brennero, fra la Pianura padana e la Baviera. Il Trentino, questo, non può permetterselo. L'Hinterland milanese resta il riferimento principale per non perdere una funzione di collegamento con la Baviera, e questo anche sotto il profilo turistico, visto che il bacino gardesano, oasi ambientale e lacustre d'eccezione sempre più ricercata, da Nord e da Sud, dovrà sempre più puntare su arrivi «via treno» e non può certo trasformarsi, pena l'autodistruggersi, in un volgare e respingente superparcheggio. Va dato atto all'assessore provinciale Carlo Daldoss di aver sollevato apertamente il problema, ben consapevole delle reazioni che interessi consolidati, ma di retroguardia, gli avrebbero opposto. Ma se si vuole svolgere onestamente un ruolo politico certe cose vanno dette, non taciute. Che del resto un collegamento diretto fra asta dell'Adige e Milano sia necessario lo si sa da tempo. Fin dagli anni Sessanta, con generale soddisfazione, viaggiava il «Mediolanum» solo recentemente messo da parte per rivalità di bottega (di biglietti) fra gestori ferroviari. Ma è tempo di ripristinarlo, altrimenti i collegamenti fra Padania e Germania graviteranno tutti sulla Svizzera. Le Camere di commercio, che stanno mettendo a punto comuni disegni di sviluppo, hanno su questo fronte un tema di fondo su cui impegnarsi insieme, con decisione.

fdebattaglia@katamail.com