

STRETTA

25/01/2013

QUALE FUTURO PER LA FERROVIA TRENTO-MALE'

e di disagio per l'utente della strada, ma anche, e soprattutto, di continuo potenziale pericolo, anche per i treni stessi.

QUALE FUTURO PER LA FERROVIA TRENTO-MALE'

di Massimo Girardi

Sui media locali periodicamente viene evidenziato il desiderio espresso da alcuni amministratori pubblici delle Valli del Noce di "interrare" il binario della Ferrovia Trento-Male' in alcuni punti del suo percorso. Il motivo è il perenne intralcio al regolare traffico stradale causato dal transito dei convogli nell'impegnare i numerosi passaggi a livello. La motivazione è tutt'altro che stravagante: un passaggio a livello ferroviario non è solo causa di impedimento

viabilità. Ecco che oggi ci si accorge che la ferrovia da fastidio e come se ciò non bastasse, avendo privilegiato senza mezze misure il trasporto stradale con la costruzione di costose bretelle e varianti, il più delle volte parallele alla sede ferroviaria, gli enti competenti si sono ben guardati dall'affrontare contestualmente il "problema" dei passaggi a livello. Per ovviare alla superficialità e scarsità di lungimiranza degli amministratori che si sono succeduti negli anni, la soluzione più semplice, anche se particolarmente costosa, è quella di interrare il binario. Ultima richiesta in questo senso è stata annunciata dal Comune di Predaia col sollecitare un intervento, parte in trincea, parte in galleria, della Trento-Male', nella tratta compresa tra Mollaro e Segno. Sembra proprio che l'Amministrazione e gli operatori economici interessati sia quello delle sue inopportune interferenze con la viabilità stradale. Altrimenti lo zelo pare invece mancare nel chiedere alla Provincia un miglioramento del servizio offerto. Infatti, sino alla fine degli anni '90 il servizio offerto dalla Trento-Male' poteva considerarsi concorrenziale e quindi alternativo al mezzo individuale, attualmente il tempo medio di percorrenza è salito a 90 minuti. Inaccettabile questa involuzione considerata il potenziamento del binario, dei mezzi e degli impianti di sicurezza e di segnalamento. Si è investito molto sulle strade delle valli di Non e di Sole ma non si è pensato affatto ad una velocizzazione della ferrovia. Non riengo secondario il problema dei passaggi a livello, ma non può neppure essere prioritario per una linea ferroviaria che non ha più quelle caratteristiche per essere considerata all'altezza delle reali esigenze

ze di una cittadinanza sempre più attiva e di una società che richiede una mobilità alternativa e sostenibile.

Come si potrebbe intervenire? Anzitutto, rivedendo l'impostazione dell'orario, anche introducendo un orario cadenzato, arricchito di diversi "treni diretti". Contestualmente, considerando le potenzialità degli impianti fissi e degli elettrotreni in circolazione, aumentare la velocità massima ammessa che, in diverse tratte di linea potrebbe passare da 90 a 100 km/h. Realizzare rettifiche di tracciato: sono importanti investimenti ma inferiori comunque a quello che si è speso per le strade.

Migliorare la penetrazione urbana nella città di Trento, in modo tale da rendere più capillare la distribuzione di chi utilizza la ferrovia: i progetti, da tempo, non mancano, ma non si è ancora concretizzato nulla, a parte l'avvicinamento del terminale da piazza Centa a piazza Dante avvenuto nel 1995. Prolungamento ferroviario fino al futuro nuovo ospedale e a Mattarello (progetto Nordis) o un prolungamento transviario urbano con un sistema "tram-treno"? L'altro aspetto è quello turistico il cui potenziale è quasi del tutto inesplorato. Eppure il successo di queste ultime estati con l'iniziativa "treno dei castelli" dovrebbe far riflettere così come le grandi opportunità legate all'organizzazione dei treni storici. Basterebbe leggere il calendario nazionale dei treni storici per rendersi conto quanto il ruolo della ferrovia sia determinante per la crescita turistica sostenibile nei collegamenti regionali.

Per anni Transdomites ha promosso eventi sul tema del viaggio, elemento vitale per una nuova economia del turismo di montagna ma a quanto pare si è parlato al vento. Questi sono i

reali progetti che i responsabili pubblici e privati dovrebbero realmente sostenere, a difesa della "loro" ferrovia, come avvengono fatto i loro predecessori, con orgoglio e tenacia, oltre cento anni fa.

Difesa della "loro" ferrovia dovrebbe anche passare attraverso la capacità di guardare oltre i confini del Trentino. Sia di esempio la ferrovia Merano-Malles che nel corso dei lavori di riattivazione della linea mise mano al problema dei numerosi passaggi a livello non sotterrando tratti di linea ferroviaria bensì realizzando sottopassaggi stradali. Le eccellenze del territorio, e la ferrovia tale è, non si nascondono ma si valorizzano, tendendo i più visibili. Da questo punto di vista vogliamo deciderci a imparare dalla vicina Engadina con il suo Trentino Rosso, il treno immortalato nelle foto dei turisti di tutto il mondo? Il Sudtirolo da tempo ha compreso che le ferrovie locali sono un brand turistico fondamentale ed allo stesso tempo ha compreso che il loro futuro e potenzialità sta nel progettare il loro inserimento in un contesto non più solo locale, ma internazionale.

Ecco allora nascerà lo studio di prefattibilità del tunnel tra Malles e la Valtellina sotto lo Stelvio, il tavolo di lavoro per la Malles Zermex o Scout Tarasp in Engadina o la Malles Landeck per il collegamento con l'Australia.

Sudtirolo, laboratorio di idee e di progetti, e Trentino lontano anni luce impegnato in timide visioni quotidiane ma prive di sostanza per un futuro un po' più lontano dai giorni nostri ma pragmaticamente quanto mai necessario come ad esempio innanzi di collegare le Valli del Noce con la Valtellina e la Svizzera.

Massimo Girardi

Presidente Transdomites