

## Rinasce la Merano - Malles Venosta

di **Fabio Veronesi**

In un'epoca di rami secchi e rete snella, fa un certo effetto parlare della riapertura di una linea ferroviaria di interesse locale; un sogno che si avvera dopo ben 14 anni dalla chiusura.

Si tratta della Merano - Malles Venosta, rilevata nel 1998 dalla Provincia Autonoma di Bolzano e che lo scorso giovedì 5 maggio ha visto l'inizio del servizio regolare.

Foto **Fabio Veronesi**

**1.** Via libera per il R 118 Malles - Merano in partenza da Malles Venosta. (Foto **Fabio Veronesi**, 7 maggio 2005)

L'infrastruttura ferroviaria è gestita dalla S.B.A. (Infrastrutture Ferroviarie Alto Adige - Suedtiroler BahnAnlagen) mentre l'esercizio è in concessione alla SAD, società che già si occupa in Alto Adige di numerosi servizi di trasporto su ferro, gomma e fune.

### La storia

A prima vista la linea Merano - Malles sembra una tratta ferroviaria dalle origini modeste, estrema propaggine del ben più attivo tronco Bolzano - Merano che nel capoluogo altoatesino si dirama dalla direttrice del Brennero. Ma a ben guardare, Malles Venosta si trova estremamente vicino al confine di stato con Austria e Svizzera e questo ci porta ad intuire un'origine ben più nobile.

Foto **Fabio Veronesi**

**2.** R 117 Merano - Malles ripreso nei pressi di Silandro. (Foto **Fabio Veronesi**, 7 maggio 2005)

Già nel 1845, quando ancora si stava studiando quale fosse il miglior percorso per collegare il centro Europa con l'Adriatico, venne proposto un collegamento che da Innsbruck proseguiva per Landeck, Passo Resia, Malles Venosta, Merano e Bolzano. Questo

progetto venne poi abbandonato in quanto si preferì il collegamento via Brennero lungo il corso dell'Isarco.

Una volta ultimate le linee del Brennero e dell'Arlberg, per favorire i traffici lungo la Val Venosta venne avanzata la richiesta per la costruzione di una ferrovia che congiungesse Bolzano con Landeck. Nel 1881 venne inaugurata la linea che da Bolzano, seguendo il corso dell'Adige, raggiungeva Merano e solo nel 1906 si giunse a Malles.



**3 R 113 Merano - Malles in arrivo nella stazione capolinea. (Foto Fabio Veronesi, 7 maggio 2005)**

La forte acclività che avrebbe avuto la linea nel tratto di valico tra Malles e Landeck e lo scarso interesse di Vienna per questo collegamento, decretarono la sospensione dei lavori. Anche la proposta per un collegamento con l'Engadina (Svizzera) non ebbe seguito a causa dello sviluppo della rete a scartamento ridotto della Ferrovia Retica.

Al termine della Prima Guerra Mondiale, con il passaggio del Trentino - Alto Adige all'Italia, la linea Bolzano - Malles venne a trovarsi in territorio italiano. Negli anni '30 si procedette all'elettrificazione del tronco Bolzano - Merano (con sistema trifase, poi convertito in continua) segnando di fatto la netta separazione tra le due sezioni della linea: la parte ad est, dal traffico molto più intenso, e quella ad ovest, con tempi di percorrenza poco competitivi e scarsa frequenza delle corse.



**4 La rimessa locomotive di Merano con un convoglio in sosta. (Foto Fabio Veronesi, 7 maggio 2005)**

Il tratto Merano - Malles Venosta, sempre più agonizzante, vide scomparire le ultime corse regolari nel giugno 1990; negli anni successivi alcuni treni speciali a vapore hanno percorso la linea fino a Laces o a Coldrano.

#### La rinascita

I lavori per la riattivazione della linea hanno comportato il risanamento delle gallerie di Monte Giuseppe e Marlengo, il rifacimento di quattro ponti in ferro e l'adattamento di numerosi ponti di medie e piccole dimensioni. Sono stati inoltre costruiti sottopassi e strade di collegamento per ridurre da 86 a 30 il numero dei passaggi a livello. Si è inoltre provveduto al rinnovo dell'armamento (con innovative traverse a forma di "Y" nelle curve a stretto raggio che consentono l'installazione di rotaie saldate anziché imbullonate) e degli impianti tecnologici.



Foto Fabio Veronesi

**5. R 117 Merano - Malles in transito su un tratto armato con le innovative traversine "ad Y", qui nei pressi di Silandro. (Foto Fabio Veronesi, 7 maggio 2005)**

Tutte le stazioni e fermate sono dotate di marciapiedi a raso per un facile incarrozzamento. Anche gli edifici delle stazioni sono stati completamente rinnovati; la vecchia rimessa a due binari di Malles è stata prolungata, con un intervento esteticamente molto discutibile, in modo da poter ospitare i nuovi convogli Stadler; sempre a Malles, fa ben sperare per il futuro l'allacciamento della stella per la giratura delle locomotive alla nuova linea.



Foto Fabio Veronesi

**6. La stella per la giratura delle locomotive situata dietro la rimessa locomotive di Malles Venosta. (Foto Fabio Veronesi, 7 maggio 2005)**

La linea è lunga 59,365 km, con un dislivello tra i due capolinea di 700 metri e un raggio minimo di curvatura di 80 metri; l'armamento è del tipo 60UNI. Sono presenti 7 stazioni intermedie abilitate all'incrocio (Marlengo, Tel, Senales, Laces, Silandro, Lasa e Spondigna), 11 fermate (di cui 5 a richiesta), 30 passaggi a livello (di cui 14 di stazione) e 4 gallerie.



Foto Fabio Veronesi

7. Uno degli elementi caratteristici delle ferrovie che è ritornato abituale in Val Venosta: le sbarre di un PL si abbassano per consentire il transito di un treno, qui su una strada secondaria di Silandro. (Foto Fabio Veronesi, 7 maggio 2005)

Le stazioni di Tel e Senales vengono utilizzate solo per incroci e precedenze in quanto il servizio viaggiatori viene effettuato nelle limitrofe fermate di Tel Ponte e Stava, più vicine ai centri abitati. La circolazione è regolata da DCO (Dirigente Centrale Operativo) con sede nella stazione FS di Merano.



Foto David Campione

8. Sala del DCO della Merano - Malles, ospitata nel fabbricato viaggiatori RFI di Merano, in 1° binario. (Foto David Campione, 28 gennaio 2005)

#### I treni

L'esercizio è garantito da 8 automotrici articolate diesel-elettriche Stadler GTW 2/6, formate ciascuna da un modulo di trazione centrale e da due casse passeggeri. L'equipaggiamento di trazione è composto da due gruppi con motorizzazione diesel; grazie a questa configurazione è possibile ottenere elevate accelerazioni, contenute emissioni di scarico ed una ridondanza completa, sia per la trazione che per l'alimentazione degli ausiliari. La velocità massima è di 140 km/h ed è possibile il comando multiplo fino a tre unità.



Foto Fabio Veronesi

9. Un momento di "affollamento" sul piazzale della stazione di Silandro, con il R 120 Malles - Merano in partenza e un altro convoglio in sosta.  
(Foto Fabio Veronesi, 7 maggio 2005)

L'incarrozamento a piano ribassato e l'ampia apertura delle porte d'entrata consentono un facile accesso anche alle persone disabili. Il treno dispone di 104 posti a sedere e di 124 in piedi ed è dotato di un locale polifunzionale per il deposito bagagli e il trasporto di biciclette e/o carrozzine. E' inoltre presente l'impianto di climatizzazione.



10

Foto David Campione



11

Foto David Campione



12

Foto David Campione



13

Foto David Campione

10. Banco di manovra delle nuove automotrici. (Foto David Campione, 28 gennaio 2005)

11. I sedili "a correre" dell'ambiente viaggiatori con il pratico ripiano porta oggetti. (Foto David Campione, 28 gennaio 2005)

12. Panoramica dell'ambiente viaggiatori. (Foto David Campione, 28 gennaio 2005)

13. Le porte di uscita con la oblitteratrice a bordo treno. (Foto David Campione, 28 gennaio 2005)

I convogli Stadler sono marcati: GTW 101-001 SD - GTW 102-001 SD - GTW 103-001 SD, dove 101 e 103 identifica le casse di estremità con ambiente viaggiatori, mentre 102 è riferito all'unità centrale motorizzata, con corridoio passante. La numerazione progressiva degli 8 treni è invece identificata dal numero 001 - 008.

#### L'esercizio

Dopo mesi di preesercizio ininterrotto sulla tratta, il regolare servizio viaggiatori è iniziato nel pomeriggio di giovedì 5 maggio con il R 117, in partenza da Merano alle ore 14.16, e il R 120, in partenza da Malles alle ore 14.20.

Il cadenzamento è orario, con partenza da Malles al minuto .20 di ogni ora dalle 5 alle 20 e da Merano al minuto .16 di ogni ora dalle 6 alle 21 (ad eccezione delle corse delle 6.15, 7.15 e 8.12).



*Foto David Campione*

**14. Due treni si incrociano a Laces durante il preesercizio. (Foto David Campione, 28 gennaio 2005)**

I treni sono in coincidenza a Merano con i servizi Trenitalia da/per Bolzano (3 minuti in entrambe le direzioni). Ad esclusione di alcune corse mattutine, i convogli fermano alternativamente a Lagundo e Tel Ponte, mentre fermano sempre in tutte le rimanenti stazioni e fermate abilitate al servizio viaggiatori.



*Foto Fabio Veronesi*

**15. Le maestose montagne fanno da cornice al R 109 Merano - Malles in partenza da Merano. (Foto Fabio Veronesi, 7 maggio 2005)**

Dal 9 maggio le stazioni di Merano, Laces e Malles sono dotate di punti per il noleggio di biciclette; in autunno sarà la volta di Naturno, Silandro e Spondigna.

L'orario, riferito alla fase di esercizio "1", rimarrà in vigore fino all'11 settembre 2005. Parallelamente alla ferrovia, fino al 12 giugno, saranno mantenute tutte le autolinee attualmente in servizio.

Contestualmente all'entrata in funzione della ferrovia, è stato prolungato fino a Malles il servizio di autobus svizzero che collega Zernez (località servita dalla Ferrovia Retica) con la Val Monastero attraverso l'Ofenpass. In questo modo il tempo di percorrenza da Merano a Zurigo viene accorciato a circa 5 ore consentendo un risparmio di un'ora rispetto al percorso attraverso il Brennero e l'Arlberg.



Foto Fabio Veronesi

16. Alle spalle del R 118 Malles - Merano si riconosce la sagoma dell'autostatale per Zernez. (Foto Fabio Veronesi, 7 maggio 2005)

I festeggiamenti

Una prima presentazione della rinnovata ferrovia alle autorità e alla stampa è avvenuta lo scorso 28 gennaio. Le celebrazioni ufficiali per la riapertura della linea sono invece iniziate la mattina del 5 maggio con il viaggio inaugurale da Merano a Malles Venosta; nella stazione capolinea il vescovo Wilhelm Egger ha benedetto la ferrovia mentre il presidente della Provincia Autonoma di Bolzano Luis Durnwalder e l'assessore ai trasporti Thomas Widmann hanno illustrato le caratteristiche della nuova linea.



17. Il logo realizzato per la riapertura della ferrovia Merano - Malles (Disegno Provincia Autonoma di Bolzano - Alto Adige)

Numerosi eventi si sono svolti nelle varie stazioni e fermate fino a domenica 8 maggio con concerti, premiazioni di concorsi, stand informativi e degustazioni di prodotti tipici. Di particolare interesse l'esposizione del plastico della ferrovia a Malles e la giornata porte aperte del Club Fermodellisti Silandro, al cui interno sono presenti numerosi plastici e diorami.



Foto Fabio Veronesi

18. A pochi metri dai treni veri, uno dei modelli in scala 1:87 dei convogli Stadler viaggia sui binari di uno dei plastici del Club Fermodellisti Silandro. (Foto Fabio Veronesi, 7 maggio 2005)

I quattro giorni di festeggiamenti hanno visto la partecipazione di numerosi abitanti del luogo, di appassionati di ferrovie e di turisti, a testimonianza di quanto sia ritenuta importante la riapertura di questa linea ferroviaria.



Foto Fabio Veronesi

19. Appena giunto a Malles Venosta, il R 113 è già preso d'assalto dai viaggiatori diretti a Merano. (Foto Fabio Veronesi, 7 maggio 2005)

I convogli hanno viaggiato spesso al limite della capienza, con persone assiepate lungo i marciapiedi delle località attraversate in attesa di poter salire sulle moderne automotrici.



Foto Fabio Veronesi

20. A Merano, viaggiatori diretti a Malles salgono sul treno appena giunto dalla Val Venosta. (Foto Fabio Veronesi, 7 maggio 2005)

Per far fronte all'enorme afflusso di viaggiatori (le corse erano gratuite) e per garantirne la salita anche nelle località intermedie, a Merano e Malles era consentito l'accesso ai treni soltanto ad un numero prestabilito di persone tramite appositi biglietti indicanti il convoglio sul quale si poteva salire.



21. Biglietto gratuito per l'accesso al R 120 di sabato 7 maggio. (Foto Fabio Veronesi, 7 maggio 2005)

Il servizio di sorveglianza a bordo dei treni è stato garantito da personale del Corpo Forestale Provinciale.

Il futuro

Dal 12 giugno, con l'introduzione dell'orario estivo, il cadenzamento dei servizi su gomma Merano - Malles e viceversa passerà da 30 a 60 minuti, mantenendo inalterata la frequenza complessiva (autobus + treno). Con gli autobus liberati dal servizio saranno istituiti collegamenti con le valli laterali in coincidenza con il treno a Merano, Naturno, Coldrano, Silandro, Spondigna e Malles.

Dal 12 settembre 2005 verranno introdotti gli "espressi regionali", con fermata solo nelle stazioni più importanti. In caso di necessità, alcuni treni potranno essere composti da due unità in comando multiplo.

Lo stadio finale, previsto per il 2006, consiste in un cadenzamento orario per gli espressi regionali (con fermata in tutte le stazioni tra Silandro e Malles) e un analogo cadenzamento orario, sfalsato di 30 minuti rispetto al precedente, per i treni regionali tra

Merano e Lasa con fermata in tutte le stazioni. Questa fase sarà introdotta in concomitanza con il perfezionamento del cadenzamento alla mezz'ora sulla tratta Bolzano - Merano.



22



23



24



25

Foto Fabio Veronesi

22. Quadro orario "PostAuto" per Zernez esposto a Malles Venosta. (Foto Fabio Veronesi, 7 maggio 2005)  
 23. Quadro orario RFI/Trenitalia di Merano con gli orari dei treni SAD per Malles Venosta. (Foto Fabio Veronesi, 7 maggio 2005)  
 24. Logo del "Trasporto integrato Alto Adige" su un convoglio Stadler. (Foto Fabio Veronesi, 7 maggio 2005)  
 25. Un convoglio Stadler sosta sul binario 3 della stazione di Merano in attesa di ripartire per Malles Venosta. (Foto Fabio Veronesi, 7 maggio 2005)

Le prospettive per il futuro della Merano - Malles Venosta sono ottime e ne è la prova la massiccia presenza di pubblico nei giorni dell'inaugurazione. La speranza è che altri "rami secchi" possano finalmente trovare nuova vita come avvenuto in questa bellissima valle altoatesina.

**Fabio Veronesi - 08 maggio 2005**

- Iscriviti alla [newsletter quotidiana gratuita di FERROVIE.IT](#) per ricevere tutte le mattine le ultime notizie.  
 Unisciti al nostro [canale WhatsApp](#) per aggiornamenti in tempo reale.

**Ferrovie.it** è dal 1997 il web magazine italiano dedicato alle ferrovie reali ed al modellismo ferroviario. E' vietata la riproduzione, anche parziale, di ogni contenuto del sito senza preventiva autorizzazione scritta della redazione. [Informativa sui cookie](#).

**(C) Ferrovie.it - Roma - P.I. 08587411003**