

IL TRENO DELLA VAL VENOSTA

Se attorno al 2000, quando Helmuth Moroder divenne responsabile del progetto, ci fosse stato un referendum, la stragrande maggioranza della popolazione si sarebbe espressa contro la ferrovia.

In fondo, il nuovo treno della Val Venosta è tutt'altro che un figlio desiderato dalla popolazione e dalle autorità: al contrario, i promotori del progetto hanno dovuto battersi per anni per vederlo realizzare.

La loro capacità di imporsi contro le resistenze delle varie istanze rappresenta un caso esemplare nella storia dell'ambientalismo e, nel frattempo, funge da falsariga per progetti simili nell'arco alpino e altrove.

Dal momento in cui entrò in servizio, questa linea regionale non ebbe ma grandi ambizioni. L'attività cessò definitivamente nel 1991. Ormai i ritardi erano all'ordine del giorno, la littorina era talmente sporca e malandata che tutti si rifiutavano di salire a bordo, e le FFSS presero la decisione di sospendere il servizio. In quegli anni l'intera rete nazionale veniva diradata: rimasero solo le linee principali, i rami secchi vennero tagliati. La Val Venosta era appunto uno di questi rami secchi. Le città e i comuni puntavano a investire nella rete stradale. "Andare in treno era "out", afferma Moroder.

Attraversare la Val Venosta in automobile è spesso un continuo "stop and go", soprattutto nei mesi estivi: la popolazione nei paesi risente del grave problema dei gas di scarico e dell'inquinamento acustico. Le pesanti emissioni del traffico automobilistico hanno rappresentato un valido argomento a favore della rinascita della ferrovia. I suoi fautori hanno anche potuto far riferimento allo sviluppo in corso nella vicina Svizzera. Negli ultimi quindici anni, infatti, la Svizzera era riuscita ad aumentare del 30% circa le proprie capacità ferroviarie, infittendo la rete e introducendo più collegamenti regolari.

Il ripristino della tratta Merano-Malles, e l'aggiornamento tecnologico che ne garantisce la sicurezza e l'affidabilità, ha comportato un investimento di 115 milioni di euro (importo pari a quello investito nella sola circonvallazione di Naturno, in Val Venosta).

Nella centrale di controllo a Merano la ferrovia dispone di un apparato elettronico in grado di comandare tutti i deviatori, le barriere dei passaggi a livello e il segnalamento. Il sistema di controllo sorveglia automaticamente la velocità del convoglio e attiva un meccanismo automatico di arresto nel caso in cui uno dei 20 macchinisti si dovesse sentire male per qualche ragione; nelle singole stazioni viene segnalato via altoparlante e su una tabella luminosa l'arrivo dei treni, eventuali ritardi o cambiamenti di binario.

L'accesso alle carrozze a piano ribassato e l'ampia apertura delle porte d'entrata consentono un facile accesso ai viaggiatori, facilitandone la fruizione anche da parte delle persone disabili.

Il treno è dotato di un vano promiscuo con spazi utilizzabili per il deposito di bagagli ed il trasporto di biciclette e carrozzine. Gli interni sono stati realizzati con finestre di ampie dimensioni ed un design moderno che rendono accoglienti gli spazi. La bassa rumorosità dei veicoli e un doppio climatizzatore che entra in funzione nei mesi estivi garantiscono un'alta qualità di viaggio.

La ferrovia regionale della Val Venosta circola dalle cinque e mezzo del mattino fino alle nove e mezzo di sera a intervalli di un'ora; alle ore di punta la frequenza viene portata a un convoglio ogni mezz'ora.

I sessanta km da Merano a Malles vengono percorsi in 82 minuti, con fermate di mezzo minuto in ognuna delle 17 stazioni. Ogni due ore 5 piccole fermate non sono servite, riducendo così il tempo di percorrenza a 68 minuti.

Alcune stazioni, molto decentrate rispetto agli abitati, sono diventate semplici posti di movimento (i treni si incrociano e si fermano non effettuando servizio salita/discesa passeggeri) e sono state attivate nuove fermate più vicine agli abitati.

La tratta viene ormai frequentata abitualmente dai venostani che dai turisti, che spesso noleggiavano una bici a Malles per godersi il ritorno in discesa. Nemmeno i più ottimisti avrebbero mai scommesso su un successo del genere. **"avevamo sperato in un milione e mezzo di passeggeri all'anno dopo un periodo di avviamento di cinque anni"** racconta Moroder **"ma già nel 2007 i passeggeri erano due milioni, superando ampiamente tutte le previsioni"**. Ogni giorno 450 abitanti della valle, che prima dell'apertura della ferrovia usavano l'automobile, percorrendo in media 25 km/giorno, prendono ora il treno. Questo significa 4 milioni di km in meno percorsi in automobile all'anno e circa 1000 tonnellate di anidride carbonica in meno emesse nell'aria.

Quando la decisione politica di far rivivere il treno era ormai presa, molti degli abitanti della valle non ne volevano sapere. In primo luogo si è reso necessario convincerli della sua utilità pratica e ecologica per poi renderli utenti assidui.

A Silandro, fermata intermedia, vive Heinrich Zoderer, maestro, che per più di un decennio ha presieduto il gruppo ambientalista della Val Venosta. A metà degli anni '90 il gruppo aveva 250 iscritti, e per ben quindici anni molti di loro hanno combattuto attivamente per la conservazione della ferrovia. "Non eravamo disposti a tollerare che tutti i soldi fossero destinati al potenziamento della rete stradale", afferma Zoderer.

Ma all'inizio sembrava che la linea dovesse essere smantellata per sempre. Fra gli amministratori dei comuni della Val Venosta, nessuno sentiva la mancanza della vecchia littorina. Nemmeno il sindaco di Malles. Il suo comune con 5000 abitanti era tagliato fuori, distante nell'alta valle, a 1050 m sul livello del mare, e avrebbe beneficiato di un collegamento ferroviario "ma allora non ci credevo" ammette il sindaco. "Si facevano beffe di noi e ci compativano" ricorda Zoderer.

A un certo punto però vennero presi sul serio. Perché? Fu un lavoro duro e faticoso, un continuo martellamento, che iniziò quando il treno era ancora in servizio. Già alla fine degli anni ottanta Zoderer formulò una prima idea in merito al funzionamento della linea: doveva trattarsi di un treno tecnologicamente aggiornato che circolasse con frequenza oraria.

Zoderer e un gruppetto di uomini e donne si recarono diverse volte in Austria per osservare ferrovie gestite da privati, che funzionavano e che addirittura producevano utili: il loro obiettivo non era ripristinare soluzioni nostalgiche su rotaia, ma proporre un'alternativa moderna e ecologica. Condussero centinaia di colloqui, si inventarono un concorso di idee e organizzarono un'esposizione itinerante che viaggiava di paese in paese per pubblicizzare il progetto, dando vita continuamente a nuove iniziative per far sì che la stampa si occupasse del tema, che altrimenti sarebbe caduto nel dimenticatoio. Il tutto su base volontaria.

Dopo innumerevoli petizioni, dal 1993 al 1999, in varie fasi, la Provincia di Bolzano acquisì la linea e decise di risanarla seguendo le proposte dei promotori dell'iniziativa. Sorprendente? Oggi Zoderer ritiene che le leggi della politica resero questa decisione opportuna: era stata appena approvata la decisione a favore di un aeroporto a Bolzano e della costruzione di una strada di percorrenza veloce tra Merano e il capoluogo di provincia: il progetto ecologicamente sensato della ferrovia della Val Venosta rappresentava un ottimo contrappeso e capitava a proposito. Il Ministero dei Trasporti italiano aveva già consegnato la linea all'Alto Adige, che incaricò la società di proprietà della Provincia, la STA SpA, di rimettere in funzione la linea.

Moroder, di formazione ingegnere civile, ebbe l'incarico del progetto nel 2000. Non aveva nessuna esperienza nel settore ferroviario, ma nella veste di ambientalista si era impegnato e battuto da sempre a favore dei trasporti pubblici. Sicuramente aveva le idee chiare sugli obiettivi: un elevato comfort di viaggio, convogli nuovi e moderni, spese di esercizio basse e poco personale.

I costi complessivi sarebbero ammontati ad almeno cento milioni di euro. L'amministrazione provinciale acconsentì e si assunse addirittura i costi di gestione. Secondo i primi calcoli, infatti, degli otto milioni di euro dei costi di gestione previsti all'anno i passeggeri ne avrebbero coperti solamente tre.

La durata dei lavori fu di 5 anni, durante i quali furono sistemati 13 sottopassaggi, 70 ponti e tre gallerie. Si resero necessarie trattative serrate con i sindaci e gli agricoltori; vennero costruite piste ciclabili e sentieri pedonali lungo i binari "spesso la sera andavo ancora sul posto per occuparmi delle lamentele di qualche agricoltore", ricorda Moroder, che dovette convincere novanta contadini a vendere una fetta della loro terra, necessaria per la realizzazione delle piste ciclabili.

Il sindaco di Malles Josef Noggler, dal 2000 presidente della Comunità comprensoriale della Val Venosta, che conta 36.000 abitanti, e originariamente scettico nei confronti della ferrovia, oggi è visibilmente soddisfatto. E a ragione: "Malles è diventato un importante nodo stradale e ferroviario che collega tre 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 la Ferrovie Federali Svizzere. Presto ci sarà un collegamento analogo fra Malles e Landeck in Austria.

Anche nelle valli vicine ci si è ormai accorti che "il treno è in". "Ora anche in Val Pusteria vorrebbero risanare la ferrovia" dice Moroder. E fra Caldaro e Bolzano si sta discutendo da tempo di rimettere in funzione la vecchia ferrovia di penetrazione. Il treno della Val Venosta ha dimostrato agli altoatesini che la rotaia è una seria alternativa alla strada: il numero di passeggeri è, infatti, due volte e mezzo maggiore rispetto a quello degli autobus che in precedenza servivano questa tratta. "E – conclude Moroder – conosco una serie di abitanti della valle che hanno già venduto la loro seconda macchina".