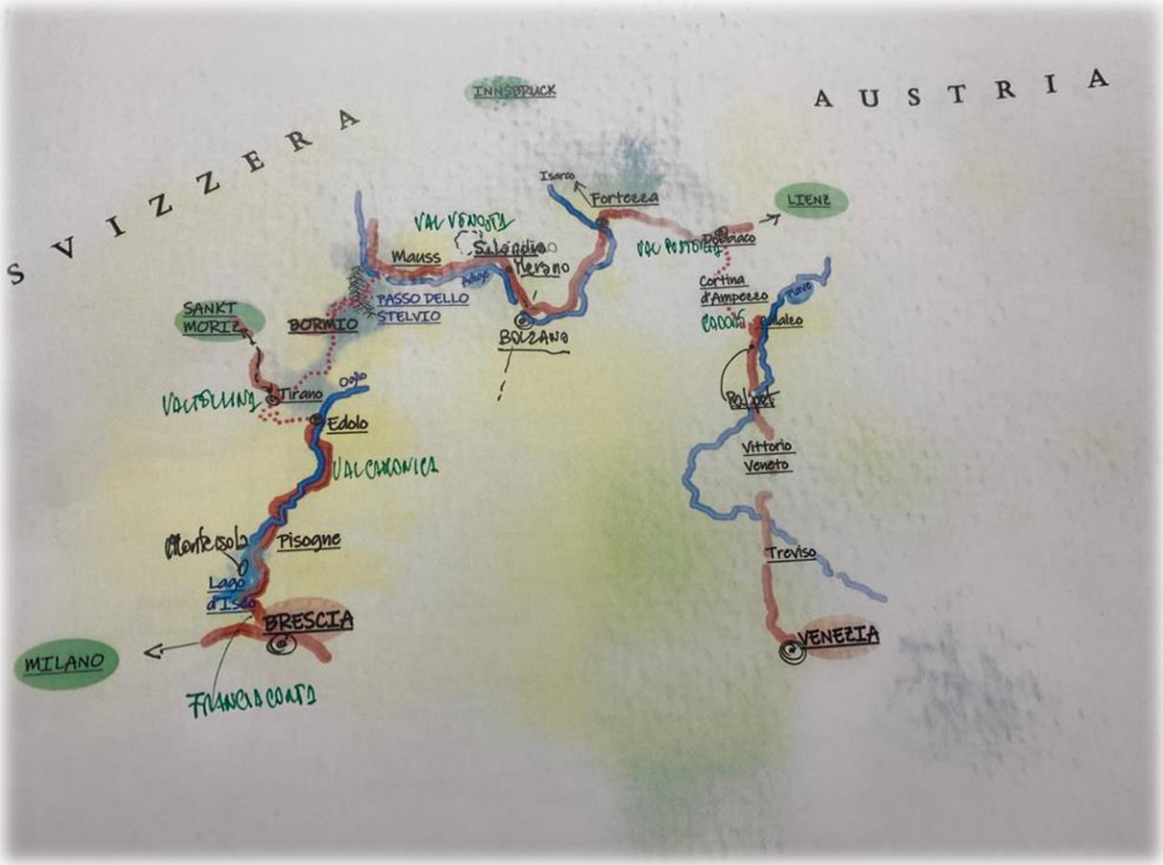
Diario della Maratona Ferroviaria 2021
“A un passo dal cielo”
17 – 19 giugno 2021
Brescia – Venezia, via Bormio e Bolzano



La Maratona Ferroviaria di AMODO del 2021 ha percorso da Brescia a Venezia un lungo tratto dell’arco alpino centro orientale, attraversando tre regioni – Lombardia, Trentino Alto Adige e Veneto - in tre giorni, utilizzando esclusivamente mezzi pubblici locali, in una lunga ricognizione sul campo volta a verificarne l’efficienza. Questa manifestazione è stata realizzata da UTP Assoutenti, AIPAI, Italia Nostra, FIFTM, Federparchi e TransDolomites come evento di chiusura della Primavera Mobilita Dolce 2021 e ha il patrocinio del Ministero della Transizione Ecologica, del Ministero della Cultura, di ANCI, ASSTRA, di Fondazione FS e della Associazione Europea Vie Francigene.

Alle ore 11.00 di giovedì 17 giugno la delegazione si è incontrata in stazione a Brescia, anche se purtroppo due persone fondamentali, Anna Donati portavoce di AMODO e Massimo Bottini di AIPAI, sono rimaste bloccate a Verona causa ritardi dei rispettivi treni. Si è deciso comunque che la delegazione formata da Silvio Cinquini di FTI-FIFTM, Marco Gariboldi e Pino Colombi di UTP Assoutenti, Max Veneroni di UTP Assoutenti, Serena Longaretti di Italia Nostra Lombardia, Flavia Corsano ufficio stampa di IN, Daniela Marchiani e Catherine Gaury di Italia Nostra Amelia e Matteo Sambrizzi di TransDolomites sarebbe partita comunque, mentre Massimo Ferrari di UTP Assoutenti avrebbe aspettato i ritardatari per poi raggiungere la delegazione a Pisogne, prima tappa della maratona.

A bordo, la delegazione dibatte sulle prospettive di valorizzazione della ferrovia della Valcamonica e sul controverso progetto di introduzione della trazione a idrogeno sulla stessa linea, tra fautori, Italia Nostra Lombardia, e perplessi, UTP Assoutenti.

Intanto il treno, superata la zona del Franciacorta, costeggia lo splendido lago d'Iseo mentre Silvio Cinquini racconta gustosi episodi sui tanti treni storici che FTI-FIFTM ha organizzato lungo la linea.

A Pisogne la compagnia viene raggiunta da Dario Furlanetto di Italia Nostra Valcamonica. Dopo una breve visita al centro storico di Pisogne e sosta in gelateria, si riparte con il treno per Edolo, ricongiungendo così il gruppo di testa con i ritardatari. Poi bus per Tirano, capolinea della Ferrovia della Valtellina e della Ferrovia Retica (il famoso Trenino Rosso del Bernina, patrimonio dell'Umanità Unesco), attraverso il Passo dell'Aprica (1.200 metri), percorso che in futuro potrebbe essere sottopassato dal traforo ferroviario del Mortirolo e che, congiungendo Tirano ad Edolo e, quindi, attraverso il Tonale, Mezzana, realizzerebbe un itinerario a scartamento metrico da Saint Moritz a Trento.

Qui la delegazione incontra Pietro Del Simone, già sindaco di Tirano, per una breve discussione su auspicabili nuovi collegamenti ferroviari verso Bormio e la Valle Camonica.

Infine, gli spostamenti della prima giornata si concludono con la tratta in bus per Bormio, con arrivo perfettamente in orario alle 18.

A Bormio, futura capitale, assieme a Cortina, delle Olimpiadi invernali 2026, davanti ad un fumante piatto di pizzoccheri del ristorante Al Filò, si discute vivacemente sui previsti collegamenti per l'Alta Valtellina in occasione dell'evento sportivo, valutando tutti i pro e i contro dei progetti realizzabili sulle nuove ferrovie locali.

Massimo Ferrari guida la discussione insieme a Matteo Sambrizzi di TransDolomites, mentre si guardano le mappe, si ragiona di relazioni Italia, Svizzera e Austria con una visione integrata dei possibili collegamenti via tunnel e trafori. TransDolomites Valtellina e Valchiavenna, in previsione delle Olimpiadi Invernali a Bormio, sostengono congiuntamente il prolungamento dell'attuale linea FS attestata a Tirano.

E magari anche un successivo collegamento con la Val Venosta, attraverso un traforo sotto lo Stelvio (o, in alternativa, sotto il Passo dell'Umbrail, sconfinando nella Val Monastero grigionese). Intanto una piccola pattuglia ne approfitta per gettarsi nelle acque calde dei Bagni Vecchi di Bormio, a quota 1.421m. Il costo del viaggio fin qui è di 16,50 euro grazie al biglietto unico giornaliero IVOL (Io Viaggio Ovunque in Lombardia), valido anche sui battelli del lago d'Iseo.

Venerdì 18 giugno alle 7.45, con un autobus a noleggio della ditta Perego, la delegazione di maratoneti al completo sale i 44 tornanti che conducono al Passo dello Stelvio (con i suoi 2.757 mslm è il passo più alto d'Italia), lungo la spettacolare strada d'alta montagna costruita per volere dell'imperatore Francesco I d'Austria tra il 1822 e il 1825, quando Valtellina e Val Venosta erano ancora sotto il dominio asburgico.

Dal Passo, la delegazione affronta la discesa mozzafiato verso Trafoi con il bus di linea altoatesino che percorre i durissimi 48 tornanti del versante sudtirolese. Breve cambio a Trafoi e infine si raggiunge Spondigna, stazione della linea ferroviaria Merano-Malles della Val Venosta. Questa linea è un eccellente esempio di recupero di una ferrovia locale, oggi divenuta uno degli emblemi del turismo altoatesino, perfettamente integrata con la ciclabile che le corre accanto.

Mentre percorrono la linea in direzione Merano, i maratoneti si sono concessi anche una breve sosta a Silandro per visitare il borgo e poi proseguire con il treno successivo. Sosta a Merano con spuntino in riva al fiume e successivo proseguimento per Bolzano, dove la delegazione si divide in due, con una parte che trasborda sulla funivia del Renon, con successivo proseguimento sul trenino che percorre l'altopiano fino a Collabo, per poi ritrovarsi nel tardo pomeriggio con gli esponenti di TransDolomites presso l'Hotel Laurin. Qui i maratoneti esaminano il progetto della ricostruzione della linea della Val di Fiemme (storicamente la Ora - Predazzo), con varianti migliorative che consentirebbero di attestarsi da un lato a Trento, dall'altro di essere prolungata fino a Canazei. Infine, si è esaminato il progetto di realizzazione di una nuova stazione a Bolzano, che, oltre alla sistemazione delle pensiline secondo il disegno dell'architetto Boris Podrecca, prevede anche centri commerciali e appartamenti sull'ex sedime ferroviario.

Cena al Hopfen e Co. con specialità del Sud Tirolo e ampia disanima delle buone pratiche dei trasporti pubblici altoatesini da esportare, se possibile, anche in altre regioni d'Italia.

Sabato 19 alle 8.02. partenza in treno per Dobbiaco in val Pusteria, con cambio a Fortezza ed arrivo alle 10.10. Qui la delegazione ha potuto verificare il significato concreto di un nodo intermodale: già stazione dell'anno 2017 della provincia autonoma di Bolzano, Dobbiaco coniuga perfettamente ferrovia, ciclabile, sentieristica, turismo sostenibile, collegamenti con le piste da sci e i parchi naturali e accoglienza per tutte le tipologie di turisti. I servizi offerti dalle agenzie specializzate in ciclo-turismo e il Grand Hotel trasformato in Ostello aggiungono il tocco finale, che rendono questa stazione un vero esempio da seguire.

«Quello che colpisce è come il treno e la bicicletta siano sempre coordinati e complementari e mai messi in contrapposizione, come invece accade in altre regioni italiane, come la regione Piemonte, dove si vogliono smantellare ferrovie per fare piste ciclabili», ha commentato Anna Donati, portavoce AMODO. «E le persone - ciclisti, pedoni, camminatori, residenti e turisti - apprezzano questa integrazione di servizi, tariffe ed intermodalità facile da vivere e semplice da capire, con tante reti ciclabili diffuse, molto utilizzate insieme al treno, come abbiamo visto in Alto Adige durante la maratona 2021.»

«L'atmosfera in Alto Adige, infatti, oggi è tutta orientata verso la mobilità sostenibile», come dichiara Massimo Ferrari, Presidente di UTP Assoutenti. «Lo hanno potuto constatare anche i partecipanti alla Maratona, sia in Val Venosta – percorsa dalla Merano – Malles, ormai divenuta un'eccellenza europea nel recupero di una linea locale un tempo dismessa – sia in Val Pusteria, dove è stata ambientata la fiction di successo "A un passo dal cielo". Stazioncine pulite, gremite dal pubblico, attrezzate con punti di ristoro e noleggio bici, talvolta attrezzate per l'interscambio diretto con gli impianti funiviari.»

«Impressionante il numero di escursionisti con bici al seguito che costituiscono ormai una quota non trascurabile dei passeggeri a bordo dei treni», prosegue Massimo Ferrari. «Ci si domanda come mai un simile successo non possa essere replicato in altre parti d'Italia, dove pure sussistono condizioni comparabili: ferrovie attive o facilmente recuperabili previ modesti stanziamenti, che attraversano regioni ricche di borghi incantevoli e facilmente accessibili dalle stazioni a piedi o con le due ruote. Solo questione di cultura "germanica" o non piuttosto pigrizia e disinformazione degli amministratori?»

Infatti, con il completamento della nuova linea veloce del Brennero e della AV Padana, gli equilibri oggi sbilanciati verso la strada, si ribalteranno in favore del treno. Quando Trento sarà raggiungibile in 90 minuti da Milano o da Venezia (e in poco più di tre ore da Roma) anche i sostenitori dell'automobile ci ripenseranno e chiederanno treni diretti per le località turistiche alpine.

La maratona è poi proseguita in bus per Cortina d'Ampezzo, lungo la statale che segue a poca distanza il tracciato della ciclopista che ha rimpiazzato la rimpianta Ferrovia delle Dolomiti - improvvidamente smantellata nel 1964 e ora in predicato di ricostruzione da parte della Regione Veneto.

Costo dei biglietti per i due giorni in Alto Adige, dallo Stelvio a Cortina: euro 23 con la Mobilcard, ottima soluzione per i viaggiatori, ricordando però che questo biglietto non è purtroppo acquistabile online o fuori dal Sud Tirolo.

L'ultima parte del percorso, attraverso il Cadore, si è poi snodata in bus da Cortina a Calalzo e da qui a Ponte nelle Alpi-Polpet (essendo questo tratto ferroviario chiuso per lavori) per continuare poi con un nuovissimo treno lungo la linea Belluno – Conegliano, la cui elettrificazione è stata completata nei giorni scorsi, per finire a Venezia.

La maratona è terminata alle 16.16 a Venezia Santa Lucia, dove ad accogliere il gruppo c'era la consigliera regionale, Elisa Venturini, da molti anni impegnata nel mondo dei trasporti pubblici in provincia di Padova. A lei i delegati della maratona hanno chiesto di portare all'attenzione del Consiglio regionale la necessaria e non più procrastinabile attivazione del biglietto integrato ferro-gomma-acqua anche in Veneto, dove ancora oggi non è possibile viaggiare da una parte all'altra della regione con un unico titolo di viaggio.

L'iniziativa del biglietto unico integrato regionale, prevista anche dal PRT regionale 2030 si accompagna agli importanti investimenti nel trasporto pubblico, con il rinnovo completo della flotta ferroviaria regionale (treni POP, Rock, Vivalto e FLIRT), con le iniziative a favore del trasporto bici al seguito, specie nel Bellunese e le azioni di miglioramento della rete con il quasi completamento dell'elettrificazione della rete secondaria. In fondo si tratta di interventi che prescindono dalla realizzazione di grandi e costose opere infrastrutturali, ma che riescono a semplificare la vita ai turisti e ai residenti che vorrebbero affrancarsi dalla dipendenza dall'auto ma che spesso vengono scoraggiati non tanto dal prezzo dei biglietti, ma dalla difficoltà di reperirli.

Finito l'incontro ognuno è tornato a casa. L'intera Maratona ha percorso oltre 600 km, percorsi in treno e bus di linea, attraverso sei province, per approfondire alcuni importanti temi connessi alla mobilità sostenibile e per dimostrare come sia possibile la ripartenza del turismo nazionale, anche senza utilizzare l'auto.

ALLEANZA DELLA MOBILITA' DOLCE