

IL TRENO DEI DESIDERI

Intervento di Ira Conti di Pas Dolomiti al convegno su trasporti e ambiente del 25 marzo 2010 a Trieste.

Nell'anno 2007 il comitato Pas Dolomiti organizzava una gita a Merano per visitare la ferrovia Merano – Malles della Val Venosta. Incontravamo Helmut Moroder, il responsabile del progetto che così ci raccontava: se , attorno al 2000 ci fosse stato un referendum, la stragrande maggioranza della popolazione si sarebbe espressa contro la ferrovia.

Infatti, quando, nel 1991, La littorina cessava il servizio, ormai era talmente sporca e malandata che tutti si rifiutavano di salire a bordo. Erano gli anni in cui le ferrovie dello stato tagliavano i rami secchi e le città e i comuni puntavano ad investire nella rete stradale. Ma un tenace gruppo di ambientalisti non era disposto a tollerare che tutti i soldi fossero destinati al potenziamento della rete stradale; ispirati dallo sviluppo in corso nella vicina Svizzera che era riuscita ad aumentare del 30% negli ultimi 15 anni la propria capacità ferroviaria, il gruppo si è battuto per anni per vedere il ripristino e l'ammodernamento della linea. Finalmente, nel 2000, la Provincia stanziava 115 milioni di euro (pari al costo di una circonvallazione stradale di pochi chilometri per un paese di medie dimensioni) e, dopo 5 anni, il treno, moderno e rinnovato secondo le ultime tecnologie, riprende a percorrere la valle. Le carrozze permettono l'accesso ai disabili ed alle biciclette, sono dotate di ampi finestrini per ammirare il paesaggio e servono con cadenza oraria tutti i paesini della Val Venosta. La tratta viene frequentata abitualmente da venostani e da turisti che spesso noleggiavano una bici a Malles per godersi il ritorno alla discesa. Ancora l'ingegner Moroder: "nemmeno i più ottimisti avrebbero mai scommesso su un successo del genere. Avevamo sperato in un milione e mezzo di passeggeri all'anno, ma già nel 2007 i passeggeri erano 2 milioni. Malles è diventato un importante nodo stradale e ferroviario che collega due Stati. Le corriere svizzere fanno servizio tra Malles e l'Engadina e collegano la ferrovia della Val Venosta alla rete delle Ferrovie Retiche e quindi anche alle Ferrovie Federali svizzere; presto ci sarà anche un collegamento analogo tra Malles e Landeck in Austria". Il bilancio economico diretto della ferrovia non chiude in attivo i propri bilanci, ma viaggia a costi di gestione del 30- 40% inferiori rispetto a Trenitalia. I biglietti hanno un prezzo politico e sotto i 18 e sopra i 65 anni nessuno paga. La ferrovia della Val Venosta potrebbe anche passare all'attivo ma a questo punto tocca alla politica decidere se "socializzare" i costi alzando il prezzo del biglietto oppure no.

Continua l'esperienza della "ferrovia provinciale" in Trentino che era iniziata con la messa in funzione della Trento- Mallè, estesa in seguito fino a Marilleva; una tratta su cui viaggiano 18 treni e 2 milioni di passeggeri annui.

E' oggi allo studio il collegamento ferroviario Merano-Bolzano fino alla Pusteria, per il quale l'asse la Provincia ha già stanziato 112 milioni di euro. In Val di Fassa e Fiemme sta nascendo un comitato per la ferrovia che promuove informazione sul tema e illustrerà, paese per paese, lo studio di fattibilità per la costruzione di una nuova linea di vallata.

Ora andiamo in Carnia: la ferrovia, Carnia-Villa Santina, fu salutata cento anni fa come strumento di progresso, un volano per portare queste terre a contatto con i mercati tedeschi. Dopo la grande guerra fu progettato il prolungamento della linea da Villa fino a

Calalzo, Dobbiaco e Monaco; un progetto grandioso che avrebbe potuto cambiare economia e vita delle zone attraversate. Iniziarono i lavori e poi i fascisti cancellarono il progetto: dovevano fare l'impero. Successivamente la linea esistente è stata gradualmente abbandonata a favore del trasporto su gomma con la chiusura, nel 1960, del tratto che collegava Tolmezzo a Villa Santina e a Comeglians. La Carnia rimaneva priva di linea ferroviaria! Oggi, 2010, il comitato Ferrovie turistico museale Carnia-Tolmezzo ed il comitato PAS si decidono di battersi perché ciò che resta dei vecchi binari non venga smantellato e l'antico percorso cancellato per sempre. Inizia una battaglia che speriamo finisca come quella della Val Venosta.

Seimila chilometri di ferrovie dimenticate (mille solo nel nord est), quasi il 30% dell'intera rete nazionale, lungo i quali crescono boschi e giardini, spuntano antiche ville o graziose stazioni incustodite, si aprono paesaggi sconosciuti, spesso cancellati dalla memoria. Sono chilometri e chilometri di rotaie abbandonate che scorrono tra città e pianure, si arrampicano su montagne, valli e pendii e precipitano verso il mare costeggiando fiumi, laghi e canali, collegando borghi, campagne e regioni (citiamo lo scrittore Rumiz).

Perché, ci chiediamo, uno Stato dove spariscono 200 metri quadri di territorio al minuto, dove i morti causati dalle particelle sottili e dagli incidenti stradali non si contano, dove le emissioni climatiche alteranti non diminuiscono, anzi aumentano, alla faccia di Kyoto e Copenaghen, sceglie di incentivare il trasporto stradale?

Perché qui tutto viaggia da A a B fendendo, violentando e ignorando bellamente ciò che vi sta in mezzo? L'energia viene trasportata lungo le grandi dorsali che si dipartono dai centri di produzione (termovalorizzatori, centrali idroelettriche, a carbone e prossimamente anche nucleari), mentre in Europa viene raccolta e distribuita grazie ad un sistema a celle che irrori e serve capillarmente il territorio. E così la gente e le merci: non importa che la gran parte degli spostamenti riguardi piccoli tragitti che impegnano in maggioranza la popolazione pendolare che deve raggiungere il luogo di lavoro quotidiano. Questa categoria viene trascurata, i mezzi di cui si serve lasciati in abbandono. Dice ancora Rumiz: "vorrei che quegli ufficiali sanitari che vanno a cercare il pelo nell'uovo nei piccoli ristoranti di campagna, negli agriturismo o nelle pizzerie degli immigrati, andassero a vedere come sono fatti i WC di Trenitalia". Ma di nuovo si deve andare da A a B, e così avanti con l'alta velocità che serve ai manager con la paura di prendere l'aereo. Per loro si bypassa tutto un mondo di piccole città e paesi i cui abitanti si dovranno arrangiare alla belle meglio. Così i piccoli paesi si spopolano, diventano sempre più poveri e si vedono costretti a vendere il loro territorio ai grandi costruttori di infrastrutture; il cerchio si chiude e il denaro finisce nelle solite tasche.

E' ben vero che versiamo alle ferrovie ed ai trasporti locali circa 10 miliardi di euro pubblici all'anno, mentre ricaviamo dai trasporti stradali per via fiscale e tramite pedaggi circa 50 miliardi, ma vorremmo che si dicesse la verità su chi paga, chi riceve e chi inquina; facciano bene i conti riguardo ai costi esterni del trasporto su gomma in termini di incentivi all'industria automobilistica, di cure per il cancro e per la riabilitazione delle persone che subiscono incidenti. La velocità è per pochi e la paghiamo tutti, in termini ambientali, umani ed economici. Noi che viviamo in montagna sappiamo più di altri che esiste un limite e che non si può piegare la natura al di là di esso, pena la distruzione di ciò che ci sostiene tutti: aria, acqua e terra.

Ira Conti

www.peraltrestrade.it

