

## **FERROVIE A MAIORCA: UN BUON ESEMPIO DI SERVIZIO PUBBLICO**

di Massimo Ferrari, presidente AssoUtenti e CdG AMODO

In tutto il Mediterraneo solo quattro isole sono dotate di infrastrutture ferroviarie: Sicilia, Sardegna, Corsica e Maiorca. Per la precisione si dovrebbe aggiungere anche Capri, che però dispone solo della funicolare di Marina Grande. Tra le isole maggiori, Maiorca occupa una posizione apparentemente secondaria. Si colloca solo al settimo posto per estensione (3.640 kmq), superata anche da Cipro, Creta ed Eubea, però, quanto a popolazione (846 mila residenti), si piazza al quarto posto, dopo Sicilia, Sardegna e Cipro. E, in termini di movimento turistico, svetta probabilmente in testa: basti pensare che il suo aeroporto movimentava un numero di passeggeri (28 milioni all'anno) equivalente a quello di Milano Malpensa e Linate messi assieme.

L'esistenza di un sistema su ferro a Maiorca non è dunque una curiosa sopravvivenza del passato. La stazione di testa di Palma – interrata alcuni anni addietro per lasciare posto in superficie ad un parco pubblico – dispone di ben dieci binari. Proprio nella prima settimana del 2019 è stata completata l'elettrificazione della rete SFM (Serveis Ferroviaris de Mallorca in lingua catalana) di 85 km, che si estende fino a Manacor e Sa Pobla. E' questo servizio che ho avuto modo di testare, assieme ad alcuni amici di Assoutenti/Utp, nei giorni immediatamente successivi.

Il treno ha fatto la sua apparizione nelle Baleari fin dal 1875 e, nel dopoguerra (che per la Spagna è cominciato nel 1939, al termine della feroce guerra civile), si articolava su ben sei linee che coprivano quasi interamente l'isola. Purtroppo, però, i binari non si spingevano fino al mare, fatta eccezione del tram di Puerto Soller. Infatti, a quel tempo, tutti i centri urbani di una certa importanza,

esclusa la capitale, sorgevano nell'interno. Solitamente, nelle famiglie abbienti, il primogenito ereditava gli appezzamenti agricoli, mentre quelli costieri avevano ben poco valore.

Poi, nel giro di appena dieci anni, la situazione si rovesciò e, con l'avvento del turismo di massa, la costa conobbe una rapida urbanizzazione. Il mancato adeguamento della rete ferroviaria alla nuova realtà, assieme all'ampliamento della maglia viaria, determinò la rapida decadenza del treno. Tra il 1967 ed il 1977 gran parte della rete allora gestita da FEVE (Ferrocarriles Espanoles de Via Estrecha, visto lo scartamento metrico) fu chiusa e, purtroppo, nel periodo franchista, vennero venduti anche i sedimi, rendendone problematico il recupero. Solo venne mantenuta in esercizio la tratta suburbana Palma-Inca, già allora dotata di doppio binario, in considerazione del crescente pendolarismo.

Negli anni Novanta il sistema ha ripreso ad estendersi, ritornando a Manacor – la seconda città dell'isola – ed a La Puebla (nel frattempo ribattezzata Sa Pobla, in omaggio alla lingua catalano-mallorquina), fino agli attuali 85 km. In sospeso è rimasto, invece, il prolungamento da Manacor ad Artà (circa 30 km, attualmente adibiti a pista ciclabile), per il quale era già stato acquistato il materiale rotabile. Proprio lungo questa tratta, a Son Carriò, sorge un museo in allestimento curato da entusiasti volontari e dotato di antiche locomotive e vetture d'epoca.

Più complesso realizzare il collegamento verso l'aeroporto – il cui ampliamento alla fine degli anni Sessanta determinò la chiusura della linea di Santany – per il quale si pensa ad una soluzione tram-treno. Del resto il traffico dello scalo lo giustificherebbero ampiamente. In compenso è stata realizzata una metropolitana, che in precedenza non esisteva, articolata su due linee. L'una consiste semplicemente nell'intensificazione del servizio tra Palma e Marratxí sulla linea per Inca, per il quale sono state aperte fermate aggiuntive. Ma l'altra è una linea integralmente nuova ed il gran

parte sotterranea, che raggiunge il campus universitario UIB (Università delle Isole Baleari). La tariffa base è di euro 1,45, mentre per i servizi a “lunga percorrenza”, tipo Manacor (65 km da Palma) il prezzo ammonta a 3 euro e 75. Il pagamento è elettronico con verifica ai tornelli sia in entrata che in uscita. I numerosi distributori automatici sembrano tutti in funzione ed erogano i resti. L’evasione ed il vandalismo - benché purtroppo non manchino i writers – appaiono molto contenuti. Abbiamo visto, comunque, controllori accompagnati da agenti muniti di manganello, pistola e manette.

La frequenza è discreta: una corsa ogni 30’ nelle zone suburbane (intensificate ogni 15’ nelle tratte comuni a più linee); una partenza cadenzata ogni 60’ per le destinazioni più esterne di Manacor e Sa Pobla. Inizio del servizio prima delle 8.00, ultime partenze dopo le 22.00, anche nei festivi. Non ci sono toilette in vettura, ma, in compenso, sono presenti nelle stazioni, gratuite ed abbastanza ben tenute.

La stazione intermodale di plaça d’Espanya a Palma, integralmente sotterranea (ma in superficie sono stati conservati gli edifici storici), è davvero imponente, considerando il fatto che ci troviamo su un’isola piuttosto piccola. Oltre ai dieci binari di testa, tutti dotati di marciapiede alto con totale abbattimento delle barriere architettoniche di accesso, ci sono trenta stalli per autobus, che si alternano con notevole frequenza. Il servizio su gomma consente, infatti, di raggiungere ogni più remoto angolo dell’isola con frequenze generalmente soddisfacenti. Questo nonostante la capillare diffusione degli autonoleggi, dei bike sharing e delle tariffe taxi abbastanza contenute. I prezzi sono esposti ad ogni parcheggio e raramente superano i 50 euro anche per le destinazioni più lontane.

Se i treni SFM servono essenzialmente gli isolani, viste le caratteristiche “interne” della rete, ben diversa è la clientela

dell'altra impresa ferroviaria maiorchina, ossia il Tren Palma a Soller che attraversa la Serra de Tramuntana con una galleria di quasi quattro chilometri ed una discesa tanto tortuosa quanto spettacolare verso la costa. Questo servizio, che dispone di una propria stazione in superficie accanto al Terminal Intermodale, è dotato di materiale storico ed è rivolto essenzialmente ai turisti. Lo scartamento dei binari è leggermente più ristretto: 914 mm.

Purtroppo nelle prime settimane di gennaio questi treni erano fermi per manutenzione annuale (personalmente conservo un ottimo ricordo di un viaggio effettuato nel lontano 1975): a Soller, però, fervevano i lavori di restauro alla stazione ed al materiale rotabile con impiego di almeno una ventina di persone.

C'è da dire che a Maiorca soggiornano anche in inverno migliaia di turisti, soprattutto tedeschi ed inglesi, particolarmente vocati alle escursioni in treno. Nelle edicole si possono acquistare persino settimanali locali in lingua tedesca, assieme a quotidiani di tutta Europa. Oltre la stazione di Soller ci si può spingere fino al mare per circa 6 km con il tram storico di Puerto Soller, anch'esso prediletto dai vacanzieri. Ai rotabili antichi che risalivano ai primi del Novecento, si sono succedute motrici relativamente più recenti acquistate in Portogallo.

Il caso di Maiorca dimostra come anche in un'isola relativamente piccola, ma abbastanza densamente popolata e molto frequentata dai turisti, il treno può giocare un ruolo importante per ridurre la congestione viaria e facilitare gli spostamenti. Oppure a costituire una notevole attrazione escursionistica. Per inciso, si contano attualmente oltre 50 isole nel Mondo dotate di infrastrutture su rotaia, alcune di recente attivazione, come Santo Domingo o Portorico, o di prossima apertura, come Mauritius. Sarebbe il caso di riflettere sulle potenzialità che il trasporto su ferro, se ben gestito, potrebbe avere in realtà ben più vaste come la Sicilia e la Sardegna.