



## PERALTRETRADE DOLOMITI

Comitato Interregionale Carnia - Cadore

organizza per  
**domenica 5 ottobre 2008**

# UNA GITA COL TRENO DELLA VAL VENOSTA DA MERANO A MALLES (BZ)

accompagnati dal progettista Helmuth Moroder

### programma:

- partenza in pullman dal Piazzale delle Corriere di Tai di Cadore alle ore 6.00 con arrivo a Merano verso le ore 10.00
- incontro con il responsabile del progetto, l'ingegnere Hermuth Moroder, che ci illustrerà le caratteristiche salienti della ferrovia Merano-Malles
- partenza in treno da Merano per Malles alle ore 11.16 con arrivo alle ore 12.38
- pranzo a Malles, presso l'hotel Malerhof
- rientro in treno da Malles a Merano alle ore 15.20 con arrivo alle ore 16.43
- rientro in pullman per Tai di Cadore con partenza alle ore 17.30 e arrivo verso le ore 21.30, con breve sosta lungo strada

**La quota di partecipazione** è fissata in euro 50,00 e comprende i trasferimenti in autobus gran turismo, l'andata e ritorno in treno sulla Merano-Malles e il pranzo

### per prenotare rivolgersi a:

<a href="mailto:peraltretrade@libero.it">peraltretrade@libero.it</a>	328 1352114
<a href="mailto:g-d.pas@libero.it">g-d.pas@libero.it</a>	348 7201103
Samarcanda – Pieve di Cadore	0435 501569
Bar Dolomiti – Auronzo	329 4321415
Agenzia ValEmy Travel – Longarone	0437 771581

I posti sono limitati - si prega di iscriversi alla gita entro metà settembre, versando un anticipo di euro 20 (eventuali disdette andranno comunicate non oltre fine settembre)

**PERALTRETRADE DOLOMITI**

[www.peraltretrade.it](http://www.peraltretrade.it)

## IL TRENO DELLA VAL VENOSTA (BZ)

**La storia** - Quando venne inaugurata nel 1906, la ferrovia della Val Venosta, 60 km di tratta da Merano a Malles, venne considerata come parte di un ambizioso progetto austriaco che mirava a collegare Venezia a Trento e Bolzano attraverso la Valsugana, per poi proseguire per il Passo Resia e Landeck, in Austria, e congiungersi alla rete europea.

Così come altre ferrovie alpine, la "Val Venosta" svolse invece un servizio prettamente locale, contribuendo in modo decisivo allo sviluppo turistico della valle, fino allo scoppio della Prima Guerra Mondiale, quando divenne importante linea di collegamento per il fronte Sud-Ovest.

Nel 1918 le Ferrovie Italiane ne assunsero la gestione.

Una volta conclusosi anche il secondo conflitto mondiale, la Ferrovia della Val Venosta, stante la scarsità del traffico passeggeri, venne considerata sempre più un ramo secco e già negli anni sessanta del secolo scorso si cominciò a parlare di una sua probabile chiusura: dal giugno del 1990 cessò ogni servizio e venne abbandonata a se stessa.

Dal 1993 al 1999, in varie fasi, la linea venne acquisita dalla Provincia di Bolzano che nel 2000 affidò il progetto della sua completa ristrutturazione a Helmuth Moroder (vedi breve profilo in calce)

Vennero recuperate le stazioni originarie, ricostruiti o risistemati i ponti, aggiunte nuove fermate, rinnovato completamente l'armamento e adottati impianti tecnologici all'avanguardia per le funzioni di segnalamento, sicurezza e comunicazione.

Si arrivò così al 5 maggio 2005, data in cui, con una grande festa, venne inaugurato il nuovo treno della Val Venosta, con risultati che hanno superato ogni aspettativa e una frequentazione che nel 2007 è stata di oltre 2 milioni di passeggeri.

### Alcuni dati:

- linea ferroviaria regionale a scartamento normale della lunghezza di circa 60 km
- dislivello superato circa 700 m con pendenze fino al 28 per mille e raggi di curvatura da 200 m
- velocità minima 70 km/h - raggiunge in molti tratti i 100 km/h
- 24 coppie feriali di corse (19 nei festivi) dalle ore 5.45 alle 22.43, con una frequenza feriale quasi ininterrotta che di circa 30 minuti, con impiego di treni di ultima generazione dotati da 104 posti a sedere e 124 in piedi.
- agli 8 convogli iniziali sono stati successivamente aggiunti altri 4
- tempo di percorrenza 1 ora e 23 minuti per i treni che effettuano tutte le fermate
- la sovrastruttura consente anche un eventuale trasporto merci
- è l'unica tratta ferroviaria in Europa completamente priva di barriere architettoniche.

### **Le analogie con la ferrovia Calalzo-Cortina-Dobbiaco – il mitico "Trenino delle Dolomiti" – e con la linea Padova/Venezia - Calalzo, sono evidenti.**

Come in Val Venosta, entrambe queste linee contribuirono in modo determinante allo sviluppo economico e turistico della provincia, per assumere in seguito ruoli sempre più marginali.

Aperta nel 1921 su un progetto del 1906, anche la linea Calalzo-Cortina-Dobbiaco venne ben presto considerata un ramo secco e condannata alla soppressione, che si compì negli anni 1963-64.

La linea delle FS che da Venezia o Padova termina a Calalzo sopravvive stancamente, dibattendosi tra ciarle, fiacche dichiarazioni di intenti, costosi progetti di fattibilità di fatto abortiti sul nascere per la scarsa convinzione del potere politico predominante e abbandonati nei cassetti di istituzioni pubbliche.

Le analogie tra la realtà sudtirolese e quella dell'alta provincia di Belluno per il momento si fermano qui:

la prima si presenta oggi come una realtà attiva, dinamica, sana e come una risposta concreta ai problemi pressanti di mobilità;

la seconda, una linea ferroviaria che dovrebbe innervare positivamente la valle del Piave, portando un contributo importante al servizio locale e al turismo, quale porta d'accesso al mondo spettacolare delle Dolomiti, ha davanti a sé un futuro quanto mai incerto.

La nuova Ferrovia della Val Venosta è una dimostrazione vivente che i tempi sono nuovamente maturi per investire mentalmente ed economicamente sul treno, e che, a certe condizioni la gente si serve volentieri di questo mezzo per i propri spostamenti di studio e di lavoro, di turismo e di svago.

E' un esempio di ciò che si potrebbe realizzare in altre parti d'Italia, a cominciare dalla Provincia di Belluno, se solo ci fosse veramente la volontà di farlo.

*Helmuth Moroder, ingegnere civile, ambientalista, è uno dei fondatori di CIPRA Italia (Commissione Internazionale per la Protezione delle Alpi), della quale è stato presidente dal 1994 al 2002, ed è attualmente vicepresidente di CIPRA Internazionale.*