

Resoconto del Convegno di Transdolomites
“La ferrovia Trento-Mezzana”,
Cles, 14 maggio, dalle 14.30 alle 18.20

Introduzione

Bisogna subito dire che la sala Borghesi-Bertolla era semivuota, talchè più che di un convegno si è trattato di uno scambio di testimonianze tra appassionati ed esperti del settore. L'importanza del tema è stata tuttavia sottolineata nei saluti della Sindaca di Cles, **Stella Menapace**, secondo la quale probabilmente l'orario inusuale ha scoraggiato molti ad intervenire, ma invitando gli organizzatori a portare avanti ed approfondire convintamente questo progetto di mobilità sostenibile, di cui è necessario parlare portando idee e dati. Il Presidente **Massimo Girardi** esordisce ricordando le grandi cifre che girano in Europa come investimenti in linee ferroviarie, investimenti che hanno un grande ritorno, perché il fatto di non investire costa molto di più come dimostrerà il risultato di una ricerca Transdolomites di prossima conclusione. Cita poi Oss Mezzurana, che in una storica seduta del 17 ottobre 1891 illustrò al consiglio comunale, che approvò all'unanimità, il progetto per una serie di ferrovie economiche a trazione elettrica. Il 30 gennaio 1892 (3 mesi dopo!!) il Ministero del Commercio concesse l'autorizzazione ad attuare gli studi preliminari per realizzare alcune ferrovie laterali alla linea del Brennero, allo scopo di collegare rapidamente il capoluogo con le vallate trentine (Val di Non, Val di Sole, Val di Fiemme, Giudicarie). Oggi questo concetto torna di attualità, grazie alla riduzione dei tempi di percorrenza attesa lungo le grandi direttrici europee, in particolare Berlino, Monaco e Milano con il traforo del Brennero, ma abbiamo le nostre valli con grossi problemi di traffico automobilistico e le linee ferroviarie o dismesse o mai realizzate. In modo analogo si ripropongono i vari collegamenti transfrontalieri, che tutti i sondaggi danno come aspettativa del turismo internazionale.

Ezio Trentini mette in luce l'aspetto più prettamente culturale dei collegamenti ferroviari col mondo svizzero, dove risiedono popolazioni che hanno una comune origine ladino-retica con le valli del Noce, dove questa peculiarità linguistica ha ripreso vigore grazie agli interventi del senatore **Pietro Patton** ed alle conseguenti azioni della Comunità della val di Non.

Mario Forni fa una carrellata sui personaggi meno conosciuti che hanno fatto la storia della Trento-Malè, a partire da Enrico Conci (1866-1960) trentino di

famiglia nonesa, parlamentare austriaco, si adopera per la realizzazione della Trento-Malè, costruita tra il 1907 ed il 1909. Dopo la guerra, nel 1920, viene eletto senatore del regno, ma si trovò subito in contrasto con il fascismo. Dopo la Seconda guerra mondiale è di nuovo senatore e si batte per l'ammodernamento della tranvia, che diventa ferrovia nel 1953. Lo stesso anno il sen Conci si ritira dalla vita politica, ma continua a partecipare alla vita della Trento-Malè. Altro personaggio è Emanuele Lanzerotti (Romeno 1872, Masnago 1955), una straordinaria personalità sia tecnica che culturale, laureato in ingegneria, filosofia e teologia, ma anche politico militante sia alla dieta di Innsbruck che al parlamento di Vienna. Attivo nella creazione di cooperative, che fonda fin dal 1895 nella sua Romeno, poi nelle casse Rurali. Promotore di Società ferroviarie, senza coinvolgere il pubblico, riesce a far finanziare e costruire la Dermulo-Fondo-Mendola, completata anch'essa nel 1909. Ma le sue imprese non ebbero sempre successo, talchè egli nel 1913 lascia il Trentino e si trasferisce nel varesotto, non senza aver prima raccolto in un magnifico volume, edito nel 1910 e recentemente ristampato a cura di OSAR (Osservatorio Studi Autonomistici Regionali ed Europei), il "Programma delle ferrovie elettriche a scartamento d'un metro nelle Alpi Orientali: Elvetiche-Trentine- Dolomitiche", redatto assieme all' Ing Baudracco di Belluno, che contiene i dettagli tecnici e paesaggistici dei tronchi di ferrovia costruiti, in costruzione e progettati da San Moritz a Belluno e di tutte le diramazioni. Continua da Milano ad occuparsi delle ferrovie trentine con poca fortuna, tanto che nel 1934 la sua Dermulo-Mendola è costretta a chiudere, sostituita da un servizio di autobus. Di Lanzerotti ci resta il visionario programma della ferrovia da Tirano a Belluno, che verrà ripreso nel 1947 dall'ing Sardagna, presidente della Trento Malè, senza grande seguito, ed infine da Massimo Girardi nel 2006, con la fondazione dell'Associazione Transdolomites, per promuovere una mobilità sostenibile nelle Dolomiti, primo tassello la ferrovia dell'Avisio, da Trento a Penia di Canazei. Giacomo Sutter, nato nei Grigioni nel 1873, ingegnere, è il progettista della Asti Chivasso, costruita in soli due anni (1910 -12). Grande imprenditore e appassionato di trasporti costituisce numerose società, finchè per dissapori politici si ritira in Trentino dove a metà degli anni 30 rileva l'esercizio della Trento-Malè, con l'intenzione di rilanciarla, inizia l'opera con passione, ma muore nel 1939, lasciandola incompiuta. Dal settembre 45 la ferrovia viene gestita dalla Concessionaria, fino al 2002 quando confluisce in Trentino Trasporti. Ultimo personaggio ricordato da Forni è il direttore della TN-Malè dal 1977 al 2000, l'ing Daniele Cozzini, gestore dell'ammodernamento storico della linea, col prolungamento fino a Marilleva e la nuova stazione di Trento accanto a quella delle FFSS.

Mario Chini fa un excursus storico delle ferrovie trentine. Nel 1858 è stato costruito il primo tratto Ala-Verona e nel 1867 completata la Sudbahn, Verona-Innsbruck. La ferrovia contribuiva all'economia con il trasporto di quelle che allora erano le produzioni agricole del Trentino, seta, vino e legname, e da subito si evidenziò la necessità di collegare anche le valli laterali. Dalla Mori-Arco-Riva, di cui si cominciò a parlare nel 1873 per scopi essenzialmente turistici, con grande interesse da parte dell'impero, perché il Lago di Garda per loro era "il mare". Nel 1890 questa entrò in funzione finanziata da un banchiere di Bolzano, con scartamento molto ridotto, 76 cm, per limitare i costi di costruzione e di gestione. Nel 1891 poi Oss Mezzurana lanciò il progetto di cui si è già parlato, in parallelo allo sviluppo delle centrali idroelettriche, che permettevano di sostituire le vaporiere, anche se la cosa non fu del tutto gradita dai comuni dove venivano costruite, visto che l'energia prodotta andava tutta alle tranvie esterne. Uno dei principali problemi fu poi, evidentemente, il finanziamento. Emblematico il caso della Valsugana, in cui l'interesse locale andava in parallelo a quello dell'impero, per uno sbocco al mare attraverso il Veneto. Qui venne introdotto il finanziamento per il 75% tramite obbligazioni, garantite dall'impero ed il 25% azioni a carico dei comuni, che si accollavano la gestione. Lo stesso meccanismo fu applicato al finanziamento della Trento-Malè. Altri problemi coi comuni nacquero coi comuni, quando fu realizzata la Ora-Predazzo, al posto della Lavis-Predazzo, con il primo screzio tra Trento e Bolzano. Bolzano sosteneva infatti che il flusso turistico prevalente per le valli di Fiemme e di Fassa sarebbe venuto dal nord, anche se poi la ferrovia fu costruita in periodo bellico per scopi militari. Era in programma anche una ferrovia delle Giudicarie, la Tione-Caffaro, ma non è mai stata realizzata, perché Riva si oppose e convinse i comuni delle Giudicarie a preferire una ferrovia Tione-Riva. Un'ultima considerazione storica sulla Trento-Malè, che venne realizzata da Trento in scartamento ridotto, anziché da San Michele in scartamento normale, come sostenuto da alcuni nonesi, e che avrebbe avuto lo stesso costo, per tenere la valle legata a Trento.

A questo punto un ardito collegamento con Zurigo, in lingua tedesca con traduzione della bravissima dottoressa **Kathrin Feistmantl** presente in sala. Dallo schermo ci parla **Tonio Schwehr**, dell'Istituto di ricerche economiche EBP Schweiz, sulla "creazione di valore turistico attraverso la Ferrovia Retica". Si tratta di una ricerca effettuata per incarico dell'ufficio federale dell'Engadina ed entriamo così nel vivo dello scopo del convegno, con un'analisi della ricaduta economico-sociale-ambientale di una ferrovia sul territorio. La sintesi della ricerca è disponibile in lingua italiana al seguente link:

https://www.google.com/url?sa=t&source=web&rct=j&opi=89978449&url=http://www.wertschoepfung-tourismus-graubuenden.ch/&ved=2ahUKEwjAv4W56u2UAxWD_gIHHTNvD3wQFnoEC_CMQAQ&usg=AOvVaw0XZwIBzAkGHuWHfd6lo9Kp.

Schwehr parte dai dati storici della ferrovia, che nasce nel 1888, finanziata all'inizio da privati con lo scopo di sviluppare economicamente zone remote ed isolate nei Grigioni. Successivamente la rete si è estesa fino a Davos e San Moritz con collegamenti molto frequenti (cadenza oraria). Sono state poi coinvolte anche le funivie. La ricerca riguarda 15 zone, anche al di fuori dei Grigioni. Si basa su sondaggi a ca 30000 persone, sia turisti che locali, in 150 posti diversi, con uno staff di 40 persone. I risultati si riferiscono alla stagione 2022/2023. I dati riguardano i tempi di permanenza, gli scopi ed i mezzi di trasporto utilizzati. In totale parliamo di 24 milioni di persone, con diversi tempi di permanenza, compresi quelli dalle regioni vicine che vengono a sciare per una sola giornata (19 milioni uno o più pernottamenti). Dai dati sulle motivazioni risulta assai rilevante la presenza del trasporto pubblico, che prevale sulle altre motivazioni (shopping, gastronomia, divertimenti ecc.). Comunque, più del 70% dei turisti arriva con la propria automobile, anche se poi utilizzano preferibilmente i trasporti pubblici. In Engadina tuttavia, zona abbastanza remota, la percentuale di turisti che arriva col trasporto pubblico sale al 35%. Le motivazioni principali d'inverno è lo sci alpino, ma una volta in loco vengono praticati anche altri sport e passatempi invernali (slitta, pattinaggio ecc.). Vengono poi forniti dati economici in termini di "valore aggiunto", 4,5 miliardi di euro complessivi per tutti i settori (turistico, edilizia, servizi ecc.). Il 33% dei lavoratori dipendenti nel Cantone dei Grigioni è impiegato nel turismo, la percentuale più alta di tutta la Svizzera. Le sole Ferrovie Retiche con tutto quanto connesso danno lavoro a 2900 persone. Il Cantone dei Grigioni è un po' marginale nella Confederazione elvetica, ma ha grosse possibilità di espansione come collegamento con l'Italia non solo di tipo turistico ma anche culturale. Maggiori dettagli possono essere ricavati dal link citato. **Marcello Serra**, ingegnere ferroviario, ricorda di essersi occupato del potenziamento della FTM dagli anni '80, in particolare del prolungamento attraverso il passo del Tonale e poi fino a Tirano e quindi l'Engadina. *"Da solandro, fin da ragazzo, ho sempre avuto una particolare attenzione per questa ferrovia e le sue analogie con la ferrovia retica. Con l'attivazione del tunnel ferroviario del Brennero, all'inizio del prossimo decennio, si prospetta un aumento notevole del flusso turistico che si riverserà nelle nostre vallate, soprattutto sul lago di Garda, e questa sarà una buona occasione per sollecitare le nostre autorità provinciali a rivolgere più attenzione al potenziamento del sistema di mobilità su ferro nel nostro territorio. Intendo*

parlare di un sistema di trasporto integrato attraverso il potenziamento delle linee esistenti in grado di alleggerire i gravi disagi causati dalla mobilità stradale “. L'ing Serra riprende in pratica il programma Lanzerotti ipotizzando il ripristino delle linee dismesse ed attualmente “scippate” dai ciclisti, naturalmente lasciando le ciclabili accanto ai binari. Il problema è evidentemente duplice: le notevoli disponibilità finanziarie necessarie ed i tempi lunghi di realizzazione. Questi argomenti, utilizzati spesso strumentalmente dalle persone contrarie al progetto, possono essere superati sezionando il progetto in vari interventi da eseguire in successione; interventi funzionali in grado di fornire, nel medio periodo, un determinato servizio all'utenza, tenendo in ogni caso presente l'obiettivo finale da raggiungere con il completamento dell'intero progetto. In altre parole occorre evitare di procedere con soluzioni non del tutto compatibili con l'impostazione del progetto generale, come purtroppo è si è verificato realizzando una “stazione di testa” a Mezzana; soluzione che di fatto ha introdotto onerosi vincoli al proseguimento della linea verso Fucine di Ossana. L'obiettivo finale è orientato alla attivazione di un treno turistico che da San Moritz arrivi a Venezia o a Cortina, tipo Orient Express, non certo ad alta velocità ma ad alto valore paesaggistico e culturale per le località attraversate, oltre che per servire efficacemente anche il traffico locale. Su quest'ultimo aspetto è da fare un'osservazione relativa all'efficienza del servizio offerto all'utenza locale: da Mezzana a Trento si impiegano due ore, da Trento a Roma quattro, la sproporzione è chiaramente eccessiva. In ogni caso occorre tenere sempre presente che, per sistema integrato, si intende un sistema reso più efficiente utilizzando, in modo puntuale ed efficace, anche il trasporto su gomma là dove, per motivi prettamente fisici, la ferrovia non può arrivare. Infine, un cenno al percorso di un prolungamento della Trento- Mezzana sul versante sinistro della valle fino a quota 1900, con traforo e stazione sotterranea al Passo del Tonale, per congiungersi alla linea Brescia-Iseo-Edolo, nella prospettiva della realizzazione di un collegamento tra Edolo e Tresenda, in Valtellina, per connettersi con la linea FS Milano-Sondrio-Tirano, ove si attesta il terminale delle Ferrovie Retiche. In alternativa, prolungamento da Fucine a Cogolo, nella prospettiva della realizzazione di un collegamento Cogolo-Santa Caterina Valfurva-Bormio-Tirano. L'importante è disporre di un quadro strategico generale, composto di vari tratti funzionali, da completare in tempi di medio termine e sulla base delle disponibilità finanziarie accessibili di volta in volta. Girardi poi introduce **Thommy Cantoni**, vicesindaco di Livigno, che presenta una fase progettuale concreta. Si tratta del TRIP (treni retici in progress) che da un paio d'anni il comune di Livigno porta avanti con la provincia di Sondrio. Il progetto TRIP ed il progetto ARC (collegamento

pullman con Tirano) hanno entrambi ricevuto il finanziamento dal programma "INTERREG 2021-2027". Si tratta di collegare Livigno con S-Chanf, e quindi alla rete ferroviaria svizzera, con una linea sotto il Monte Cassana che permetterebbe di arrivare a S-Chanf in 7 minuti. Si arriverebbe da Livigno a Zurigo in tre ore, pensando che attualmente da Livigno a Milano coi mezzi pubblici ce ne vogliono sei. Girardi aggiunge che è prevista una Zurigo-Londra, per cui connettersi con la ferrovia retica significherebbe arrivare ad una Trento-Londra in treno. Nota poi che sul collegamento che c'è grande interesse a partecipare anche da parte degli svizzeri e si potrebbe cominciare a collegare la val di Sole a Tirano con una linea di pullman, per aprire la strada alla ferrovia. Allacciandosi a questo tema Cantoni accenna ad un progetto triennale realizzato dalla sua amministrazione: il collegamento con pullman 2 volte al giorno tra Livigno e Tirano e tra Tirano ed Edolo, finanziato in via sperimentale dall'Unione Europea (1,7 milioni di euro), che ha avuto un buon utilizzo ed è un incentivo per la gente a lasciar a casa la macchina, quando il mezzo pubblico diventa comodo. **Benedetto Abbiati**, della Società Economica Valtellinese (SEV), si riallaccia a quanto detto da Girardi e Cantoni in particolare per i progetti "Interreg". Da anni SEV collabora con Transdolomites su questi temi e la convinzione è che non ci sia contrasto tra interventi infrastrutturali ed interventi gestionali, nel senso che una gestione di qualità dei trasporti che abbia come obiettivo spostare quote significative di utenza dalla mobilità privata a quella collettiva siano la benzina migliore per sostenere e rendere credibili interventi infrastrutturali. Parte da una notizia storica, a corredo delle precedenti rievocazioni, ricordando che la ferrovia Chiavenna-Colico-Sondrio fu la seconda ferrovia elettrica al mondo alimentata a corrente alternata, realizzata nel 1902 da una ditta ungherese, a testimonianza del fatto che già allora c'era un grande interscambio europeo, bloccato poi dalla Prima guerra mondiale. Passando al tema della mobilità nelle aree alpine, secondo SEV è importante parlare non solo di turismo, ma anche della rapida evoluzione della situazione dei residenti e delle economie locali. Per SEV il tema principale è spostare la mobilità dal privato al pubblico e questo si può realizzare con una visione armonica e integrata sia di interventi infrastrutturali che di interventi gestionali. Per gli interventi infrastrutturali in provincia di Sondrio ci sono grosse difficoltà dovute ai vincoli della PA, ad esempio decenni per un intervento vitale come la semplice tangenziale di Tirano (*). Meno problemi danno gli interventi gestionali come, ad esempio, l'hub della stazione di Tirano. Qui Abbiati fa un'ampia disamina di interventi gestionali effettuati in occasione delle olimpiadi di quest'anno nel triangolo Tirano Bormio Livigno e nel collegamento con Milano che ha dimostrato come effettivamente si possa ridurre l'intasamento delle vie di

comunicazione dovuto al traffico privato con la qualità del trasporto pubblico. Nel passare la parola a **Marco Danzi**, Girardi accenna alla recente esperienza in val di Fassa, in cui l'istituzione di un efficiente potenziamento del collegamento con pullman con Bolzano è stata premiata dagli utenti con l'uso massiccio di questa linea. Danzi parte con una provocazione: "Chi si ferma è perduto" e spiega che se il trasporto pubblico non viene utilizzato non è colpa dell'utenza, ma dell'offerta che deve essere continuamente adeguata alle nuove esigenze. Lo dimostrano numerose realtà arretrate che hanno fatto notevoli passi negli ultimi anni, con risposte positive immediate da parte degli utenti. Un' efficiente offerta pubblica di trasporto pubblico è sempre più fondamentale per la qualità della vita, la competitività e l'attrattività complessiva di un territorio. In Alto Adige c'è una forte spinta da parte dell'amministrazione provinciale nel convincere le aziende ad offrire ai propri dipendenti il trasporto pubblico come fringe-benefit. Poi c'è l'Alto Adige-Pass per i turisti, sulla cui promozione vengono impegnati fortemente gli albergatori. Alle spalle sta un'offerta di trasporto molto ricca da cui traggono vantaggio anche i residenti, sia in termini di corse che di tariffe. Questa si basa su precise pianificazioni, con obiettivi chiari e condivisi. Le caratteristiche fondamentali di un trasporto pubblico sono la regolarità, frequenza, velocità dello spostamento, non solo del singolo mezzo, ma complessivo porta a porta, con attenzione alle coincidenze e capillarità sul territorio. Importante è il confort, cioè la possibilità di sfruttare il tempo di trasporto, ad esempio utilizzare in viaggio comodamente il PC per lavorare. Venendo alla val di Non ed alla val di Sole, che hanno la fortuna di avere già una ferrovia, cosa serve per avere un cadenzamento a 30 minuti sulla ferrovia tra Trento e Mezzana? Ci vorrebbe molto tempo per dettagliare gli interventi, alcuni non poco costosi, ma è possibile, come dimostra il fatto che su decine di analoghe linee, dalla Valtellina alla Svizzera, questo è già stato attuato. Serviranno ovviamente coincidenze sistematiche e simmetriche nei principali nodi, da cui si dipartono le linee di adduzione. La ferrovia deve essere attrattiva nel movimento tra i paesi, ma anche integrata con progetti suburbani che ci sono a Trento. Le stazioni sono le vetrine del trasporto pubblico: autobus cadenzati in coincidenza con la ferrovia, senza barriere tra autobus e binari, priorità agli autobus nei centri urbani. Questo può creare difficoltà al traffico privato, ma viene accettato se il servizio pubblico diventa effettivamente efficiente. Anche i veicoli devono essere idonei alla rapidità e comodità del trasporto. Orari cadenzati e sempre uguali, tale da poter essere facilmente memorizzati, biglietti standardizzati o meglio ancora utilizzo sistematico della propria carta di debito, una sorta di telepass del trasporto pubblico. In Alto Adige molto di questo è stato realizzato, basterebbe alzare lo

sguardo e convincersi che in questo campo i margini di miglioramento, sulla Trento Mezzana, sono amplissimi.

Dal pubblico viene a questo punto una domanda: “qui siamo all’età della pietra, da dove si comincia?” La risposta di Danzi è articolata: ciascuno può fare la propria parte, il discorso non deve essere limitato, come oggi, agli esperti del trasporto pubblico, ma deve diventare argomento quotidiano di discussione tra la gente, nelle scuole, nelle famiglie, nei consigli comunali, al bar, ecc. Gli incontri con gli esperti devono essere stimolo per le discussioni e vanno ripetuti e valorizzati con articoli sui giornali, richieste di presa di posizione ai politici, agli amministratori, a chi si occupa di turismo ecc. Girardi aggiunge che non bisogna limitarsi a stimolare la politica, ma anche la classe imprenditoriale, in particolare gli operatori turistici. In alto Adige sono avanti ma anche in Trentino ci sono segnali interessanti, in particolare dalle Camere di Commercio e le Aziende di Soggiorno, che oggi sono sul pezzo. Importante anche coinvolgere il cittadino, come hanno fatto in Svizzera e Germania, dove indagini di mercato e referendum hanno influenzato determinate scelte strategiche ed anche di dettaglio (arredamento dei treni) relative al trasporto pubblico. Un’ultima sollecitazione dal pubblico riguarda la necessità di un’accurata pianificazione delle infrastrutture e dell’organizzazione dei trasporti, che eviti le improvvisazioni e tenga conto di esempi virtuosi e collaudati quali gli svizzeri e gli altoatesini.

Cles 14 maggio 2026

Transdolomites in collaborazione con Ezio Trentini