

LA VALORIZZAZIONE DELLE FERROVIE COMPLEMENTARI

E LA RICOSTRUZIONE DELLA FERROVIA

MANTOVA PESCHIERA



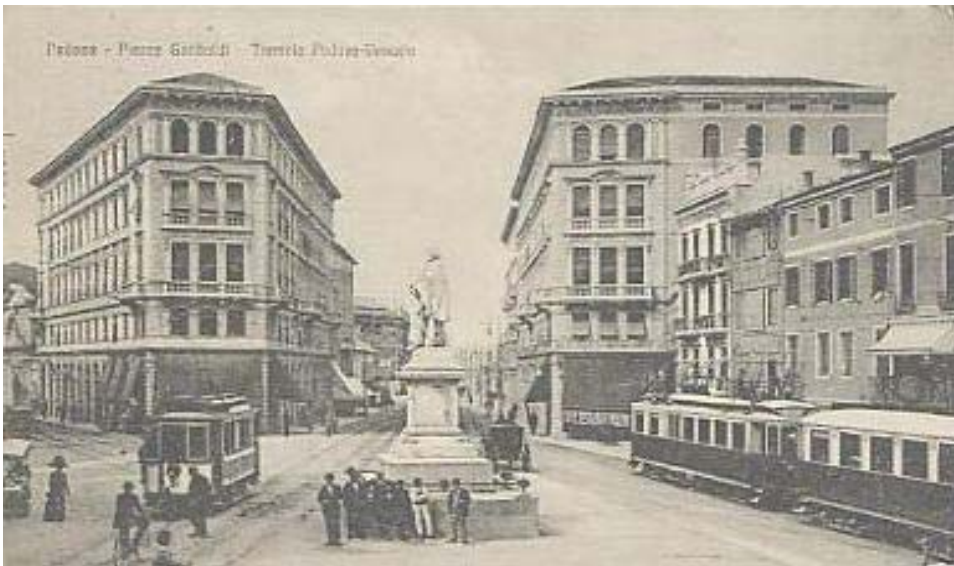
Napoli Portici, treno inaugurale da cartolina d'epoca

Il contesto storico

Nella penisola italiana dell'800, divisa in stati, staterelli, regni e domini vari, la prima ferrovia fu inaugurata nel 1839. Era una breve tratta da Napoli a Portici. Nel 1840 seguì la Milano - Monza. Sull'onda dell'entusiasmo del nuovo mezzo di trasporto che, con l'era del vapore, portava in sé l'evoluzione industriale, le costruzioni ferroviarie continuarono nei singoli Stati. Il Piemonte, il Lombardo-Veneto e la Toscana, furono tra i primi a dotarsi di una rete interna piuttosto sviluppata, ma locale. Al momento dell'unificazione nazionale, nel 1861, esistevano così soltanto 2.189 km di strade ferrate e mancavano i collegamenti a lungo percorso tra nord e sud. Su questi vennero quindi concentrati gli investimenti dei primi governi nazionali, onde colmare l'arretratezza del paese nei trasporti pubblici.



La rete inizialmente locale, divenne gradualmente una rete nazionale e toccò i 6.710 km nel 1871, i 9.506 km nel 1881 e i 13.964 km nel 1891. Nel 1905, quando avvenne il passaggio allo stato di tutta la rete (che era gestita da alcune grandi compagnie private), le Ferrovie dello Stato (F.S.) contavano circa 17.000 km di binari. Ma non tutte le linee passarono alle F.S., circa 3.000 km di ferrovie e altrettanti di tranvie rimasero proprietà e gestione di imprese private o municipali. Vi erano normative diversificate per ogni gestore e, anche se a volte il materiale rotabile era simile, ogni linea aveva caratteristiche specifiche. Le ferrovie erano in sede propria, le tranvie erano quasi sempre in promiscuità con le strade o ai lati delle stesse, per motivi di economia. Nell'Italia dei primi del novecento, agricola e quasi priva di automobili, il treno era giustamente visto come l'unico mezzo valido di trasporto civile, in grado di portare lo sviluppo economico e la modernizzazione politica e sociale dalla periferia al centro e viceversa. Completate quindi le linee principali, i centri periferici cominciarono a reclamare a gran voce il loro collegamento ferroviario o tranviario. Fu così che migliaia e migliaia di vivaci cittadine, molte situate in collina e in montagna, si contesero anche aspramente (ognuna presentando i propri progetti ferroviari), il ruolo di protagoniste della realizzazione di **una rete di ferrovie complementari**, così definite, per il fatto che dovevano essere di complemento, ovvero di integrazione e completamento della rete principale.



A Padova, ferrovie e tranvie convivevano...

Le Ferrovie complementari

Questa definizione rimane ancor oggi l'unica corretta, perchè l'accezione di "secondarie", è negativa e sminuente. Sminuente verso il genio e l'operosità di chi le progettò e con fatica le realizzò (pensiamo solo, tra le tante, alle bellissime linee alpine e appenniniche, adesso rimpiante, ma allora stupidamente smantellate! Oggi sarebbero un fortissimo richiamo turistico e sicuro ricavo economico). Inoltre il termine "secondarie" è stato ampiamente abusato, dai detrattori dei trasporti ferroviari e ha contribuito e contribuisce ancora, a proiettare sull'opinione pubblica una immagine negativa. Dalla fine degli anni '50 poi, tale aggettivo è stato praticamente inglobato nella ancor più ignobile definizione di "rami secchi", subito adottata nelle strumentali campagne dei media. Psicologicamente condizionato, relegato ad una sorta di povero d'altri tempi, che non poteva permettersi altri mezzi di trasporto, l'utente di queste linee, vedeva giorno dopo giorno decadere il servizio. Le manutenzioni venivano trascurate assieme ai doverosi ammodernamenti e questi "trenini secondari", erano costretti a percorrere lentamente, nell'obsolescenza materiale, linee che divenivano così pian

piano "secche", col finale ovvio e scontato di richiesta di soppressione, avendo, nel frattempo ottenuta la inevitabile (e programmata) disaffezione dell'utenza. In questa perversa spirale sono avvenute soppressioni di linee importanti, spesso vitali per i territori attraversati. Nessuno voleva considerare che tali linee erano invece inserite in perfetta armonia con la natura che contribuivano a preservare, che attraversavano luoghi di incomparabile bellezza, parchi naturali, centri storici ed artistici, località di forte richiamo turistico, ecc... Oggi tiriamo le somme di tale diseducazione: il forte incentivo ai trasporti privati e il suo aumento esponenziale senza regolamentazione, ha causato e causa disastri ciclici ed ineliminabili, tanto che si parla di emergenza nazionale e di rallentamento allo sviluppo economico. A tutto questo si aggiungono i disastri ambientali da inquinamento, solo per citare le cause più eclatanti (**vedi relazione sui trasporti stradali**). Questa miope mentalità del passato è ancora radicata, ma deve essere modificata quanto prima, nell'interesse di tutti i cittadini, come diremo nel prosieguo. Intanto, per prima cosa, eliminiamo dal vocabolario il termine secondarie (riferito alle ferrovie) e sostituiamolo con complementari. Suona meglio, rende l'idea e per chiarirla, farò un paragone umano. Cosa succederebbe al nostro corpo se eliminassimo vene periferiche, capillari, vasi secondari e tenessimo solo le arterie o le vene principali? Semplice! Non sopravviverebbero un minuto....

Nuova vita alle linee complementari.

Come accennato, il loro forte sviluppo cominciò nell'ultimo ventennio dell'Ottocento con un vero e proprio movimento generalizzato a livello municipale volto a promuovere la ramificazione ferroviaria. I vari notabili, politici, ingegneri, giornalisti, nobili, riuniti in comitati, associazioni, movimenti per la promozione o la costruzione di singole linee, le pubblicizzavano anche tramite stampa di caratteristici opuscoli. In tali opuscoli si faceva quasi sempre riferimento alla civiltà portata dal treno, a dimostrazione dell'importanza e della considerazione in cui era tenuto tale moderno collegamento, a tal punto che chi ne era escluso, si sentiva quasi escluso dalla civiltà stessa ed emarginato dal progresso.



Il vapore è ancora con noi a ricordarci che chi non conosce il passato non avrà futuro... Lunga vita ai treni storici!

Il contesto attuale

Con alterne vicende, non sempre favorevoli alle ferrovie e non in simbiosi con le idee iniziali di importanza primaria di trasporto e salvaguardia ambientale, complice il voluto e abnorme sviluppo e concorrenza su gomma, l'Italia è divenuta un caso patologico e a distanza di un secolo, si sono stravolti i concetti iniziali, operando scelte errate che ancora continuano. Se dagli anni '90 del Novecento, si sono avviati ingenti investimenti ferroviari sull'alta velocità e sulla rete di accesso ai principali nodi, si sono invece decisamente escluse da tali investimenti e ammodernamenti, tutte quelle ferrovie complementari che costituiscono il necessario completamento di un'efficiente rete dei trasporti nazionali. Ricordiamo che uno stato moderno ed efficiente si misura proprio dalle sue infrastrutture di trasporto (mobilità sostenibile). Purtroppo oggi, una gran parte di queste linee complementari versa ancora in una situazione di arretramento tecnologico per non dire di abbandono gestionale. Molte sono state addirittura soppresse, provocando sicuri danni ambientali. Il treno delle ferrovie complementari oggi è ancora relegato agli estremi margini del trasporto, sempre in bilico sul baratro della soppressione, perché **non vi sono idee valide, né management innovativi** per il suo nuovo ruolo, che pure è doveroso, prendendo a modello varie esperienze estere ed ora anche italiane! Sembra un miracolo, ma anche da noi si è avviato - dove gli amministratori sono più attenti alla salvaguardia dell'ambiente e più lungimiranti politicamente - un riutilizzo commerciale che ha portato grandi benefici alle comunità attraversate e coinvolto con profitto tutto l'hinterland.

Ferrovie e ambiente

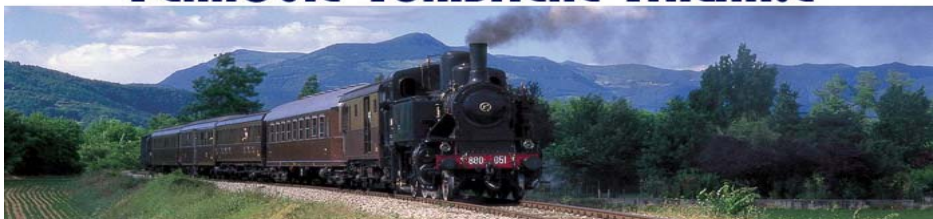
Per valorizzare le ferrovie complementari, è necessario riflettere sul loro rapporto con il territorio attorno, rapporto a lungo trascurato, che ha portato come conseguenza il treno in una situazione di estraneità rispetto ai potenziali utilizzatori e determinato fenomeni che sono sotto gli occhi di tutti: mancato coordinamento degli orari e servizi dei treni, uso smodato di autobus e pullman (posti spesso in concorrenza con la ferrovia dagli stessi gestori), abuso di mezzi privati, mancata consapevolezza che con la ferrovia si potrebbero acquisire nuove quote di traffico (economico e turistico-ecologico), nonché preservare l'ambiente dall'inquinamento in generale, qualora fosse offerto un servizio veramente innovativo ed efficiente.

Concetti semplici ma non recepiti

Il concetto ancora non recepito è che la rete dei trasporti, rappresenta un biglietto da visita fondamentale per dare il grado del progresso e dello sviluppo economico di un luogo (comune, provincia o regione che sia) e per rete di trasporto **non si può più intendere soltanto la costruzione di strade**, come si è fatto con effetti a volte disastrosi per l'ambiente, negli ultimi 40 anni e si continua fare (**vedere relazione sulle statistiche e disastri stradali, emergenza nazionale**). Occorre invece avere attenzione alla salvaguardia ambientale, alla qualità della vita e alla mobilità sostenibile e attivare finalmente un'efficiente rete di mobilità pubblica su ferrovia, da promuovere con adeguate forme pubblicitarie in abbinamento anche a sconti tariffari: è questa l'unica via per rilanciare i mezzi collettivi rispetto al dilagare della motorizzazione privata: treni e pullman che si fanno concorrenza sulle stesse tratte (**cosa che accade solo da noi**), creano danni alla collettività e, incredibilmente sono entrambi finanziati per almeno il 70% dalla "mano" pubblica!!

Così però si gettano dalla finestra pubbliche risorse e poi ci si lamenta che scarseggiano!!

FERROVIE TURISTICHE ITALIANE



Valorizzazione degli impianti ferroviari e del territorio

Per introdurre il tema della valorizzazione turistica di stazioni e ferrovie è necessario riflettere prima di tutto su una tematica più generale, che è quella del rapporto tra ferrovie e territorio circostante, un rapporto che è stato trascurato per almeno 130 anni, da quando nel 1865 venne realizzato il primo riordinamento ferroviario nell'Italia unita. In precedenza vi era un notevole numero di piccole compagnie ferroviarie private di carattere locale, che erano nate proprio a servizio del territorio, soprattutto per consentire la circolazione delle merci del loro territorio, cioè per inserire i prodotti nel nascente mercato nazionale. E poi, all'opposto, per consentire alle merci del mercato nazionale di arrivare nel territorio, in modo da beneficiare favorevolmente e vicendevolmente, della crescita economica che la rivoluzione industriale, portava avanti. Proprio su questo tema sarebbe necessaria un'approfondita riflessione, perché le ferrovie, nate localmente, sono poi state inserite nel sistema nazionale con grandi compagnie ferroviarie private di carattere pluriregionale dal 1865 al 1885 e di carattere nazionale dal 1885, per arrivare nel 1905 alla statalizzazione delle ferrovie con la creazione dell'azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato (F.S.). Oggi, per fortuna, sta crescendo tra gli enti locali l'interesse per il treno, e questo è indubbiamente positivo, purché si arrivi a riconsiderare completamente il rapporto delle ferrovie con il territorio in cui sono inserite, sia a livello di pianificazione delle infrastrutture, sia a livello di programmazione del servizio, sia a livello di marketing che al momento non esiste per le ferrovie complementari, ma è indispensabile.

MODELLI ITALIANI DA CONSIDERARE

1. La riapertura della ferrovia Merano-Malles Venosta

Storia e realtà si fondono a Malles Venosta: treno speciale a vapore per i cento anni dell'apertura della linea e i moderni Atr 100 in servizio regolare.



persone al giorno. Dal momento della riapertura, avvenuta nel giugno 2005, c'è stato un

All'inizio degli anni '90 (2 giugno 1991) le Ferrovie dello Stato chiusero al traffico la ferrovia Merano-Malles Venosta di 60 km, sulla quale nell'ultimo periodo erano rimaste in servizio soltanto tre coppie di treni. Il bacino servito dalla ferrovia della Val Venosta comprende circa **40.000 abitanti**, il servizio attuale trasporta circa 3/4000

incremento di utenza del 50% sulla ferrovia, rispetto al servizio dei pullman sostitutivi e i pendolari sono cresciuti di almeno il 30% (ora del 100%). Il boom si è poi sviluppato col turismo. Numerosissimi turisti sono arrivati proprio per vedere la "nuova" ferrovia, servizi abbinati di bici-treno e manifestazioni locali sapientemente promosse, hanno fatto il resto. Sembra quasi incredibile dirlo (e non ne siamo abituati), ma è verità statistica: nell'aprile 2006 (a distanza di un anno dalla riapertura della ferrovia), l'assessore ai trasporti e mobilità della Provincia Autonoma, dott. Widmann, festeggia il milionesimo passeggero! E il traffico di viaggiatori è in continuo aumento, dando ampia ragione e soddisfazione a chi ha voluto ad ogni costo la sua ricostruzione, smentendo clamorosamente e platealmente tutti coloro che sostenevano le corse con autobus sostitutivo!! Tutti i pullman che scendono dalla valli, si attestano presso le stazioni ferroviarie, realizzando il cosiddetto servizio "a pettine". Dopo la chiusura da parte delle Ferrovie dello Stato, che riteneva, **come sempre a torto**, anche questa linea "ramo secco" da chiudere urgentemente, la Provincia autonoma di Bolzano ha rilevato l'infrastruttura e ha affidato la manutenzione dei binari a una propria società, diversa da quella che gestisce i treni, seguendo la normativa europea in proposito. L'esercizio è realizzato con 8 composizioni di nuove automotrici diesel (ecologici), circolanti anche contemporaneamente e saranno ancora aumentate. Sono in arrivo infatti altre 4 composizioni dei moderni Atr 100 a 3 elementi (sul tipo Minuetto F.S.). Sui treni ad orario cadenzato e frequente, sono stati collocati degli stagisti per assistenza alla clientela, che contribuiscono a dare un'immagine altamente positiva del viaggio in treno. Anche a livello commerciale sono state introdotte novità degne di nota: oltre al normale biglietto di viaggio, sulla linea esiste un biglietto giornaliero da 9 € che consente la libera circolazione e un biglietto giornaliero da 14 € per il trasporto anche di biciclette. La ferrovia è pienamente inserita nel territorio, senza inquinamenti ambientali e acustici, con fermate e stazioni recuperate nell'originale "Jugendstil" e realizzate in punti di facile accessibilità: dal treno si può scendere in varie fermate su entrambi i marciapiedi, raggiungendo quindi o a piedi o in bici, una parte o l'altra del paese, gli impianti turistici e commerciali.

2. L'esercizio turistico della Ferrovia Val d'Orcia in Toscana



"Treno natura" in Val d'Orcia
con le caratteristiche Aln 990,
in uno spettacolare scenario.

Oggi per ferrovia turistica si intende essenzialmente una linea i cui treni sono frequentati da passeggeri che li usano per divertimento piuttosto che per spostarsi per lavoro: le normali

ferrovie, infatti, devono soprattutto trasportare persone da un luogo all'altro, anche se all'interno dei loro treni vi è un numero rilevante di passeggeri-turisti. Per quanto riguarda il servizio dei treni turistici, sono possibili formule diversificate, che si adattino al territorio circostante, per proporre con il treno un servizio modellato sulle esigenze di città, paesi e campagne circostanti la ferrovia. Chiusa al traffico ordinario dal settembre 1994, la ferrovia Asciano-Monte Antico (Siena), anche in questo caso, veniva considerata (**sempre a torto**) dalle F.S. un "ramo secco" per il limitato traffico che vi si svolgeva, non avendo colto nessuna delle peculiarità e opportunità ambientali circostanti. Attraversando la zona delle Crete Senesi e della Val d'Orcia ai piedi del Monte Amiata, la linea si trova invece in un territorio di particolare valore paesaggistico, dove si produce, tra l'altro, un vino molto pregiato, il famoso Brunello di Montalcino e dove la enogastronomia ha caratteristiche di eccellenza.

La ferrovia Asciano-Monte Antico è stata quindi riaperta in primavera e in autunno a fini turistici, grazie a uno specifico progetto, con il quale è stato istituito il cosiddetto Treno Natura, il cui servizio è garantito da littorine d'epoca appositamente restaurate (Aln 990), mentre in alcune giornate sono programmati anche treni con locomotive a vapore e carrozze "centoporte". Il Treno Natura viaggia a bassa velocità, rievocando il viaggio dei nonni o dei bisnonni, lungo gli argini di fiumi e torrenti, su crinali panoramici o in alti viadotti, a diretto contatto con la flora e la fauna di questa stupenda zona, compresa nell'anello ferroviario Siena-Asciano-Monte Antico-Buonconvento-Siena, collegando il Parco Artistico Naturale e Culturale della Val d'Orcia e le riserve naturali del Farma-Merse. Per contenere i costi, i volontari dell'Associazione Ferrovia Val d'Orcia si occupano della promozione dell'iniziativa, della vendita dei biglietti e dell'assistenza ai clienti, anche al fine di dimostrare come sia possibile, con forme innovative di gestione, il riutilizzo delle ferrovie a scarso traffico, che percorrono zone rimaste estranee a fenomeni di urbanizzazione e industrializzazione, rivestendo per questo un fondamentale ruolo naturalistico.

Treno e natura è il futuro

Il viaggio sul Treno Natura è illustrato dagli stessi volontari con la descrizione delle attrattive visibili nel territorio. Durante la giornata si può scendere dal convoglio, risalendo in una corsa successiva, e visitare così i paesi di Asciano, San Giovanni d'Asso o Buonconvento, oppure si possono percorrere a piedi o in bicicletta i caratteristici sentieri predisposti dalla sezione senese del Club Alpino Italiano, che congiungono le varie stazioni con tracciati più o meno lunghi, adatti alle diverse esigenze. Su prenotazione, è possibile raggiungere con dei pullman in coincidenza i vicini centri medioevali e a Monte Antico, presso la confluenza dei fiumi Orcia e Ombrone, si possono invece riscoprire i gusti dell'antica cucina contadina, accompagnati da ottimo vino, si può far conoscenza con i "cantastorie", nonché viaggiare sulla carrozza a cavalli di proprietà della Ferrovia Val d'Orcia, con la quale si attua una sorta di "intermodalità" di altri tempi. Per le scolaresche è previsto un apposito programma di educazione ambientale concordato con le scuole.

Conclusioni sulle ferrovie complementari

Potremo fare molti altri esempi di linee nazionali riaperte e gestite con successo, ma è importante sottolineare l'assoluta necessità che il treno "delle ferrovie complementari" perda

quell'accezione negativa, creata ad hoc, che ha avuto finora e si è accentuata (sempre volutamente) negli ultimi 40 anni caratterizzati dalla crescita esponenziale della motorizzazione di massa. Sulle grandi linee, con i nuovi treni ad alta velocità, il trasporto ferroviario sta gradualmente riacquistando la stima dei viaggiatori. Le ferrovie complementari, invece, sembrano terra di nessuno, sono trascurate da tutti, mentre basterebbero pochi investimenti realizzati in maniera intelligente per dare un'immagine del tutto diversa e per riacquisire clientela, naturalmente purché il servizio di trasporto pubblico su gomma sia riorganizzato avendo come asse portante la ferrovia in una visione complessiva di rete integrata, e per questo occorre la collaborazione non solo degli enti pubblici, a partire da Regioni, Province e Comuni, ma anche della struttura produttivo-imprenditoriale che guardi al futuro e voglia legare il proprio nome ad un'opera socialmente utile (diremo fondamentale) volta alla salvaguardia ambientale, al recupero di uno stile di vita più umano, a contatto con l'ambiente, non disgiunta dal giusto business (business ecologico).

UN CONFRONTO FINALE E QUALCHE CONTEGGIO STATISTICO

PER LA FERROVIA MANTOVA PESCHIERA

Nella nostra fornita biblioteca e raccolta di testi e documentazioni ferroviarie, possiamo annoverare anche recenti scritti e relazioni sia di insigni professori, docenti di economia dei trasporti, sia di gruppi di studio e di ricercatori universitari che si occupano dei trasporti e dell'importanza della ricostruzione e riapertura delle linee ferroviarie dismesse o smantellate per la salvaguardia ambientale e la mobilità sostenibile. Con l'occasione ringraziamo il prof. Stefano Maggi, docente di storia e comunicazioni alla Facoltà di Scienze Politiche dell'Università di Siena a cui siamo debitori di interessanti ricerche storiche. È interessante rilevare che tutti i docenti e i ricercatori, alla fine dei loro scritti, concordano con quanto noi abbiamo esposto ed è pertanto doveroso per la nostra Associazione, porre il confronto con una linea a cui ci ispiriamo per la ricostruzione della ferrovia Mantova Peschiera e del cui successo siamo buoni testimoni, al di là delle molte conferme degli atti ufficiali.

Parliamo della Merano-Malles, precedentemente accennata. Prima della sua soppressione (durata oltre 14 anni), la linea poteva contare solo su 3 corse giornaliere e sulla progressiva disaffezione degli utenti, per un servizio certamente scadente! Perché?

Ad un primo esame per la ricostruzione, risultando gli abitanti della valle (possibili utenti) c.a. 40.000, non sembravano giustificabili gli alti costi della ricostruzione ex novo di una ferrovia di montagna, considerandone anche il profilo acclive, con molte curve e dislivelli, le molte gallerie, ponti, viadotti, terrapieni che la interessano, a cui aggiungere i pericoli di frane e smottamenti, a causa dei terreni attraversati. Fortunatamente in loco (in primis citiamo il Presidente della Provincia autonoma dott. Durnwalder e l'Assessore ai trasporti dott. Widmann), non si è ragionato con mentalità antica e non si è proceduto con scelte ancorate a schemi obsoleti, ma si è guardato al futuro, evitando di far circolare su strada miriadi di autobus e veicoli privati. Queste scelte lungimiranti sono state ampiamente premiate e ad oggi, agosto 2006, in poco più di un anno di funzionamento (comprensivo del doveroso rodaggio), con la ferrovia si sono superati 1.500.000 viaggiatori! Si poteva muovere tale moltitudine solo su strada provinciale, senza distruggere l'ambiente e creare un caos colossale??

Su questa bella linea, completamente computerizzata e con treni all'avanguardia (climatizzati e con ruote silenziate), si raggiungono velocità di 140 kmh! Veramente impensabili su strada! Il costo totale per tale faraonico lavoro, che ha riguardato la ristrutturazione della linea, annessi e connessi, è stato contenuto in soli euro 116 milioni, pari ad un costo chilometrico di **circa 1,93 milioni di euro!**

Il doveroso confronto

La ferrovia Mantova Peschiera, coi suoi 34,785 km di sviluppo in sede propria, era lunga circa la metà della ferrovia della Val Venosta, il profilo era assolutamente pianeggiante, non vi era nessuna galleria, né ponti, né viadotti, tantomeno vi erano rischi di smottamenti o frane e pertanto la sua riapertura si presenta sicuramente assai più agevole e i costi ben più ridotti, come si vede dai dati sintetici che elenchiamo.

Ad oggi, agosto 2006 risulta:

- **La popolazione** residente degli abitanti dei paesi ove erano situate le stazioni servite dalla ferrovia Mantova Peschiera, ammonta a circa 105.000 abitanti (contro i 40.000 della Val Venosta), prolungando, come in origine, i collegamenti diretti con Brescia e i grandi centri sul Garda (Desenzano, Lonato, ecc..., collegamenti che sono tutt'ora mancanti, quindi altamente auspicabili e che non comporterebbero alcun investimento dato che si percorrerebbe la linea F.S.), il totale cresce a ben 350.000 persone interessate! La popolazione dell'hinterland e comuni vicini anche se non direttamente serviti da stazioni, ma comunque facilmente collegabili ad una importante infrastruttura come la ns ferrovia (comprese le città di Villafranca/Dossobuono e aeroporto Catullo) assommano ad almeno altre 200.000 persone, il che porta il totale di base a ben 655.000 persone!! Cifra di partenza in sé davvero ragguardevole, a cui dobbiamo aggiungere altri centri vicini del Veronese e del Bresciano potenzialmente interessati, l'immenso bacino turistico del Garda, sempre in forte crescita e quantificabile in milioni di presenze annue, a cui sommare il polo di attrazione internazionale di Gardaland, vicinissimo a Peschiera, a cui sarà ricordato e che per movimentazione turistica è secondo solo ai musei Vaticani! Occorre poi sommare ancora le potenzialità turistiche di Mantova stessa e dell' hinterland, potenziate con ulteriori promozioni fattibili localmente (trekking-bici-enogastronomia-storia-cultura-ecobusines, promozioni scolastiche e gite organizzate, ecc...). Quanto esposto, attiene solo il traffico passeggeri su cui basare le ipotesi di ricavi lordi e di entrate, a tutto ciò bisogna però aggiungere il traffico merci (commerciale e industriale, sicuramente di grande interesse per la nostra linea, dato che le stazioni F.S. capotronco, sono collegate direttamente (ovvero hanno sbocco diretto su altri importanti assi e linee ferroviarie), Mantova ad esempio è nell'asse medio-padano e asse nord-sud, Peschiera è sulla direttissima Torino Milano Venezia Trieste che sarà T.A.V. e lungo il percorso FMP sono fattibili diversi raccordi industriali. Ecco che è chiaro (anche se sinteticamente esposto), il davvero enorme bacino di utenza della nostra ferrovia, in paragone potenziale con la linea Merano Malles. E se in Alto Adige non hanno avuto dubbi a procedere e a ricostruire la ferrovia dismessa, riportando un grande successo economico e di immagine, pur partendo, sulla carta, da potenzialità assai minori, nessun dubbio dovremo averlo noi, per la nostra ferrovia, date le premesse esposte, che appaiono ben più elevate ...!!

Esaminiamo ora la vecchia linea ferroviaria F.M.P., da planimetrie originali.

- **La tratta Mantova - S. Antonio Mn** è in comune con le F.S. e qui nessun lavoro necessita, salvo la costruzione di brevi marciapiedi e tettoie per l'istituzione di eventuali fermate urbane a richiesta, tipo Cittadella, Gambarara o altre (vedi relazione del presidente: "un treno per la città", Mantova-tavola rotonda 2003), la lunghezza della tratta è circa km 3,400 e la livelletta max dello 0.2%.
- **S. Antonio Mn - Marmirolo**, a S. Antonio iniziava la sede propria e vi era il deposito con le officine sociali, la tratta era di km 4,285, con livelletta max 0,64% Tale tratta, ha funzionato fino a pochi anni fa in regime di raccordo ed è ancora armata con le rotaie originali R.M.30 da 30 kg/mt. Si tratterebbe di sostituirle (con binari più pesanti), assieme alle traversine e ristrutturare la stazione di Marmirolo (adibirla ad usi complementari e integranti), prevedendo anche opportuni raccordi con le numerosissime industrie (zona industriale e artigianale), che il binario attuale sfiora a poche decine di metri. Anche qui potrebbero essere previste fermate, a beneficio dei residenti e dei pendolari lavoratori. Dalla stazione di Marmirolo in poi la linea è stata completamente disarmata e demolito il raccordo industriale ivi presente.
- **Marmirolo - S. Brizio - Rotta - Roverbella**. Tale tratta è disarmata, la sede ferroviaria è però tutt'ora distinguibile, vi sono ancora le stazioni e alcuni caselli in cattivo stato o demolendi, la lunghezza della tratta era di km 5,400 e la livelletta max dello 0,5%. Qui si tratterebbe di armare ex novo e ripristinare il sedime ferroviario. A Roverbella potrebbero attestarsi le corse di metrò leggera, tenendo le fermate originarie o aumentandole, senza ricostruire le stazioni o fabbricati vari intermedi, caselli compresi (Roverbella centro è in buone condizioni, come anche il fabbricato merci).
- **Roverbella - Pozzolo**. Tratta solo inizialmente ancora distinguibile. Nella zona delle cave e soprattutto nel rilevato di Pozzolo si sono fatti degli imponenti movimenti di terra, abbattendo completamente quest'ultimo rilevato ferroviario. Ricostruendolo e rettificando il percorso della tratta, ove necessario, Pozzolo (in origine Pozzolo-Volta), servirebbe il territorio di Volta Mantovana, Goito e limitrofi). Tale tratta era lunga km 6,100 con livelletta max dell' 1 %.
- **Pozzolo - Valeggio**. La tratta, dopo il paese di Pozzolo, non incontra alcuna soggezione, essendo in sede propria, in aperta campagna e ancora distinguibile. La tratta originaria era di km 5,9 con livelletta max dello 0,5%. Nei pressi di Borghetto si incontra l'asfalto della nuova ciclabile che copre solo per qualche centinaio di metri la vecchia sede ferroviaria. Il luogo, molto frequentato dai turisti per la sua storia, bellezza e pregi enogastronomici, trarrebbe sicuro giovamento anche dalla ciclabile, opportunamente adattata, come avviene con soddisfazione in Val Venosta, la cui linea corre per molti tratti parallela alla ciclabile.
- **Valeggio - Monzambano**. La tratta correva a mezza costa tra la strada provinciale e l'argine del Mincio (che è ora percorso dalla ciclabile) era tutta in sede propria e non vi sono soggezioni, tranne nel luogo della demolita stazione di Monzambano, sulla cui area insiste oggi un supermercato e sarà necessaria una correzione di percorso. La tratta era di km 4.8 e la livelletta max dello 1%.
- **Monzambano - Salionze**. Tale tratta lunga km 2,9 con livelletta max dello 0,5%, correva vicino al fiume Mincio, si addentrava "nel parco-bosco" con vedute spettacolari e sfiorava l'omonima centrale termoelettrica, alla quale, prevedendo opportuno raccordo (come da progetti pre-chiusura della linea) potrebbe essere portato il carburante, evitando così trasporti pericolosi su strade inadatte.

- **Salionze - Peschiera.** Tratta finale di lunghezza di km 5.4 con livelletta max dell' 1%. Tale tratta fino alla frazione Campagnola, alle porte di Peschiera (ove sorgono depositi militari in disuso), è tutt'ora in sede propria e non disturbata da costruzioni o soggezioni varie. In entrata a Peschiera e per raggiungere la stazione F.S., dato il profondo sconvolgimento ambientale posto dall'uscita autostradale e dai rondò di regolazione traffico, sorgono problemi. Potrebbero essere previsti sottopassi o sovrappassi, oppure deviazioni e solo questo limitato tratto, comporterebbe lavori di un certo impegno. La stazione F..M.P. a Peschiera è tutt'ora presente e vi sono ancora i binari di raccordo alla linea F.S. Con modesti interventi potrebbe essere recuperato o rettificato l'originale tracciato e i piani di stazione.
- **Le stazioni** che sarebbe opportuno recuperare, dato che ancora esistono nello stile originale, sono: Marmiolo, S. Brizio, Roverbella (ricostruita negli anni '50 a seguito danni di guerra), Pozzolo, Valeggio, Salionze e Peschiera FMP (anche questa ricostruita negli anni '50, a seguito danni di guerra). L'unica stazione demolita è Monzambano. Al suo posto è stato aperto un supermercato, ma esiste ancora la casa cantoniera ove era situato il P.L. sulla strada per Salionze. Tutte le stazioni così recuperate, oltre alle attività istituzionali, potrebbero essere adibite alle attività più varie, attinenti gli scopi di promozione sociale e di turismo, ovvero centri di attrazione turistico-commerciale-culturale, di cui forniamo qualche esempio:
 - Gestione biglietti, gestione merci, sale attesa, deposito bici, materiali e attrezzature, spazi attrezzati, piccole officine per assistenza mezzi ecologici,
 - Agenzia viaggi, punti interscambio con autobus elettrici e veicoli ecologici a corto e medio raggio per gite guidate, o pendolari,
 - Noleggio bici e/o mountain bike (treno+bici) e servizi inerenti,
 - Maneggio per cavalli (con o senza carrozze d'epoca abbinabili),
 - Spazi per cultura del territorio, recupero di uno stile di vita più umano a contatto con l'ambiente e visite guidate in loco, punti W.W.F. e associazioni ambientaliste, Fiab, Fai, ecc...
 - Punti di rifornimento alimenti e bevande, servizi igienici e sosta,
 - Spazi museali e per memoria storica, raccolta documentazione, foto, plastici, esposizioni, mostre tematiche, ecc...
 - Spazi commerciali ed espositivi in genere,
 - Spazi per associazioni culturali e per manutenzione locali,
 - Impianti sportivi di trekking, strutture turistiche e organizzazione eventi, raduni con veicoli storici, punti fermate attrezzate per treni storici a vapore, bande musicali, raduni in costume, palii, commemorazioni, ecc...
 - Attività eco-imprenditoriali e consorzi vari,
 - Sezioni per agriturismo, mercatini e esposizione/vendita prodotti locali,
 - Attività enogastronomiche,
 - Poli espositivi e promozionali per turisti e visitatori,
 - Centri promozionali per scolaresche e studenti ed educazione ambientale.
- **Materiale motore.** La linea andrebbe opportunamente elettrificata e i mezzi potrebbero essere i modernissimi Stadler "FLIRT" (tipo Minuetto FS) a 4 casse e piano ribassato, policorrente, con climatizzazione totale e ruote silenziate, capaci di 182 posti a sedere e 244 in piedi, 2.600 KW di potenza con forte accelerazione e velocità max di 160 kmh.

- **Infine i costi.** Considerato che la nostra ferrovia è lunga circa la metà della citata Merano Malles (in pratica la ricostruzione interesserebbe solo 34,785 km di linea, tenendo l'originaria planimetria, dei quali i primi km 4,285 (S. Antonio-Marmirolo) solo da riarmare con nuovi binari, senza apportare varianti o rettifiche e che le caratteristiche pianoaltimetriche (livellette per tratti limitati con pendenze max 1%) e orografiche della FMP, non sono nemmeno paragonabili a quelle della citata Merano Malles, che è una ferrovia di montagna, le difficoltà che si incontrerebbero nella ricostruzione, sarebbero minime a paragone, a tutto beneficio dei costi totali che potrebbero essere in linea con l'accennata ferrovia venostana, benchè il collegamento alla stazione di Peschiera, data la situazione attuale, comporti una certa mole di lavoro, come dianzi accennato e vi siano lavori di ricostruzione di rilevati in linea.
- **Da quanto esposto** si evince quindi la sicura convenienza economica e di immagine, di tale ripristino, tenendo a mente le cifre esposte del bacino di utenza e il potenziale della linea. Ripristino fattibile con successo e nemmeno così impegnativo, sapendo di poter contare su entrate dovute alla prevedibile e fortissima affluenza turistica, oltre ai normali passeggeri, pendolari e servizio merci! A tutto ciò si aggiunge l'apporto di possibili sponsor, interessati a settori produttivi ecocompatibili, l'apporto di associazioni di volontariato, di appassionati e di tutti coloro che condividono le iniziative intraprese e possono contribuire a svilupparle. Occorre crederci, guardare al futuro, pensare all'ambiente e alla qualità della vita, consapevoli di riappropriarci della sua dimensione più umana a contatto con l'ambiente, pensare alla promozione sociale e culturale, alla mobilità sostenibile, alla creazione di nuovi posti di lavoro, alla miglior possibilità di sfruttamento ecoturistico delle aree già a ciò ampiamente predisposte e che la Natura ci ha abbondantemente fornito.
Gli esempi positivi e di successo, non mancano di certo!



"MUOVIAMO IL FUTURO"

Il Presidente F.M.P.
Rag. Roberto Mattioni