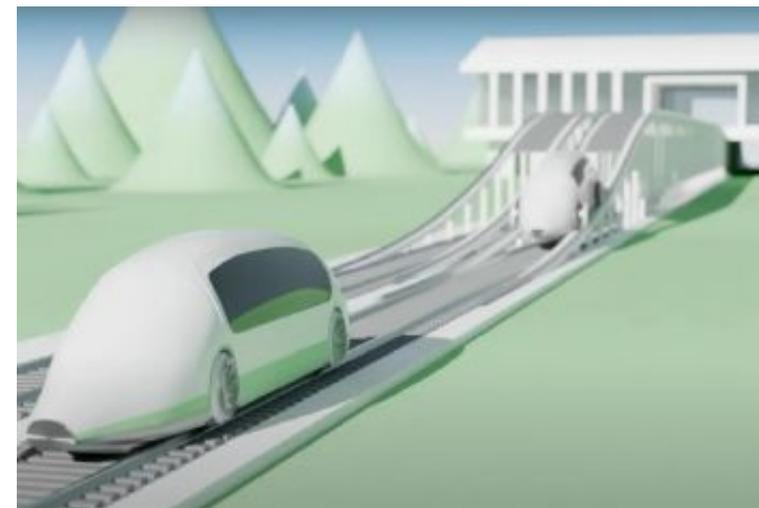
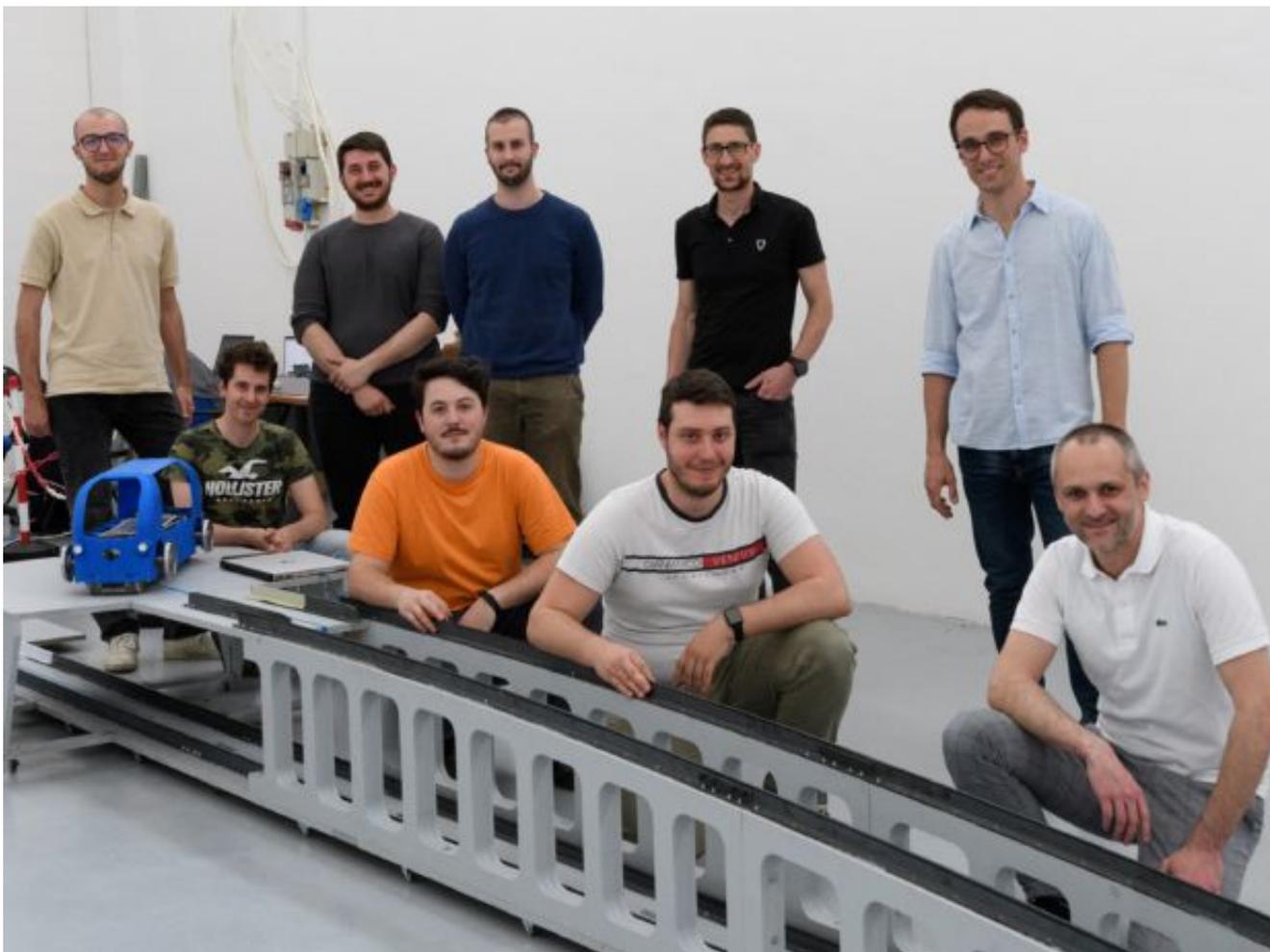


Rovereto



La squadra Qui sopra, in basso a destra, l'ad Nicola Mosca con dietro il cofondatore Federico Bernabei. A lato una simulazione e il modello sviluppato in azienda

«Mobilità, il futuro è il taxi ferroviario»

Polo Meccatronica, la startup RailEvo vuole rivoluzionare il trasporto pubblico

di **Francesca Dalri**

Il futuro del trasporto pubblico locale sarà un taxi ferroviario a guida autonoma. Ne è convinto l'informatico Nicola Mosca, amministratore delegato e cofondatore assieme all'ingegnere Federico Bernabei della startup RailEvo, nata nel 2023 e ora insediata in Polo Meccatronica. L'azienda ha sviluppato una tecnologia che entro fine anno diventerà, almeno in parte, realtà con la costruzione, a Trento nord, di 130 metri di tracciato dove testare un prototipo in scala 1:1. Il modello prevede due binari, nelle due direzioni di marcia, sui quali saranno in grado di viaggiare veicoli a guida autonoma da quattro o sei posti. «Dobbiamo immaginarci un'infrastruttura più simile a un'autostrada, con le auto che attraversano le varie stazioni di servizio, ma che si fermano solo là dov'è necessario – ci spiega Mosca –. A differenza di quanto avviene oggi con le ferrovie dove sono i binari a cambiare direzione per permettere al treno di spostarsi, il nostro sistema è basato sull'autonomia del singolo mezzo che potrà attraversare la stazione per fermarsi oppure scavalcarla in verticale per passare oltre senza sosta». Un netto vantaggio

anche in termini di tempi di percorrenza, che non saranno dunque più legati al numero di fermate intermedie, bensì solo alla durata del tragitto. «I passeggeri – continua l'ad – non dovranno più attendere sul binario un orario predefinito, ma, tramite app, potranno prenotare il proprio viaggio nel momento a loro più congeniale contando su un servizio disponibile 24 ore su 24, senza l'incognita dei rallentamenti dovuti a traffico, cantieri stradali, trattori, greggi e quant'altro». Oltre al dimezzamento dei tempi di percorrenza, si stima inoltre un quadruplicamento dei flussi di passeggeri: secondo uno studio effettuato in collaborazione con la Fondazione Bruno Kessler (Fbk) e l'Università di Trento, sulla cosiddetta «vaca nonesa», la ferrovia Trento-Malé-Mezzana, la trasformazione degli attuali binari a scartamento ridotto in questo taxi ferroviario permetterebbe di ridurre i tempi di percorrenza del 60% portando il numero di passeggeri giornalieri dagli attuali novemila a (idealmente) cinquantamila. A ciò si aggiungono poi i vantaggi sia dal punto di vista economico (si stima un costo di circa un quinto rispetto a una metropolitana di superficie e un tempo di ammortamento dell'investimento infrastrutturale di

“

Questa tecnologia potrà essere la risposta sia alle fermate locali in Vallagarina sia al collegamento tra Rovereto e l'Alto Garda Nicola Mosca

15 anni a fronte dei 45-50 di una tradizionale ferrovia), sia per quanto riguarda l'impatto ambientale, considerato che l'infrastruttura richiederà un minor consumo di suolo (con un veicolo largo 1,3 metri, in tre metri e mezzo di larghezza potrebbero passare entrambe le corsie di marcia). Molteplici le applicazioni immaginate da Mosca per un servizio a chiamata che sarà in grado di rispondere tanto alle esigenze dei pendolari, quanto a quelle dei turisti. Tre in particolare gli scenari previsti: la sostituzione o conversione di vecchi binari ormai dismessi o obsoleti (come nel caso, per esempio, della Trento-Malé); l'affiancamento

di questo nuovo servizio alla ferrovia tradizionale; e infine la realizzazione di tracciati ex novo. Il secondo caso, ci spiega ancora Mosca, potrebbe rispondere per esempio proprio alle esigenze dell'asta dell'Adige e dunque anche della Vallagarina dove, dopo la riapertura della fermata ferroviaria di Calliano, si è tornati a chiedere a gran voce la riattivazione anche di quella di Sant'Illario/Villa Lagarina, proprio in un'ottica di metropolitana di superficie. «L'obiettivo di questo progetto non è certo quello di andare in competizione con i sistemi di trasporto pubblico già esistenti, bensì di affiancarci alle infrastrutture storiche per rispondere alle esigenze più locali – precisa l'amministratore delegato –. In Vallagarina, per esempio, questa tecnologia permetterebbe di realizzare piccole stazioni locali per rispondere alle esigenze di tutti i residenti». Per quanto riguarda invece il terzo scenario, la startup guarda con interesse a territori ad alto carico turistico come le valli di Fiemme e Fassa, l'altopiano della Paganella, nonché l'Alto Garda. Questa tecnologia potrebbe rappresentare una risposta alternativa alla riattivazione della storica ferrovia Mar (Mori-Arco-Riva) di cui si discute da decenni? «Assolutamente sì – ci

risponde sicuro Mosca –. Questa tecnologia permetterebbe infatti di ovviare anche ai problemi legati alla tutela del territorio, essendo di fatto più simile a una ciclabile che non a una ferrovia». La mini infrastruttura in programma a Trento entro fine anno rappresenta ora un passaggio fondamentale per ottenere la necessaria certificazione, alla quale seguiranno i test che permetteranno di arrivare al via libera anche per il trasporto delle persone. Tempi non strettissimi, ma rispetto ai quali Mosca si dice più che ottimista. «Il 2026 sarà l'anno decisivo per ottenere tutte le autorizzazioni ed entrare nel mercato entro cinque anni al massimo – afferma –. Se il territorio mostrerà interesse, contiamo di poter implementare questa infrastruttura anche in Trentino nel prossimo decennio». «Non vogliamo essere soli in questo progetto – conclude l'ad –, ma coinvolgere chiunque abbia interesse a implementare questa tecnologia, dagli investitori privati agli interlocutori pubblici che sicuramente con questo sistema potrebbe fornire un servizio di maggior qualità, riducendo notevolmente sia i costi dell'investimento sia quelli successivi di gestione dell'infrastruttura».