

IL TRENO RISORSA STRATEGICA. MA SOLO ENTRO I CONFINI NAZIONALI?

Giovedì 28 ottobre si è tenuto al Muse di Trento un importante convegno su “Turismo, PNRR e European Green Deal: il treno come risorsa strategica per lo sviluppo sostenibile”, organizzato dall'ottimo Massimo Girardi di “Transdolomites”. Siccome ero stato invitato tra i relatori, ho deciso di partecipare in presenza.

Da Milano a Trento (250 km) e ritorno quattro treni di quattro compagnie diverse. Prima Italo fino a Verona, poi l'Eurocity DB/OBB per Monaco di Baviera. Per tornare un regionale del Trentino Alto Adige fino a Verona, quindi un Frecciarossa fino a Milano. Servizi buoni e discretamente affollati. La fuga dal trasporto pubblico dopo la pandemia non si percepisce, come del resto non si nota a Milano su metro, tram e filobus. I passeggeri tornano quando l'offerta è frequente e affidabile. Se il servizio era scadente già prima, la pandemia è un ottimo pretesto per cambiare mezzo di trasporto.

Il prezzo complessivo delle quattro corse somma a 64 euro: non molto considerando due tratte ad Alta Velocità. Già, ma che succede se si perde quella che una volta si chiamava “coincidenza”? A Verona Italo viene fermato per cinque buoni minuti fuori Porta Nuova. Riesco a prendere al volo l'Eurocity. Ma, se l'avessi perso, avrei dovuto acquistare un altro biglietto a prezzo pieno. Al ritorno il controllore del regionale mi tranquillizza dicendo che, in caso di ritardo a Verona, si potrà essere “riprotetti” (per usare una locuzione aerea) fino a destinazione. Ma solo perché l'offerta è stata acquistata in una sola soluzione e perché siamo pur sempre all'interno della famiglia FS. Altrimenti ci si deve arrangiare. “E' il mercato, bellezza”, avrebbe sentenziato Humphrey Bogart.

Con mezzo secolo di ritardo, le ferrovie europee copiano il modello privatistico delle ferrovie americane, quello che portò al collasso dei treni passeggeri oltre oceano prima della costituzione di Amtrak. Se l'obiettivo è di incrementare gli introiti e ridurre gli oneri del servizio universale, diciamolo. Ma senza insistere sul “treno come risorsa strategica per lo sviluppo sostenibile”.

Il problema è che a Bruxelles nessuno ricorda più cosa fosse la rete europea fino agli anni Ottanta. Benché gestiti decine di aziende nazionali, i treni diretti attraversavano il continente, e persino la “Cortina di ferro”, senza soluzione di continuità. Talvolta toccando sei diverse nazioni. Oggi sembra quasi impossibile impostare una relazione che preveda due passaggi di frontiera.

Benché allora l'emissione di biglietti internazionali comportasse complessi calcoli di ripartizione degli introiti effettuati con la calcolatrice manuale, si poteva chiedere un ticket da Milano a Stoccolma o da Lisbona a Berlino senza difficoltà. Oggi, con i sistemi informatici in grado di effettuare ogni calcolo in frazioni di secondo, un biglietto Tgv Milano – Parigi si può acquistare solo on-line: le biglietterie della stazione Centrale ignorano la “Ville Lumière”.

A Trento è intervenuto Ekkehard Allinger-Csollich, capo del Dipartimento Mobilità del Tirolo. E' arrivato in auto in quattro ore da Innsbruck e se ne rammarica. Ha confermato l'impegno delle Ferrovie Austriache (OBB) nel ricucire collegamenti internazionali a lungo raggio (diurni e notturni) attraverso il continente. Da dicembre ripartirà, dopo anni di assenza, la relazione diretta Vienna – Parigi. Forse non è un caso che una piccola nazione come l'Austria, memore però di un glorioso passato imperiale, si assuma un ruolo che dovrebbe essere ricoperto dall'Unione Europea.

Bruxelles – lo ha detto chiaramente il Dirigente del settore Trasporti, Maurizio Castelletti, in una recente conferenza organizzata da Assoutenti/Utp – finanzia le infrastrutture. Anche generosamente, come dimostra il sostegno a Rail Baltica, l'ambizioso progetto che dovrebbe portare l'Alta Velocità attraverso i Paesi Baltici. Ma poi si astiene, in nome della ideologia neoliberista, dal sovvenzionare i collegamenti ferroviari internazionali, almeno quelli strategici per il futuro dell'Unione.

E così i treni in circolazione tra Italia e Francia hanno toccato il minimo storico. Dopo il naufragio di Thello, non c'è più il notturno Venezia – Parigi e neppure le relazioni tra Milano, Genova e Nizza. Anzi, i nuovi convogli che entreranno in funzione sulla Riviera di Ponente, causa un problema tecnico di trazione elettrica, rischiano di fermarsi ad Albenga. Per raggiungere la Costa Azzurra – di fatto una conurbazione ininterrotta tra Sanremo e Cannes – dovremmo cambiare due volte?

La Svizzera ha investito enormi capitali per sotto passare le Alpi, con le nuove gallerie di base del Gottardo, del Ceneri e del Lotschberg, ma, arrivati al confine italiano, gli Eurocity proseguono lenti fino a Milano, visto che, a sud del confine, si lascia degradare la linea del Sempione e non ci si pone il problema di potenziare i 50 chilometri di binario che separano Chiasso dal capoluogo lombardo.

Per non parlare delle linee minori, come quella del Tenda, un gioiello per il Fai, però spesso interrotta da modesti smottamenti del terreno. O della Vigezzina, i cui tempi di percorrenza tra Locarno e Domodossola si sono allungati di venti minuti in cinquant'anni, grazie alle astruse prescrizioni delle agenzie di sicurezza italiane. Ovvero quando quelli che dovrebbero essere i tecnocrati si riducono a ottusi burocrati.

I lavori lungo l'asse del Brennero – rettifiche sul tracciato da Verona a Fortezza e traforo di base fino ad Innsbruck – procedono in un contesto decisamente più favorevole rispetto al clima ostile aleggiante in Val di Susa. Ma comunque non se ne prevede il completamento prima del 2030. E i ritardi cumulati rischiano poi di diventare difficilmente colmabili.

Come insegna l'esperienza americana – citata anche nell'ultimo saggio di Federico Rampini “Fermare Pechino” - dove proprio la nuova linea veloce San Francisco – Los Angeles (una infrastruttura decisiva per rilanciare la percezione del treno negli States) – arranca da decenni tra finanziamenti a singhiozzo e resistenze locali, divorando fiumi di denaro, tra varianti in corso d'opera, senza che si possa individuare con certezza una data di fine lavori.

E' giusto, comunque, guardare avanti. Appena l'asse del Brennero sarà completato, Bolzano sarà a due ore da Milano. Perché, dunque, non pensare da subito ad una nuova linea dal capoluogo atesino a Cortina? Non arriverà in tempo per le Olimpiadi Invernali del 2026 (le precedenti, nel 1956, videro ancora passare il rimpianto Trenino delle Dolomiti da Calalzo a Dobbiaco), ma almeno fornirebbe una soluzione competitiva per raggiungere le Dolomiti nel rispetto dell'ambiente.

E, se Trento si troverà a tre ore e mezza da Monaco di Baviera, perché non avviare da subito la realizzazione di un breve raccordo da Rovereto verso Arco e Riva del Garda, primo approdo ad un lago meta ogni anno di migliaia di visitatori dal nord Europa? Non si tratta di rimpiangere la vecchia ferrovia a scartamento bosniaco (76 cm), soppressa già nel 1936, che “correva” a 20 km l'ora da Mori a Riva. Si tratta di pensare ad un collegamento moderno in grado di servire adeguatamente, oltre ai vacanzieri, anche i pendolari trentini.

Ecco, proprio questo è il punto. Il treno ha un futuro se riuscirà ad intercettare la domanda (attuale e potenziale) di spostamenti veloci, sicuri e ben inseriti nel territorio. Senza indulgere ai postulati ideologici sulla concorrenza di Bruxelles, agli appetiti dei costruttori, alle rigidità normative delle agenzie regolatrici.

Nel momento in cui i grandi della Terra, da Roma a Glasgow, si interrogano sui cambiamenti climatici, anche le ferrovie, come ricorda Greta Thunberg (che in Scozia ci è arrivata in treno) possono dare il loro contributo. Purché si faccia presto, senza inutili “bla, bla, bla”.

Massimo Ferrari
Presidente Assoutenti/UTP