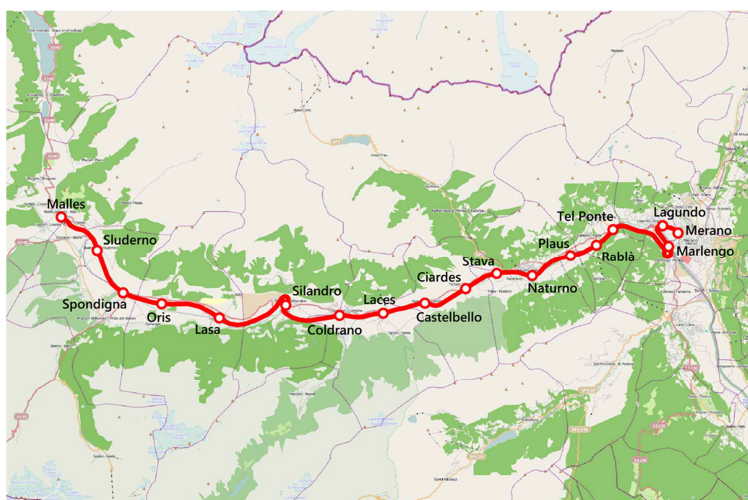


Allegato n.2

FERROVIA MERANO-MALLES

Intervista all'Ing. Helmut Moroder, già direttore d'esercizio

Allo scopo di rappresentare lo scenario tecnico e di assetto territoriale che ha portato, da parte della Provincia Autonoma di Bolzano all'inizio degli scorsi anni 2000, alla decisione di riaprire la linea ferroviaria Merano – Malles, attuando nel contempo un nuovo ed avanzato modello di esercizio viene riportata, in estratto, l'intervista di Giovanni de Zordo all'Ing. Helmut Moroder, già Direttore dell'esercizio della Ferrovia Merano Malles, apparsa sulla rivista di settore "I Treni" del Marzo 2009.



Il trasporto ferroviario regionale in Alto Adige

«Il successo travolgente della ricostruzione della ferrovia della Val Venosta ha richiamato l'attenzione sulle ferrovie in Alto Adige e di recente i lavori di ammodernamento in val Pusteria e l'arrivo dei nuovi elettrotreni FLIRT hanno riaperto i riflettori su questo territorio.

Per fare il punto sui progetti in corso e le prospettive future abbiamo intervistato l'ingegner Helmut Moroder, direttore tecnico della società Strutture Trasporto Alto Adige (STA), che costituisce il "braccio operativo" della Provincia Autonoma per il trasporto locale.

«Ingegnere Moroder, come è costituito il settore ferroviario odierno della SAD / STA, da quali strutture è composto, come opera e quanti dipendenti ha?».

«SAD e STA sono due strutture completamente separate. La STA è una S.p.A. di proprietà pubblica e l'azionista la Provincia di Bolzano mentre la SAD è una società privata che opera nel campo del trasporto pubblico locale.

Fino a poco tempo fa la SAD gestiva il trasporto su gomma, unitamente alla funivia, alla ferrovia del Renon e alla funicolare della Mendola.

Dal 2005 è una impresa ferroviaria con certificato di sicurezza per operare anche su linee RFI e gestisce il servizio sulla linea della Val Venosta e, in parte sulla Bolzano-Merano.

Per la gestione della Val Venosta la STA ha fondato una piccola società che si chiama SBA (Sudtiroler Bahnanlagen - Infrastrutture ferroviarie Alto Adige) che ha la concessione da parte della Provincia di Bolzano per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria.

La SBA, per la linea della Val Venosta, espleta servizi tecnici vari come ad esempio quelli del DCO di Merano, la manutenzione degli impianti elettrici, segnalamento, sicurezza e dell'impianto di informazione al pubblico. Le altre attività, come la manutenzione dell'armamento, sono state appaltate a ditte private mediante bandi di gara europei.

Ulteriori lavori minori come il controllo e il taglio della vegetazione sono stati affidati al Corpo forestale della Valle. In definitiva per tutta la linea Venostana, più i servizi sulla Bolzano-Merano e quelli futuri sulla Pusteria e sul Brennero, tra personale tecnico e amministrativo, sia di STA, SBA e SAD ferroviaria, operano circa 35-40 persone, sottoscritto compreso».

«A distanza di tre anni e mezzo dal completamento della ricostruzione della linea della Val Venosta e dall'inizio del servizio ferroviario della SAD / STA, qual è il bilancio che si può trarre da questa operazione?».

«Il successo della ferrovia della val Venosta è andato ben oltre le nostre aspettative e la sua ragione va cercata paradossalmente nella "normalità".

In realtà la ferrovia della Val Venosta non ha nulla di particolarmente straordinario, offre un servizio "normale" ma efficiente che parte dalle stazioni accoglienti, pulite, ben curate, dai treni con l'ingresso a raso, senza nessun gradino.

E quest'ultimo aspetto non è importante solo per i portatori di handicap ma per tutti i viaggiatori, perché non avere nessun ostacolo per salire e scendere dal treno anche più volte durante la giornata, trasmette una sensazione di comodità.

Inoltre: treni frequenti, regolari, puntuali, puliti... insomma la normalità che in tante realtà ferroviarie locali si potrebbe realizzare senza costi insostenibili, a partire dalla cura delle stazioni, che devono essere accoglienti perché sono un po' la porta d'ingresso alla ferrovia, il biglietto da visita del vettore ferroviario nei confronti degli utenti.

In Venosta abbiamo ristrutturato e realizzato 17 tra stazioni e fermate, dopodiché abbiamo consegnato le chiavi ai Comuni che si fanno carico di curarle e mantenerle in ordine e pulite. Questo lo fanno anche i passeggeri e se c'è qualcosa che non va, si rivolgono direttamente al sindaco e non sono costretti a contattare un ente irraggiungibile che spesso non risponderà nemmeno alle loro lamentele... Questa soluzione ha consentito a noi di ridurre i costi e i Comuni vi fanno fronte con le loro risorse senza costi eccessivi (nessuno ha assunto personale appositamente per questo) e la cosa sembra funzionare bene.

C'è da dire che il costo per la ricostruzione della linea della Venosta non è stato indifferente: sono stati necessari circa 120 milioni di euro e tra ciò vi sono pure gli oneri per le ristrutturazioni delle stazioni perché, anche se il costo dei lavori è stato a carico dei Comuni, quest'ultimi hanno ricevuto dei cospicui finanziamenti dalla Provincia di Bolzano.

Questo successo per noi è stato lo stimolo per fare altrettanto in altre zone della nostra provincia, come ci stiamo accingendo a fare in val Pusteria ed io auspico che anche in altre regioni il trasporto regionale possa venire gestito in egual modo.

Dopo tre anni e mezzo di gestione ormai abbiamo la certezza che se viene offerto un buon servizio, efficiente e puntuale, la gente lo gradisce, lo utilizza volentieri ed alla fine anche i più risoluti sostenitori dell'auto finiscono per capitolare di fronte alla competitività del treno.

Per quanto riguarda l'aspetto economico dell'operazione, posso dire che oggi con gli introiti degli utenti copriamo circa il 30% dei costi di gestione dell'infrastruttura e del servizio di

trasporto, nonostante si viaggi con dei costi più bassi rispetto ad esempio a Trenitalia che produce un servizio "treno/Km" (compreso anche il costo traccia) ad un valore di circa 13 euro, mentre noi siamo attorno ai 9 euro.

La ragione del deficit sta nelle tariffe che nella nostra provincia sono molto basse, soprattutto quelle degli abbonati (ad esempio il tratto Bolzano-Merano andata e ritorno per complessivi 62 km costa 0,90 euro e gli studenti viaggiano gratis), perché se i treni fossero frequentati da viaggiatori che pagano un biglietto normale il bilancio sarebbe ampiamente in positivo.

In sintesi, se vogliamo guardare l'aspetto economico che il trasporto ferroviario SAD ha prodotto nella nostra provincia, dobbiamo tener conto anche dell'indotto che esso ha creato sia per il turismo sia per l'economia della popolazione locale. Infatti se analizziamo l'economia di una famiglia tipo, che grazie alla ferrovia può rinunciare perlomeno a/la seconda automobile, il notevole risparmio che il treno le consente di realizzare viene investito in altre attività che vanno a sostenere un'economia locale con degli effetti positivi generalizzati, per cui quel deficit annuo che la ferrovia produce viene in parte ripagato dall'indotto.

«Quali sono i dati di questo successo, in termini di passeggeri trasportati, incrementi annui?».

Il bilancio è estremamente positivo, siamo passati da un milione di passeggeri nel 2005 (calcolato su base annua - n.d.r.), al milione e mezzo nel 2006 per passare ai due milioni nel 2007. La previsione per il 2008 è di superare i due milioni e duecentomila. E oltre a ciò, da nostre indagini possiamo affermare che oggi una metà dei passeggeri avrebbe usato la macchina se non ci fosse il treno con un servizio efficiente.

Questa è la riprova, se ce ne fosse ancora bisogno, che se ben strutturato e organizzato, il sistema trasporto pubblico funziona».

«Verrà ulteriormente rinforzata la dotazione di GTW Diesel (ATR 100) della Stadler? Ci saranno treni in tripla trazione per le fasce orarie più frequentate? Come verrà risolta l'inaspettata esigenza del trasporto delle biciclette estivo?». «Il nostro obiettivo è quello di effettuare tutte le corse sulla Venosta in doppia composizione, cosa che fino al 13 dicembre 2008 solo la metà dei treni (quelli veloci che circolano ogni due ore) avevano.

Per fare ciò è stato necessario "liberare" alcuni GTW che arrivavano fino a Bolzano e che ora sono stati sostituiti dai nuovi convogli FLIRT. Per quanto riguarda la tripla composizione, attualmente non è possibile attuarla, anche se i GTW sono tecnicamente in grado di marciare così.

La ragione sta nella limitata lunghezza dei marciapiedi che è stata prevista in 80 m, lunghezza sufficiente per due convogli ma non per tre.

Per quanto riguarda eventuali sviluppi futuri, piuttosto che orientarci sulla tripla composizione, preferiremmo puntare sul cadenzamento alla mezz'ora con tutti i convogli in doppia composizione; attualmente è sull'ora con un convoglio in più ogni due ore, quindi una media di uno ogni tre quarti d'ora circa, che consente una grande capacità di trasporto.

Il trasporto biciclette estivo verrà risolto (e in parte lo è già) con una corsa parallela su strada di un rimorchio porta bici in quanto i nostri treni non sono stati previsti per trasportare più di una ventina di biciclette e visto che volte la richiesta verte anche su cinquanta e più biciclette, non è possibile fare altrimenti.

Un'altra ragione è il rispetto tassativo dei tempi di sosta nelle fermate (previsto in 30 secondi), cosa che con i continui sali-scendi dei ciclisti in tutte le 17 stazioni diventerebbe impossibile da rispettare e sarebbe causa di notevoli ritardi.

È ipotizzabile l'istituzione in futuro di un servizio merci locale? Per esempio per il marmo di Lasa o la frutta venostana, come in passato?

Non è nei piani di SAD ma se qualche vettore ce lo chiedesse siamo ben lieti di poter vendere delle tracce notturne perché ovviamente di giorno non sarebbe possibile poiché la linea è piena. La linea comunque è stata realizzata prevedendo anche questo tipo di servizio perché ha una capacità di 22,5 t/asse. Il problema è che attualmente non c'è la domanda ma se in futuro ci fosse, noi siamo disponibili».

«I collegamenti ferroviari da Malles verso l'Engadina e verso Landeck hanno qualche remota possibilità futura o rimarranno sempre nel libro dei sogni?».

«Oggi è difficile dire che cosa in effetti rimarrà nel libro dei sogni visto i notevoli cambiamenti nelle modalità degli spostamenti a cui stiamo assistendo, ma una cosa possiamo affermarla: oggi non è una priorità realizzare oggi questi collegamenti. Se esaminiamo il collegamento più diretto e meno costoso, quello con la Ferrovia Retica che consiste in una galleria lunga circa i 9 km con un costo di circa 500 milioni di euro, dobbiamo anche tenere conto che non esiste una domanda di mobilità tra la Svizzera e l'Alto Adige che giustifichi una simile infra-struttura. Comunque gli svizzeri sono fortemente interessati a questo progetto ed in particolare ad un collegamento diretto Sankt Moritz-Venezia finalizzato ad incrementare i flussi turistici verso la cittadina svizzera.

Ma, per ora, accontentiamoci dell'autobus che collega la nostra ferrovia alla Retica per mezzo di un servizio tra Malles e Zernez; speriamo che sia foriero di nuovi collegamenti ferroviari dal sapore antico... Naturalmente verso Landeck la cosa è ancora più improbabile visti gli alti costi da sostenere».

«Nel 2006 c'è stato l'unico treno a vapore in Venosta. Ce ne saranno degli altri? Si era parlato anche di un possibile acquisto di una vaporiera (anche per questo è stata salvata la stella di Malles?) per comporre un convoglio d'epoca per viaggi storici e rievocativi finalizzati alla promozione turistica e da istituire nelle giornate festive della stagione estiva, come avviene da tempo in tante ferrovie locali d'oltralpe? Si farà qualcosa?».

Da parte nostra siamo disponibili e collaborativi per consentire l'effettuazione di treni storici a vapore da Merano a Malles per chiunque voglia organizzarli, ma attualmente non ci sono iniziative dirette nostre o di SAD per l'istituzione di questi convogli storici. Abbiamo organizzato quello del 2006 per il centenario della nostra ferrovia, ma credo che per il futuro tutto dipenda dalla capacità organizzativa di qualche appassionato piuttosto che dall'iniziativa della Provincia di Bolzano».

Ed ora passiamo alla grande novità della SAD: con il 14 dicembre scorso, sono entrati in servizio i nuovi convogli FLIRT. Quali servizi effettuano e su che linee?».

In gran parte fanno servizio sulla linea della Val Pusteria dove, a partire dal 14 dicembre è stato introdotto l'orario cadenzato sulla mezz'ora tra Fortezza e Brunico, e l'anno prossimo anche tra Fortezza e San Candido. Una piccola parte fa servizio sull'asse del Brennero ed infine due convogli effettuano una corsa all'ora sulla Bolzano-Merano, permettendo così ai GTW della Venosta di essere utilizzati sulla loro linea. Per quanto riguarda il proseguo di alcune corse verso l'Austria, fino a Innsbruck e Lienz, c'è un accordo tra le amministrazioni di Innsbruck e Bolzano di istituire tali servizi non appena sarà disponibile il materiale rotabile necessari, forse tra un paio d'anni».

«I convogli FLIRT della SAD hanno caratteristiche tecniche particolari?».

«I convogli consegnati sono tutti bitensione (3 kV= per la rete RFI e 15kV~per le OBB) e sono in totale 8, di cui 4 a 6 casse (ETR 170) e 4 a 4 casse (ETR 155), previsti per essere ampliati a 6 casse se la domanda di trasporto in provincia crescerà. La capienza è di 164 posti a sedere più 225 in piedi nella versione a quattro casse e di 260 posti a sedere più 355 in piedi per quella a sei».

«Dopo la prima fornitura di questi nuovi convogli, c'è un programma a medio / lungo termine che preveda un ulteriore ordine aggiuntivo come è stato fatto per i GTW della Venosta?»

«Fino ad ora tutti i 4 ETR 155 più i 4 ETR 170 ordinati sono stati consegnati secondo i termini del contratto ed hanno iniziato regolarmente il servizio previsto. Per quanto riguarda eventuali futuri ordini, tutto dipenderà dalla domanda e, soprattutto, dalla volontà della Provincia di effettuare nuovi investimenti, ma se in Pusteria avremo lo stesso successo avuto in Venosta, questa possibilità potrà facilmente concretizzarsi».

«Quali sono le strutture logistiche in costruzione o in progetto per la gestione dei servizi con i nuovi FLIRT e i GTW della Venosta?»

«Il polo di manutenzione sia per i GTW che per i nuovi FLIRT sarà realizzato a Merano, nell'attuale rimessa a 4 stalli ex F5 che verrà opportunamente ampliata e ristrutturata. Attualmente però non ci è possibile avviare i lavori perché proprio pochi metri di fronte al fabbricato, passerà il collegamento sotterraneo alla superstrada Bolzano-Merano della futura variante della Val Passiria. L'inizio dei lavori di scavo dell'arteria stradale è previsto per i primi del 2009 e solo dopo il termine dei lavori in quel tratto potremo iniziare a realizzare le opere previste, per cui sene parlerà per la fine del 2011. Attualmente stiamo realizzando una rimessa provvisoria con fossa di visita e due binari per il ricovero dei convogli FLIRT a sei casse in prossimità della radice ovest della stazione di Merano.

Un'altra rimessa che utilizzeremo sarà quella ex FS di San Candido, ma esclusivamente per il rimessaggio e la pulizia dei convogli, mentre per eventuali futuri siti, sono in corso dei contatti con RFI».

«Per quanto riguarda la sicurezza, su tutte le linee dell'Alto Adige è in funzione, o in procinto di esserlo, il sistema SCMT: questo significa che tutti i servizi SAD saranno ad agente unico come sulla Val Venosta?»

«Questo in effetti è il nostro obiettivo ma ancora manca l'autorizzazione da parte di RFI. Comunque sono fiducioso per una rapida e positiva conclusione di questo importante aspetto, anche in virtù della avanzata dotazione tecnologica dei nostri treni, tutti dotati della sorveglianza TV delle porte di accesso, prerogativa indispensabile per il rilascio dell'autorizzazione».

«In futuro, i servizi regionali Trenitalia in provincia di Bolzano sono destinati a scomparire del tutto?»

«L'obiettivo principale della Provincia di Bolzano è quello di fornire un servizio efficiente e di qualità per cui auspico che non solo SAD, ma anche Trenitalia sia in grado di rinnovarsi e quindi offrire un servizio all'altezza dei tempi. Non è passando da un monopolista ad un altro che cresce la qualità ma attraverso una sana concorrenza».

«Anche il traffico merci locale in futuro potrà essere gestito da una struttura provinciale, visto il disinteresse di FS che ha già chiuso gli scali merci di San Candido ed ora anche di Bressanone? Mi riferisco al traffico locale sulla linea della Val Pusteria?»

«Devo ammettere che non sono a conoscenza delle future strategie di RFI /Trenitalia e della Provincia relative al trasporto merci».

«Dopo l'ammodernamento di tutte le stazioni tra Fortezza e Brunico (ed entro quest'anno anche quelle nel tratto Brunico-San Candido), sulla linea della Pusteria sono previste le nuove fermate di Alca, San Lorenzo, Brunico Ospedale e Versciaco. In quali tempi saranno realizzate? I finanziamenti per queste opere da quali fonti provengono?».

«Attualmente è stata realizzata solo la fermata di San Lorenzo, Alca è in programma ma per Brunico Ospedale, fino ad ora non è stata presa alcuna decisione. Per quanto riguarda la fermata di Versciaco invece, l'istituzione non è imminente e penso che si possa parlare solo dopo l'istituzione di un servizio San Candido-Lienz perché, visto che si trova oltre il sezionamento elettrico e ha solo il binario di corsa, senza un proseguimento del treno verso l'Austria la gestione tecnica del servizio, che prevede l'inversione del senso di marcia e il cambio di banco, è poco razionale. Per quanto riguarda i finanziamenti la situazione è la seguente: gli investimenti sono pagati per metà dalla Provincia di Bolzano e per metà da RFI, che versa la propria quota attraverso la cessione di terreni alla Provincia».

«Verrà realizzata anche la variante di Riga, per l'istadamento diretto della linea della via Pusteria su Bressanone senza il regresso a Fortezza? E se sì, in che tempi?».

«C'è una forte volontà della Provincia di portare avanti questo programma ed anche RFI è d'accordo. È stato indetto un concorso di idee che ha portato a due progetti che dovranno essere valutati più dettagliatamente al fine di scegliere quello finale. Fatto ciò, spetterà alla Provincia reperire i finanziamenti».

«A proposito di varianti, negli anni ottanta si era parlato di una possibile parziale rettifica (almeno delle curve più strette) della linea Bolzano-Merano per ridurre i tempi di percorrenza. Se ne farà qualcosa? Inoltre: verrà realizzata una fermata per il nuovo quartiere Casanova attualmente in costruzione?».

«Per quanto riguarda la rettifica al momento non c'è nulla in programma e se mai si dovesse intervenire per ridurre i tempi di percorrenza, visti gli alti costi stimati (tre milioni di euro per circa due km di rettifica tra Ponte Adige e Settequerce) è preferibile intervenire aumentando i punti d'incrocio lungo la linea. La nuova fermata di Casanova, fortemente voluta dal Comune di Bolzano, attualmente è allo studio».

.....

L'intervista prosegue con l'analisi di altri aspetti riferiti alla realtà ferroviaria Atesina, meno legati agli argomenti trattati in questo studio.

