

MUOVERSI NELLE ALPI: DUE BEGLI ESEMPI



Con il 31 marzo l'Italia darà l'addio al 25% del traffico sulle corse ferroviarie regionali nonostante l'80% dei passeggeri scelgano questi treni, sono cioè pendolari, o per motivi di lavoro o di studio. Le ferrovie investiranno sempre più nei treni di lusso e nell'alta velocità (Eurostar): ad imporre questa scelta strategica e miope è stata la recente finanziaria 2008. Questo è un settore sul quale si è tagliato con grande determinazione e alle Regioni è stata così tolta ogni possibilità di respiro e di flessibilità nelle scelte sulla mobilità. **Nel bellunese il sindaco di Calalzo, sostenuto da alcuni suoi colleghi, sta tentando di chiedere il potenziamento della linea ferroviaria Belluno- Calalzo, per portarla fino a Cortina, poi in Val Pusteria e - perché no? - verso est, in direzione della linea Tolmezzo-Tarvisio.** La risposta della Regione e della Confindustria locale è stata esplicita: la ferrovia si cancella e si farà invece il collegamento autostradale A27- A23, un progetto folle, per costi ambientali, economici e per logica. In Trentino la ferrovia della "vaca nonesa" viene leggermente ammodernata e si perde l'occasione di trasformarla in metropolitana di superficie, agile e con collegamenti frequenti con il capoluogo. La ferrovia Trento-Venezia verso la Valsugana viene potenziata di qualche corsa e si ritocca qualche treno, ma non si interviene nell'ammodernamento dell'intera infrastruttura. Contemporaneamente l'intesa Dellai- DS- PATT nel collegio della Valsugana candida al Senato il più strenuo sostenitore della Valdastico e del traffico su gomma, Sergio Muraro. **Nelle Dolomiti le scelte politiche in tema di mobilità sono opposte a quelle effettuate nel Sudtirolo e negli altri Land delle Alpi.** In Val Venosta, nel vicino Alto Adige, solo fino ad un decennio fa si riteneva che la ferrovia Bolzano- Merano-Malles fosse superata e dovesse essere soppressa. Venne infatti chiusa e sul sedime cominciarono a crescere arbusti sempre più robusti ed invasivi. **Ma nel 2001 "re" Durnwalder, ancora un conservatore, sulla spinta del forte ambientalismo locale, decise di reinventare questa tratta ferroviaria e di ricostruirla.** Affidò ad una ditta locale, controllata dalla Provincia Autonoma, (STA, Strutture Trasporto Alto Adige) la progettazione della ferrovia, avviò un confronto serrato con i sindaci scettici e con una popolazione stanca dei disservizi della vecchia tratta e impose tempi brevi sia per la progettazione che per la consegna dell'opera: solo quattro anni. Praticamente nei tempi previsti (c'è stato un lievissimo ritardo), la società ha consegnato alla Provincia l'opera realizzata. **Sono state ridisegnate le linee, addolcite le curve, sostituita la massicciata, eliminati ben 54 passaggi a livello e abbattute tutte le barriere architettoniche: dalle banchine passeggeri si sale sulla carrozza senza alcuno scalino, è l'unica ferrovia europea priva di barriere architettoniche.** Ma c'è di più: *"Mai il ritardo supera il minuto, - ci dice Helmuth Moroder - tanto che qui la gente regola l'orologio sul passaggio del treno".* **Si prevedeva l'obiettivo di un milione di passeggeri l'anno, ma il 2007 si è concluso con un**

incredibile successo: i passeggeri sono stati oltre due milioni. Il treno della Valle Venosta oggi è una attrazione turistica, dove si sale con le bicicletta e si ridiscende pedalando lungo le attrezzate ciclabili, sempre esterne al traffico, immerse nella natura, fino a Bolzano. Grazie al treno si rifrequentano i masi in quota, si trascorrono i fine settimana con le famiglie unite alla riscoperta del territorio. **Ora gli otto treni sono insufficienti, è necessario acquistarne altri quattro. Con questa ferrovia in un solo anno si sono risparmiati almeno quattro milioni di chilometri in automobile e mille tonnellate di anidride carbonica non sono state gettate nell'aria.** E dopo questo passo, sempre con l'efficienza dimostrata fino ad oggi, il treno aspira a diventare internazionale; si collegherà infatti alla rete ferroviaria svizzera nell'Engadina e a breve anche con Landeck, in Austria. **Se si fosse fatto un referendum fra la popolazione, con l'esperienza del treno fino ad allora vissuta, la scelta di reinvestire nella ricostruzione sarebbe stata bocciata. Il costo dei 60 chilometri ricostruiti? 115 milioni di euro, quanto costano i due chilometri della circonvallazione stradale di Moena,** o della circonvallazione di Naturno in Val Venosta. Per percorrere la tratta intera si impiegano 82 minuti, con fermate in 17 stazioni, il costo del biglietto è di quattro euro. Il treno della Val Venosta ha incuriosito altre località altoatesine ed oggi si discute di riproporre la vecchia ferrovia fra Caldaro e Bolzano e ricostruire quella della Val Pusteria. **Ma oltralpe anche la bici diventa moderna. Le auto-mobili si dimostrano sempre più auto-ferme, chiuse nelle rotonde e nei centri abitati:** a Balzers, in Liechtenstein, Urs Walchli, l'amministratore delegato della ditta Inficon, si chiedeva come evitare la costruzione di un costosissimo parcheggio sotterraneo a due piani a disposizione dei dipendenti. La ditta voleva evitare una simile spesa e per farlo era necessario diminuire la presenza della auto private, quelle dei dipendenti. L'ipotesi più ovvia sembrava essere quella di incentivare i dipendenti all'uso dei mezzi alternativi di trasporto pubblico, o all'uso delle biciclette. Ma come fare? Urs abita fuori Zurigo, una breve passeggiata e giornalmente prende il treno, alla stazione di arrivo apre il lucchetto della bicicletta ed in venti minuti è allo stabilimento, una delle ditte più importanti del Liechtenstein che produce delicati e sofisticati strumenti per la misurazione dei vuoti. **Nella trattativa con i dipendenti occorreva superare la cultura dell'auto come status symbol;** e si tenga conto che la maggioranza di loro erano pendolari, e le piste ciclabili, specialmente nel ricco Liechtenstein, erano scarse. Ma nonostante la situazione non ottimale e le montagne vicine, oggi più della metà dei dipendenti usa mezzi di trasporto alternativi, o autobus, o bici o car sharing con i colleghi. Più rinunciano alla macchina, più acquisiscono premi in busta paga. E la dirigenza Inficon brinda: **"Non solo abbiamo rinunciato alla costruzione del parcheggio sotterraneo, ma con questo sistema di mobilità risparmiamo 120.000 franchi l'anno, abbiamo un tasso di malattie bassissimo (sembra un caso di miracolo medico-sanitario) e una grande stima collettiva fra i dipendenti, gratificati anche dal ritorno dei successi mediatici della ditta".** Insomma, un semplice sistema di premi e penalizzazioni ha portato a risultati sorprendenti. L'azienda sostiene economicamente anche il trasporto pubblico locale e con l'innovazione del progetto ha ridotto le emissioni di anidride carbonica di circa il 30%. Non solo, ma così facendo si vive meglio, e più sereni, afferma il dirigente che ha ideato le diverse soluzioni. **Come si vede da questi esempi concernenti la mobilità, non esiste un problema impossibile da risolvere e non sempre è necessario ricorrere a grandi e costose infrastrutture. E' invece doveroso investire in fantasia, in coraggio, in processi di informazione non sempre semplici.** Ma alla fine, quando si sono individuati con precisione gli obiettivi da raggiungere, si scopre che le politiche di risparmio energetico e di territorio portano a tutti vantaggi economici ed in termini di benessere. **Ma mentre nelle Alpi oltre confine si sperimenta, in quelle italiane e trentine si scelgono le scorciatoie di breve periodo e si continua ad investire nella grande viabilità.**