

(segue dalla prima pagina)

Treni regionali percepiti come le generentole del sistema ferroviario. Manca una visione all'altezza dei tempi e dei Paesi transalpini intorno al cosiddetto «servizio universale», affidato alle scarse risorse di cui dispongono le Regioni. Non si vuole comprendere che un'offerta trasportistica moderna su rotaia deve essere pensata in una logica di sistema, non già secondo inaccettabili «aut-aut» (o il servizio commerciale che la cassetta o quello pubblico che costa alla collettività). Piuttosto sarebbe auspicabile ragionare nella logica dell'«et-ety» ottimizzando il pluralismo dell'offerta con ricadute economicamente vantaggiose. In Italia, molte linee trasversali e longitudinali interessanti le valli alpine sono state cancellate da una percezione miope. Una percezione sottomessa, dapprima, alla mitologia autostradale e, successivamente, a quella dell'alta velocità. Non si tratta di contrapporre ideologicamente le une alle altre quanto, piuttosto, di avere pari attenzione alle diverse esigenze dell'utenza. Il territorio trentino e sudtirolese, come quello dolomitico in senso lato, ha potenzialità immense di bacino di utenza turistica e locale per

Trentino fermo

Ferrovie alpine, Bolzano fa meglio

ANNIBALE SALSA

renderne appetibili e regolari gli spostamenti inter-vallivi. L'idea di collegare Sankt-Moritz in Engadina (Cantone dei Grigioni) con Venezia è una proposta vincente che darebbe valore aggiunto ai siti Unesco presenti nei due capolinea. La proposta della Provincia di Bolzano di progettare il collegamento fra Malles Venosta e Scuol in Engadina aprirebbe uno sbocco verso la Valle dell'Adige e, attraverso la Valle Isarco, verso la Pusteria che, grazie alla progettata bretella della Val di Riga, permetterebbe ai treni di non sostare per inversione di marcia alla stazione di Fortezza proseguendo direttamente da Bressanone. Una volta raggiunta Dobbiaco si prevede, mediante un'intesa con la Regione del Veneto, di proseguire lungo quello che era il tracciato (ovviamente da modificare) della linea dismessa per Cortina d'Ampezzo e

Catalzo di Cadore. Da qui a Venezia non rimarrebbe che ammodernare la linea esistente. Che effetto avrebbe sul Trentino un progetto del genere? In prima battuta, quello di aggirare la nostra provincia con un collegamento che escluderebbe le Valli del Noce (Sole Non), raggiungibili da Tirano e Edölo sotto il Tonale, oltre che la progettata ferrovia alpina delle Valli dell'Avviso. Certamente, un prolungamento della Trento-Marilleva verso l'alta valle avrebbe comunque un valore di completamento dell'offerta di trasporto così come l'auspicata realizzazione della linea Trento-Canazei. Ma non vi è dubbio che il collegamento transalpino attraverso la terra trentina verrebbe a perdere ogni sua possibilità di realizzazione. Sempre i cugini bolzanini intendono ripristinare il mitico treno della Val Gardena (ovviamente con

tecnologie avanzate) e prosecuzione verso la Val Badia. Si verrebbe a creare, così, un vero e proprio sistema intralpino affine a quello esistente nella Confederazione Elvetica. I vantaggi ed i benefici sarebbero garantiti per tutti. In primis, per un turismo di qualità non inquinante ed attrattivo.

Non posso dimenticare che, fino a quando è rimasta in esercizio, la ferrovia della Val Gardena era un elemento di per sé seduttivo. Molti turisti andavano a provare e vedere lo sbuffante giocattolo dal muso nero con la stessa passione con cui osservavano le crode dolomitiche. La stessa cosa accade ancora oggi, in Svizzera, con la ferrovia della Jungfrau nelle Alpi Bernesi o con la Gornegrat Bahn ai piedi del Cervino nel Canton Vallese, con il Glacier Express (da Sankt-Moritz a Zermatt), per non parlare della ferrovia del Bernina iscritta nel Patrimonio dell'Umanità dell'Unesco. Oltre all'interesse turistico di queste linee vi è quello dei residenti i quali possono trovare nella ferrovia locale una migliore alternativa non soltanto all'automobile ma anche al mezzo pubblico su gomma, come si è verificato dopo il ripristino della ferrovia della Val Venosta. Non resta, allora, che guardarsi attorno e trarre le inevitabili conclusioni.

TRENTINO FERMO

Ferrovie alpine, Bolzano fa meglio

ANNIBALE SALSA

Le notizie circa la realizzazione di nuove ferrovie di interesse locale, il cui obiettivo è la regolarità dei collegamenti vallivi e la sostenibilità ambientale, si vanno intensificando negli ultimi tempi. È di domenica scorsa (29 novembre) la pubblicazione su «l'Adige» di un ampio resoconto giornalistico sulla situazione ferroviaria «minore» che ci coinvolge a livello regionale. Nella vicina Provincia di Bolzano si intensificano i progetti di fattibilità di nuovi collegamenti intraalpini e transalpini che sembrano tarati sul modello svizzero. Un modello, già ampiamente da me illustrato su questo giornale, che si preoccupa di bilanciare i servizi ad alta capacità (a livello confederale) con i servizi della rete minore su scala cantonale e regionale. Sappiamo bene che l'italian style in materia trasportistica tende a privilegiare le «frece» rispetto ai treni di interesse regionale.

CONTINUA A PAGINA 51

L'Adige

03/12/2015