# SEZIONE 5

**Articoli stampa della campagna F.M.P. Gli articoli sono apparsi sulla Cronaca di Mantova venerdì 4 agosto 2006**

la CRONACA di Mantova
Settimanale di informazione diretto da Werther Goeni
anno VIII numero 31 (345) - Venerdì 4 agosto 2006 € 1.00

**ieri & oggi**

*Un collegamento ferroviario che prese avvio nel 1934: con grande successo e apprezzamento svolse sempre puntualmente il proprio servizio*

# Mantova-Peschiera il treno di domani

**Il presidente dell'Associazione lancia un preciso messaggio: "Muoviamo il futuro!". E chiama a raccolta enti, privati e società perché si possa ripristinare questo tratto di strada ferrata. Con evidenti benefici dal punto di vista turistico, ambientale ed economico. L'esempio della Merano-Malles**

Tutti siamo consapevoli dei gravi rischi cui ci sottoponiamo affrontando il caos stradale e conosciamo a quale livello di guardia è arrivato l'inquinamento ambientale e acustico. Per tutto questo stiamo pagando costi sociali altissimi, poi ci lamentiamo che mancano i fondi e non vediamo le soluzioni. È ben chiaro a tutti che la mobilità compromessa vuol dire aumento di incidenti, stress, malori. Un quadro a tinte davvero sempre più fosche che è sotto gli occhi di tutti e, quel che è peggio, è nei nostri polmoni. Noi mantovani, ad esempio con i trasporti e la mobilità, di problemi ne abbiamo non pochi e chi oggi decide di partire per il lago di Garda e il Parco del Mincio, sa che deve affrontare un calvario e deve fare gli scongiuri, sperando di raggiungere Valeggio, Peschiera e la Gardesana, senza impiegarci una giornata (in coda a respirare gas venefici), con l'occhio sempre vigile agli incidenti o imprevisti. E poi c'è il ritorno. Altro che dolce relax.

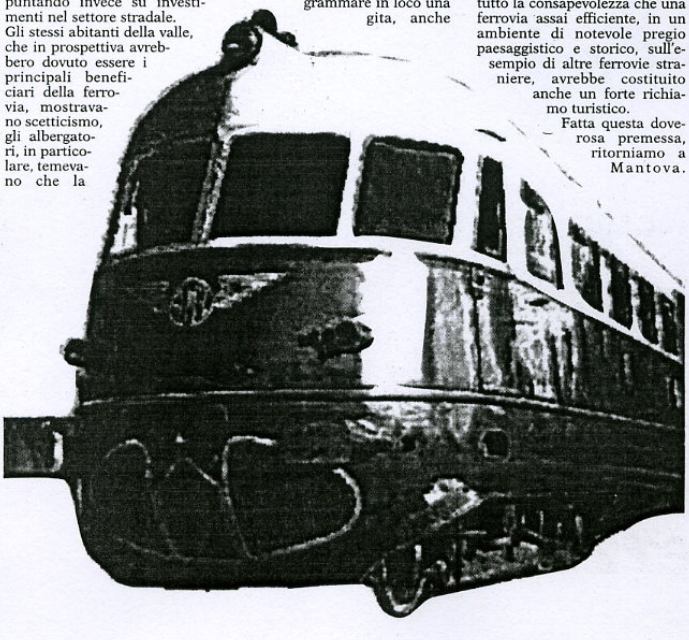
Le statistiche dicono che noi mantovani siamo tra i cittadini di serie A nel pagare le tasse, ma diventiamo poi di serie Z quando dobbiamo usufruire di certi servizi pubblici. Come mai? Altre province del Nord Italia stanno molto meglio. Dobbiamo chiedere loro l'annessione per risolvere i nostri problemi? Quando nel 1991 la linea ferroviaria Merano-Malles, gestita dalle FS, venne definitivamente chiusa, probabilmente non furono in molti nella Val Venosta a rimpiangere il treno, perché in assenza di un'adeguata manutenzione, il livello del servizio era talmente scaduto, che non aveva più senso mantenere in vita la sventurata linea.

Senza ripercorrere le vicissitudini che portarono alla lenta agonia e all'amara chiusura, destino peraltro condiviso da tante altre belle ferrovie italiane, ora rimpiante, è importante sapere che dopo 14 anni, la linea fu ricostruita e fu riaperta la nuova Ferrovia della Val Venosta. Merito certamente della tenacia e del coraggio che dimostrò la Provincia Autonoma di Bolzano che portò a compimento questo progetto, da molti considerato anacronistico e privo di benefici per la popolazione.

È proverbiale la sensibilità degli abitanti dell'Alto Adige al rispetto dell'ambiente e alla tutela della salute pubblica. Nonostante ciò, anche in quelle zone vi erano interessi politico-economici contrastanti che tentavano di opporsi al progetto, puntando invece su investimenti nel settore stradale.

Gli stessi abitanti della valle, che in prospettiva avrebbero dovuto essere i principali beneficiari della ferrovia, mostravano scetticismo, gli albergatori, in particolare, temevano che la clientela potesse essere disturbata dal treno, perché non sapevano, non conoscevano le nuove tecnologie.

In questo contesto piuttosto scoraggiante, la Provincia Autonoma di Bolzano, perfettamente consapevole degli obiettivi che si prefiggeva, ha portato a compimento una realizzazione coraggiosa e altamente ecologica: la riapertura di una linea ferroviaria, un tempo considerata ramo secco, utilizzando tecnologie all'avanguardia, ottenendo un successo che non è esagerato definire strepitoso. Per rendersene conto basta programmare in loco una gita, anche per comprendere come possa essere puntuale (precisione svizzera, per intenderci), silenzioso, non inquinante e rilassante, un attuale treno ultratecnologico (oltre agli ambienti, ovviamente insonorizzati e climatizzati, persino le ruote sono silenziate), nemmeno lontanamente paragonabile al traballante, stressante, inquinante, costoso, nonché schiavo del traffico, autobus di linea.



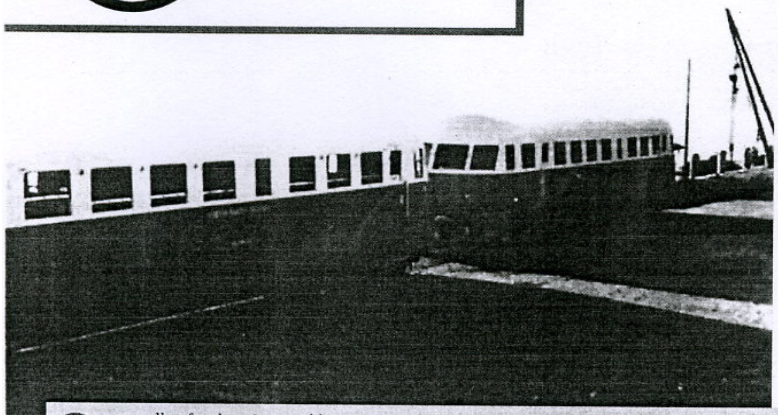
L'incoraggiamento al ripristino della ferrovia della Val Venosta, non derivava soltanto dalla consueta prospettiva di riduzione del traffico stradale, con la possibilità di riorganizzare gli autoservizi, eliminando le corse parallele alla ferrovia e istituendo la così detta articolazione a pettine dei percorsi: era soprattutto la consapevolezza che una ferrovia assai efficiente, in un ambiente di notevole pregio paesaggistico e storico, sull'esempio di altre ferrovie straniere, avrebbe costituito anche un forte richiamo turistico.

Fatta questa doverosa premessa, ritorniamo a Mantova. Possiamo fare le stesse considerazioni parlando della soppressa ferrovia Mantova-Peschiera, che fu lasciata morire, esattamente come la Merano Malles. Soppressa nel 1967 per discutibili scelte politiche nonostante le 19 corse giornaliere (non era certo un ramo secco...), fu smantellata onde non potesse ritornare in servizio. Si sollevarono, al tempo, proteste, opposizioni. Poi la gente, si sa, dimentica e si adatta (questa è la filosofia di certa politica...). Eppure i cittadini hanno il sacrosanto diritto di aspirare a una migliore qualità di vita. La soppressione della ferrovia Mantova- Peschiera è stata una perdita gravissima per tutti: si è precipitati d'un sol colpo indietro di 40 anni. Eppure, ancora oggi questo collegamento avrebbe grandi potenzialità, sviluppando interessi economici e di salvaguardia ambientale.

Turismo e tempo libero. La ferrovia aveva collegamenti diretti con i battelli del Garda e con i laghi di Mantova. Nell'attraversamento della valle del Mincio, già allora il treno non inquinava e non feriva la natura. Ora che tutta la zona è stata promossa Parco del Mincio, il rispetto ambientale è legge e solo col treno non si inquina e non si provocano danni, senza contare che tale mezzo rende possibili fermate enogastronomiche, storiche, manifestazioni cicloturistiche, gite locali, potendo spostare masse di persone in breve tempo e in comodità, in uno scenario tra i più belli della pianura.

• **Trasporto utenti pendolari e turisti**: si potrebbe facilmente realizzare il cosidetto servizio treno/tram o metro leggera, con fermate cittadine e fermate nei capoluoghi e frazioni: Mantova, Cittadella, Gambarara, Sant'Antonio, Bancole, Marmirolo, San Brizio, Roverbella centro (non la stazione FS sita a 4 chilometri dal paese, che nessuno usa!), Pozzolo, Monzambano. E poi, in provincia di Verona, Valeggio, Borghetto, Salionze e Peschiera stessa, città di grande richiamo. La linea era già una

*La linea venne dismessa nel 1967 perché considerata, a torto, un "ramo secco" e, quindi, da sopprimere definitivamente. Eppure le sue 19 corse giornaliere dimostravano il contrario*



**Il convoglio della linea ferroviaria Mantova-Peschiera arrivava direttamente nella darsena della località gardesana. Da lì si poteva salire direttamente sui battelli della navigazione. Sono stati migliaia i mantovani che hanno approfittato di questo collegamento per motivi di svago ma anche di lavoro. La fotografia a sinistra risale agli anni Cinquanta**

# Testimonianze della *"bella Cenerentola"*

## Lungo i 34 chilometri alla scoperta della storia e degli aspetti naturalistici Una "via" strategica e dai tanti record

Come nelle favole si potrebbe cominciare con "C'era una volta la ferrovia Mantova-Peschiera..." e oggi ci è rimasto solo il ricordo di tale importante collegamento di cui, purtroppo, non è stata compresa la valenza strategica. E pensare che già gli austriaci avevano pensato di collegare l'ultimo lato del quadrilatero con la ferrovia! Poi con la riunificazione del Regno, dal 1866 qualcuno aveva ripreso a parlarne seriamente, segno che vi erano molti interessi! Se ne parlava bene, si sviluppavano grandi progetti e si coinvolgevano sempre più persone. Comitati tecnici, enti e consorzi furono promossi allo scopo di accelerare la costruzione della linea Mantova-Peschiera, ritenuta sempre più di grande utilità.
Furono richieste concessioni e finanziamenti allo Stato e pareva proprio che prima dello scoppio della Prima guerra mondiale, potesse essere ultimata. Così non fu e di rinvio in rinvio si giunse fino al 1934, anno in cui fu finalmente inaugurata.
Non a trazione elettrica, come progettato in origine (sarebbe stata all'avanguardia anche rispetto alle F.S.), bensì a vapore, per motivi economici e anche militari-strategici, riservandosi in futuro di riconvertirla. La linea, armata con rotaie da 30 kg/mt, era lunga circa 34 chilometri.
Dalla stazione ferroviaria di Mantova giungeva a Sant'Antonio Mantovano, sede del deposito e delle officine sociali, dopo circa 2 chilometri percorsi utilizzando i binari FS della linea Mantova-Verona.
Da qui in poi, proseguiva in sede propria verso Marmirolo, San Brizio, Rotta, Roverbella, Pozzolo, Valeggio sul Mincio, Monzambano, Salionze e infine Peschiera del Garda (con propria stazione FMP, opportunamente collegata alle FS, sulla Milano-Venezia). Fin da subito la linea riscosse grande successo, particolarmente dal lato turistico (navigazione del Garda).
Alcune corse giornaliere avvenivano infatti con biglietto cumulativo e tramite opportuno raccordo in linea, sottopassando in galleria le FS, il treno proseguiva fino alla darsena di Peschiera, ove era in coincidenza (direttamente sulla banchina: oggi sembra fantascienza dirlo!) coi battelli del Garda.
In seguito la ferrovia fu potenziata con altre corse dirette che raggiungevano Brescia, effettuando quel collegamento che, dalla data della chiusura, tutt'ora manca a Mantova (e le corse giornaliere arrivarono nel frattempo a 19, a dimostrare che non era affatto un ramo secco...).
Ferrovia assolutamente e perfettamente integrata con le F.S. (è stata di vitale importanza anche durante la Seconda guerra mondiale per i collegamenti verso il nord-est in sostituzione della Milano-Venezia interrotta a Desenzano per il bombardamento dell'omonimo imponente ponte) e con le realtà locali che ha contribuito non poco a sviluppare.
Ferrovia alternativa ai trasporti su strada in luoghi idilliaci e ameni (colli morenici e valle del Mincio - ora Parco del Mincio), dove rispettava il delicato ambiente, senza inquinarlo o danneggiarlo. Ferrovia turistica a pieno titolo - e abbiamo visto il perché - addirittura precorritrice del servizio turistico "chiavi in mano" quale la navigazione del Garda e del servizio treno-tram o metropolitana leggera, era assai frequentata anche da turisti stranieri, in particolare tedeschi proprio per le sue caratteristiche.
Collegamento unico nel suo genere per il tipo di automotrici utilizzate: le uniche, lussuose e all'avanguardia Aln/Alg costruite dall'Ansaldo erano in servizio qui. E quindi richiamo anche di curiosi e appassionati. Ferrovia utilizzata anche per trasporto merci, con locomotori diesel di esclusiva progettazione (da parte degli ingegneri Dall'Aglio e Bonat) che avrebbe potuto ben servire anche la centrale termoelettrica di Ponti sul Mincio, in aggiunta ai già serviti depositi civili e militari, magazzini, nonché molte più aziende della provincia di Mantova e Verona se solo non fosse stata così prematuramente soppressa.
La Mantova-Peschiera era comunque strategica e anche alternativa a linee FS sovraccariche.
Ferrovia interamente pianeggiante e su sede propria, senza opere fisse di rilievo e dalla manutenzione poco onerosa perché priva di ponti, gallerie, trincee, rilevati o viadotti. Ferrovia gestita da addetti competenti e appassionati: le 19 corse giornaliere erano segno di benessere e non certo di decadenza.
Fin qui verrebbe da dire che era una ferrovia dai record positivi, soprattutto considerando che l'automotrice Aln 72 - 403, messa in servizio "nuova di zecca" nel 1957, superò in una corsa di prova i 150 kmh di velocità sulla rete FS Milano-Venezia, oscurando i rapidi con le 691 a vapore impostati a 130 km/max, cui avrebbe dovuto invece cedere il passo.
L'unico record negativo fu la sua durata: solo 33 anni di vita. Troppo pochi per qualsiasi ferrovia. Troppo presto classificata, a torto, come ramo secco. E così fu soppressa.
Era l'ultimo "ramo secco" a essere potato proprio negli anni in cui non si dovevano più chiudere ferrovie (era il 1967).
Qui addirittura si è proceduto allo smantellamento parziale della linea e si tende a cancellarne anche il ricordo.
A distanza di tempo, si possono fare con calma tutti i ragionamenti e rispondere ai perché politici di allora, ma se vogliamo guardare al futuro, le conclusioni restano unanimi e univoche: è urgente rimediare e ricostruire quanto è stato perso e farlo quanto prima.
Prima che peggiorino ulteriormente sia l'ambiente che la qualità della vita di tutti.
Noi lavoriamo per evitarlo ad ogni costo. Muoviamo il futuro. (***ro.mat.***)

metropolitana di superficie: bastava solo ammodernarla, anziché sopprimerla.

- **Trasporto merci**: la linea Mantova-Peschiera può essere considerata alla stregua di una direttissima Nord-Sud, dato il carattere pianeggiante. Le stazioni,a suo tempo, erano già dotate di magazzini merci (salvo alcune fermate). Recuperandole, potrebbero partire da lì servizi locali porta a porta. Armando la linea con rotaie da 50 o 60 kg/mt, rettificando alcune tratte, treni di alta capienza e alta frequenza, sarebbero normalissimi, con gli odierni automatismi...
- **Elettrificazione**: il collegamento era nato già come linea elettrica. Pensiamola ora ricostruita e in funzione. Perfettamente integrata con Mantova e i suoi collegamenti ferroviari (elettrificati da tempo), la corsa diretta su Peschiera con i nuovi treni ad alta accelerazione, potrebbe essere realizzata in meno di mezz'ora (in assoluta concorrenza con ogni veicolo stradale). Pochi minuti in più di corsa e si raggiungerebbe anche Brescia, interessando Desenzano e Lonato. E poi altre mete.
- **Ulteriori possibilità e progetti**: a suo tempo era stato ipotizzato dall'ing. Bonat anche il collegamento Peschiera-Domegliara. Tale progetto è attualissimo e addirittura strategico per il nodo di Verona. La bretella consentirebbe anche la fermata nei pressi di "Gardaland", centro ricreativo di forte attrazione. Le statistiche dicono che il numero dei suoi visitatori annui è secondo solo a quello dei Musei vaticani. Basta riflettere su come è oggi la statale gardesana e come sarebbe invece se si facessero affluire le persone con la ben più comoda ferrovia elettrica.

Quanto fin qui esposto è più che sufficiente a sostenere l'utilità e l'importanza della ferrovia.
Non servono nemmeno grandi sforzi o progetti faraonici: basta utilizzare l'esperienza acquisita in Val Venosta.
Il paragone per le province interessate (Mantova e Verona) è molto incoraggiante:

* Il tracciato della dismessa ferrovia Mantova-Peschiera presentava uno sviluppo di circa 34 chilometri tra le stazioni di Sant'Antonio Mantovano e Peschiera del Garda; il collegamento tra Mantova e Sant'Antonio Mantovano era realizzato istradando i treni della FMP su di un tratto di circa 2 chilometri della linea FS Verona-Mantova.
* Il ripristino della linea (completamente pianeggiante) avrebbe dunque un'estensione di poco superiore alla metà di quella della Merano-Malles, ed incontrerebbe ostacoli dovuti alla natura dei luoghi, di gran lunga inferiori a quelli della montana linea della Val Venosta: in particolare non vi sarebbero nè gallerie, nè versanti franosi, nessun ponte di dimensioni importanti, nessun viadotto e si avrebbe a che fare con una densità di passaggi a livello di gran lunga minore.

Ciò comporterebbe oneri di ripristino della sede nettamente inferiori a quelli della ferrovia della Val Venosta, compensando abbondantemente i costi derivanti dal recupero della sede o da eventuali brevi varianti di tracciato in ingresso a Peschiera, unico limitato tratto di linea sottoposto negli anni a manomissioni di vario genere.
Se infine consideriamo che fino a Marmirolo vi sono ancora i binari, ripristinare intanto la ferrovia fino a Roverbella (per rimanere solo nella nostra provincia) ed istituire gli accennati servizi di metropolitana leggera, ci sembra solo una questione di buona volontà, buon senso, lungimiranza politica, non certo di miracoli.
Diversi sindaci dei Comuni attraversati dalla linea hanno manifestato il loro parere favorevole.
Una dimostrazione di lungimiranza politica, mentre una sollecitazione va rivolta a tutti gli altri sindaci, nonché a tutti gli enti interessati, Province comprese, perché riflettano seriamente sul progetto. Il ripristino della Mantova-Peschiera può essere occasione per nuovi posti di lavoro, mettendo altresì in moto un importantissimo volàno economico.
L'Associazione Ferrovia Mantova-Peschiera con i suoi tecnici ha già predisposto relazioni, studi, documentazioni e quant'altro per dimostrare concretamente la fattibilità di tale progetto.
Gli interessati, per avere ulteriori informazioni, possono visitare il sito internet www.trenieferrovie.it

**Roberto Mattioni**
*Presidente dell'Associazione Ferrovia Mantova-Peschiera*