

50 ANNI DOPO

Negli anni '60, allorché furono chiuse le “Ferrovie delle Valli”, furono soppresse anche numerose altre ferrovie secondarie. Pertanto, volendo analizzare le basi di quella sciagurata decisione, è opportuno distinguere quanto è riconducibile a una tendenza, allora generalizzata, da quanto può essere considerato un fatto peculiare e particolare. Si notano due importanti differenze, paradossalmente di segno opposto.

Prima differenza: Se ci riconnettiamo a una fase, corrispondente alla prima metà degli anni '50, notiamo che la progressiva decadenza del servizio ferroviario, dal punto di vista del calo di domanda, era quivi molto meno avanzata che per altre ferrovie secondarie, comprese molte che sono tutt'ora, con molto successo, in esercizio. Le Ferrovie delle Valli avevano in alcuni anni addirittura bilanci in attivo e rappresentavano ancora l'asse portante della mobilità vallare, sia per il trasporto dei viaggiatori, sia per quello delle merci. Ancora nell'ultima fase (1964), quando il servizio ferroviario era ormai ridotto a poche corse, in ciascuna delle due linee furono trasportati circa 1700000 viaggiatori e 85000 tonnellate di merci. Nel 1963 furono movimentati circa 2500 carri in Valle Brembana e 3200 in Valle Seriana! Anche in quest'ultimo periodo il servizio ferroviario presentava una certa vitalità ed era spesso nettamente preferito al servizio di autobus; basti pensare che da Gazzaniga verso Bergamo, il mattino, partivano contemporaneamente un treno e un autobus: il primo partiva già con gente in piedi, il secondo semivuoto!

Seconda differenza: Paradossalmente notiamo, invece, che l'intenzione di abbandonare il servizio ferroviario era già palpabile agli inizi degli anni '50. Non fu attuato alcun investimento per aumentare la capacità e rendere più razionale e meno oneroso il servizio, quale invece fu attuato per molte linee che poi furono parimenti soppresse!. Caso forse unico, per linee percorse quotidianamente da oltre una dozzina di coppie di treni viaggiatori e da due o tre coppie di treni merci, non vi era alcun sistema di blocco meccanico e alcuna vera segnaletica: si usava solo il sistema del consenso telefonico; in tutte le stazioni vi erano solo scambi manovrati localmente a mano, non vi era quasi alcun passaggio a livello automatico o anche solo telecomandato o protetto con luci lampeggianti! In Valle Brembana la trazione dei treni era affidata in prevalenza a locomotive costruite nel 1906! In Valle Seriana circolavano automotrici prive di comando multiplo, ragion per cui un convoglio effettuato con una coppia di automotrici richiedeva due macchinisti che dovevano sincronizzare le loro operazioni!

Negli ultimi tempi, allorché le corse ferroviarie furono ridotte all'osso, anche i naturali vantaggi della sede riservata potevano essere scarsamente utilizzati. L'emorragia di utenza a favore della mobilità individuale, nonostante si profilassero già problemi di ingorghi e colonne, fu così inevitabile. Alla fine si arrivò alla conclusione logica che l'utenza rimasta era così esigua da togliere ogni giustificazione al mantenimento del servizio ferroviario. Si riuscì a dimostrare, non senza qualche *escamotage* (prove effettuate non in ore di traffico particolarmente intenso, con autobus che procedevano, quasi a sirene spiegate, saltando le fermate, ecc.) che l'autobus era in grado di assicurare tempi di percorrenza non superiori a quelli del treno: già tre o quattro anni dopo, nei momenti di punta, nessun *escamotage* avrebbe potuto funzionare!

Si pose così fine alle restanti corse ferroviarie, considerate un inutile peso per i bilanci e si pose mano con decisione a interventi per il potenziamento delle strade. Le sedi ferroviarie, mirabile opera dei nostri avi

che vi avevano investito lavoro e risorse, furono abbandonate al loro destino anche se, per un residuo di coscienza di quello che si perpetrava nei confronti delle generazioni future, fu deciso che esse rimanessero ufficialmente come “area ferroviaria” e venissero a tale stregua affidate al Demanio.

Negli anni che seguirono, si verificarono tre ordini di fenomeni. Per il primo la domanda di trasporto, favorita anche dalla progressiva dispersione degli insediamenti, raggiunse e superò i limiti di capacità delle strade. Fu necessario porre mano a nuove opere stradali, implicanti un sempre maggiore consumo di suolo, che dopo breve si rivelarono anch'esse insufficienti così da determinare la richiesta di altre in un crescendo senza fine. Per il secondo ordine di fenomeni si assisté a sempre nuove richieste, da parte di vasti strati della popolazione, di ripristino delle ferrovie, motivate anche dalle pesanti remore del traffico stradale. Le Autorità politiche avevano sperato che la gente a poco a poco si dimenticasse completamente delle ferrovie, ma ora dovevano prendere atto che l'argomento non cessava di riemergere; a metà anni '80, quindi circa dopo vent'anni dalla chiusura, su un documento ufficiale della Provincia riguardante la viabilità, era scritto: *“La soppressione delle Ferrovie delle Valli non è stata ancora accettata culturalmente dalla popolazione”*. Per il terzo ordine di fenomeni, invece, presso altri, altrettanto vasti, strati di popolazione, si affermò l'idea culturale che *“I treni, nelle Valli, non sarebbero tornati più”*. Per conseguenza il sedime fu visto come una cosa inutile e non appartenente ad alcuno del quale si può fare quello che si vuole ed è a disposizione di chi la prende per primo! Per i classici vizi italici dell'appropriamento furbesco, dell'arraffamento, dell'approfittamento e del “fatto compiuto”, più o meno con il vago supporto di qualche cavillo giuridico, sia da parte di privati cittadini, sia, scandalosamente, da parte di Amministrazioni comunali, il sedime fu in più punti distrutto, devastato e snaturato, mentre gli spazi immediatamente prospicienti venivano utilizzati per funzioni difficilmente compatibili con il ritorno dell'esercizio ferroviario.

La soppressione delle ferrovie si reggeva su tre pilastri. Il primo era dato dall'eccessivo costo dell'esercizio ferroviario. Vi erano però dei pesanti equivoci in proposito: che un servizio ferroviario costi di più di un servizio di autobus, se non si tratta di trasportare molte migliaia di passeggeri, è logico, ma è anche la conseguenza di prestazioni più pregiate in termini di affidabilità e di capacità. Un grosso armadio costa di più di un piccolo comodino, ma, se una persona deve comperare un mobile, non può dire: *“Scelgo il comodino perché costa meno!”*; quella persona deve logicamente chiedersi cosa le serve, ovvero quello che vuole far stare in quel mobile! Nel caso di un servizio di trasporto pubblico, bisogna chiedersi: *“Qual è la domanda di trasporto da soddisfare?”*. Qui casca l'asino perché notoriamente il trasporto pubblico subisce la concorrenza della mobilità individuale. Il ragionamento classico, superficialmente portato avanti per molti decenni, ma spesso ancora molto frequente, è così sintetizzabile: *“Il trasporto pubblico serve ai “poveretti”; man mano che la gente acquisisce un minimo di benessere, si dota di un mezzo proprio, ragion per cui non ha più bisogno del trasporto pubblico. Quindi, dal momento che erogare un trasporto pubblico costa, è opportuno che sia calibrato in primis sulle esigenze dei pochi che ne hanno ancora bisogno. Mantenere una ferrovia è allora un inutile spreco!”*. In questo ragionamento non si tiene chiaramente conto di un importante concetto: la mobilità individuale si espande a scapito del trasporto pubblico solo sino a quando si arriva al limite di saturazione delle strade; se il trasporto pubblico è messo in condizioni di avere la competitività e la capacità necessarie, può prendersi la rivincita. I problemi cominciano dal momento in cui al trasporto pubblico vengono sottratte e distrutte le potenzialità, come appunto avviene rinunciando all'esercizio ferroviario.

La mobilità individuale comporta sicuramente minori costi diretti per la Pubblica Amministrazione, ma, con l'aumento della domanda di trasporto, **arriva ben più rapidamente, rispetto a una ferrovia**, a un livello di saturazione costringente a continue nuove opere con sempre maggiore consumo di territorio. Si può dire quindi che **l'economia realizzata promuovendo un passaggio generalizzato dal trasporto pubblico alla**

mobilità individuale, e abbandonando o distruggendo per conseguenza infrastrutture idonee a ospitare capaci sistemi di trasporto pubblico, a meno che sia prevedibile con certezza una decadenza del territorio implicante una progressiva riduzione della domanda di mobilità, costituisce semplicemente un FURTO ai danni delle generazioni future! Ovviamente, facendo un ragionamento basato sul principio che quello che conta è quello che “c’è ora” e che, per il futuro, “*chi vivrà vedrà!*”, quella di abbandonare un costoso servizio di trasporto pubblico *che “ non serve più perché ormai vanno tutti in macchina”*, può sembrare una logica scelta di elementare economia!

Il secondo pilastro era costituito dalla mancanza di risorse per rendere gli impianti e il materiale rotabile in grado di continuare il servizio in condizioni di sicurezza. Mancando fonti di finanziamento decise a livello politico, quali invece sussistevano per le opere stradali, era arduo continuare l’esercizio. Le sedi e gli impianti delle ferrovie in concessione costituivano patrimonio dello Stato il quale avrebbe dovuto quanto meno contribuire in modo significativo agli interventi di manutenzione straordinaria, di adeguamento e di ammodernamento. Purtroppo nei palazzi governativi a Roma era allora dominante la leggenda dei “Rami secchi” e, tra i politici, era diffusa, per buona o per malafede (ovvero per ignoranza o per interessi subdoli settoriali), la classica idea rozza e miope dei discorsi “da bar”: “*Le ferrovie locali, visto che tutti hanno la macchina, servono solo agli studenti, ma questi possono essere trasportati anche in autobus!*”. Si verificava così un circolo vizioso: mancando investimenti per rendere più razionale ed economico il servizio su rotaia, i costi di esercizio di questo erano di gran lunga maggiori: per muovere un treno da Clusone a Bergamo occorrevano almeno una ventina di persone, per muovere un autobus ne bastavano due! Agli effetti di una visione puramente ragionieristica del servizio, il mantenimento della ferrovia appariva così effettivamente un non senso!

Il terzo pilastro risiedeva nelle trame subdole e occulte. Ovviamente non si possono avere dettagli di quelle che avrebbero potuto essere oggetto di indagini giudiziarie, ma si possono comunque intravedere evidenti irregolarità perpetrate. Si sono già visti gli *escamotage* per dimostrare a tutti i costi che il servizio su strada avrebbe garantito gli stessi tempi del servizio ferroviario. Si possono citare altri esempi: **1^** Nel periodo di esercizio promiscuo si usarono le sovvenzioni statali ricevute per l’esercizio ferroviario per acquistare autobus! Gli agenti di biglietteria sugli autobus erano gli stessi operanti sui treni e gravavano, quindi, sul bilancio dell’esercizio ferroviario, la qual cosa contribuì evidentemente ad alterare le valutazioni dei costi dei due tipi di esercizio; **2^** La linea di Valle Brembana subiva frequentemente interruzioni e disservizi per cadute di corrente. Eppure la Società concessionaria possedeva una centrale elettrica dedicata proprio all’alimentazione della ferrovia; il guaio era che 7000000 Kilowatt, sugli 8650000 complessivamente prodotti, venivano ceduti a pagamento a terzi, senza che gli introiti così generati venissero, neppure in parte, impiegati per il mantenimento e l’ammodernamento della ferrovia! **3^** La Società San Pellegrino aveva chiesto, in base anche a precisi contratti stipulati, di continuare l’esercizio ferroviario per garantire il trasporto su rotaia dei suoi prodotti e si era dichiarata disposta a contribuire alle spese di mantenimento della linea. Un esaudimento della richiesta avrebbe permesso di risparmiare il transito di un gran numero di grossi automezzi sulla strada che, peraltro, presentava allora molte strettoie e punti critici, così da arrecare un notevole vantaggio alla già difficile circolazione stradale. Invece fu opposto un netto e categorico rifiuto! Il contenzioso continuò per alcuni decenni; **4^** All’indomani della chiusura delle linee ci fu una fretta assurda di distruggere precipitosamente il materiale e le documentazioni archiviate riguardanti l’esercizio ferroviario, quasi che si volesse impedire, da una parte la ripresa del servizio, dall’altra indagini sulla passata gestione!

A proposito di intenti subdoli e speculativi, non certo nei limiti della legalità, si può tentare di cercare un “*Cui prodest?*” della soppressione. E allora possiamo a dare uno sguardo a quello che è successo dopo.

Con la soppressione delle Ferrovie, l'accessibilità alle Valli rimase completamente affidata ai nastri d'asfalto e, poiché un trasporto pubblico alla completa mercé del traffico non può essere competitivo con le auto individuali, la mobilità divenne quasi esclusivo appannaggio di queste. A tale realtà lo sviluppo del territorio si dovette adeguare; per conseguenza, un territorio orograficamente difficile e paesaggisticamente delicato dovette adattarsi alle esigenze di un sistema di mobilità perennemente affamato di spazio. Al turismo alberghiero, favorito dall'uso dei mezzi pubblici e sostenibile dal punto di vista ambientale, si sostituì quello facente capo alle "seconde case", favorito dall'uso dell'automobile e devastante per l'ambiente. Vi fu così una generale dispersione degli insediamenti, con connessi consumo abnorme di suolo e cementificazione. Se si confrontano le nostre Valli con altre in cui è stata conservata la ferrovia, come per esempio la Val Vigezzo, la Val Camonica, la Val di Non e la Val Venosta, si nota chiaramente la minore dispersione in queste ultime degli insediamenti, gli abitati più raccolti e, quindi, la maggiore preservazione di paesaggi naturali. Sul versante del turismo, ci si dovette adattare a un'offerta turistica pressoché riservata ai turisti motorizzati; per un territorio la cui attrattiva turistica dovrebbe essere in grande misura rivolta a persone romantiche, amanti della natura, sensibili all'ambiente e apprezzanti le semplicità rurali tradizionali, il rivolgersi solo a una clientela che si sposta con una modalità non certo in armonia con l'ambiente costituisce una limitazione non di poco conto, soprattutto se si aspira ad attrarre un turismo internazionale alimentato dall'Aeroporto di Orio al Serio.

La soppressione delle ferrovie fu del resto figlia di un'epoca in cui non si parlava di ecologia e in cui non si pensava che si dovesse risparmiare suolo e tutelare l'ambiente. L'idea dominante era che la motorizzazione individuale fosse un'espressione di benessere e di progresso, che il trasporto pubblico avrebbe così esaurito la sua funzione e che, quindi, per consentire la mobilità dei cittadini si dovesse solo pensare a costruire sempre più strade! Quando le ferrovie furono soppresse, il sistema stradale era ancora in gran parte nelle condizioni di un secolo prima; cosicché, nell'ambito delle proteste, fu da più parti fatto notare che, anche solo per questo, non era saggio rinunciare a una struttura di trasporto: fu risposto con la promessa che sarebbero state presto, a compensazione, costruite ogni sorta di strade, superstrade e autostrade che avrebbero permesso di smaltire su gomma l'intera mobilità vallare. Quelle strade, in buona misura, non furono realizzate: fortunatamente, perché avrebbero devastato completamente il territorio sino a renderlo simile a una squallida periferia urbana e, comunque, non sarebbero bastate, così che se ne sarebbe sempre richiesta la costruzione di nuove! Tuttavia, quella promessa rende bene l'idea di come già allora si comprendesse la misura di quanto sarebbe stato necessario per garantire la mobilità nelle Valli solo per strada!

Attualmente è agevole osservare come il fabbisogno di strutture stradali nelle Valli (ovvero la somma delle strutture esistenti con quelle di cui si auspica la costruzione) è **abnormemente elevato** per delle Valli quasi a fondo cieco, ovvero prive di traffico di transito (Il Passo di S.Marco e il Passo del Vivione non alimentano certo un traffico di transito significativo!). In pratica la densità abitativa (bacini di traffico dell'ordine dei 100000 abitanti per la Valle Brembana e dei 150000 abitanti per la Valle Seriana) e di insediamenti produttivi o di servizi **non è certo così elevata da giustificare complessi sistemi viari comprendenti autostrade, superstrade,, svincoli, ecc, ma è decisamente troppa per poter contare essenzialmente solo sulla mobilità individuale!**

La conseguenza è un territorio soffocato, tormentato e in gran parte irrimediabilmente compromesso e degradato per la pressione veicolare. La popolazione, in grande misura, è esplicitamente stanca di questa situazione, ma, purtroppo, ormai assuefatta all'uso dell'automobile, stenta a immaginare di muoversi in modo diverso e a non considerare l'automobile irrinunciabile, ragion per cui si ostina a sostenere soluzioni basate in un modo o nell'altro sul principio secondo cui, *"se in un posto vi sono troppe auto, si deve*

spostare una parte di queste in un altro posto". Non ci si rende conto che questo equivale a moltiplicare i luoghi in cui vi sono auto e, quindi, a suggellare la relativa progressiva invasione!

Per creare un'inversione di tendenza è innanzitutto necessario investire intensamente nel trasporto pubblico e, quindi, **recuperare le ferrovie**. Il guaio è che in un territorio di fatto ormai in gran parte ridotto a "terra bruciata", l'antico sedime ferroviario, **che era stato conservato proprio anche per lasciare aperta la possibilità di ripristinare un sistema di trasporto pubblico sostenibile**, finisce con l'essere considerato dalla gente come una "riserva" di verde, un luogo dove si può ogni tanto rilassarsi lontano dai motori e andare in bicicletta, così che la prospettiva del ritorno delle rotaie genera diffidenza e ostilità ("*Ci vogliono togliere l'unico nostro polmone di verde!*"). Insomma: in una realtà sociale in cui si è abituati a far conto, per la mobilità, sulle auto, ma in cui, nel contempo, ci si sente oppressi dall'onnipresenza delle auto stesse, lo spazio per respirare viene cercato a scapito del trasporto pubblico (che si pensa abbia un'utilità relativa). Peccato che, a questo modo, si precluda uno strumento **irrinunciabile** per dare un futuro al territorio che verrà lasciato ai propri figli! Non mancano comunque casi in cui ci si oppone al ritorno delle rotaie nella sede, che era stata per esse costruita, in quanto si è trovato comodo impadronirsi per parcheggiare le auto o perché si è approfittato dello spazio per tenere il mercato settimanale!

Per coloro che ancora sostengono che per bacini di traffico rispettivamente di 100000 e di 150000 abitanti in territori montani con innumerevoli vincoli paesaggistici e con grave mancanza di spazio, sia sufficiente un'accessibilità basata solo sulle strade e sulla mobilità individuale, concludiamo proponendo qui di seguito un confronto con altre Valli, in altri Paesi tutt'altro che con la fama di "spreconi"

GERMANIA – Baden Wuerttemberg – ALBENTAL

Da Ettlingen a Bad Herrenhalb - Km 24 – popolazione residente (esclusa Ettlingen) circa 25000 abitanti (circa 1040 abitanti per chilometro)- Funziona una ferrovia percorsa da elettromotrici di tipo tranviario originanti dal centro della città di Karlsruhe con orario cadenzato ogni ora (mezz'ora nelle ore di punta) dal primo mattino sin oltre mezzanotte. Viene effettuato anche servizio merci.

GERMANIA- Baden Wuerttemberg – HOELLENTAL

Da Friburgo a Seebrugg - Km 30 - popolazione residente (esclusa Friburgo) circa 30000 abitanti (circa 1000 abitanti per chilometro) - Funziona una ferrovia percorsa da treni a due piani dell'Azienda nazionale DB con orario cadenzato ogni ora (mezz'ora nelle ore di punta) dal primo mattino sin quasi a mezzanotte. Viene effettuato anche servizio merci.

AUSTRIA – Tirolo - STUBAITAL

Da Innsbruck a Fulpmes - Km 18 – popolazione residente (esclusa Innsbruck) circa 10000 abitanti (circa 550 abitanti per chilometro) – Funziona una ferrovia a scartamento ridotto percorsa da elettromotrici di tipo tranviario originanti dal centro di Innsbruck con orario cadenzato ogni ora (mezz'ora nelle ore di punta) dal primo mattino sino a tarda sera.

PER CONFRONTO

Valle Brembana sino a Villa d'Almè - Km 9 – popolazione residente circa 23000 abitanti (circa 2500 al Km).

Valle Brembana da Villa d'Almè a S.Giovanni Bianco - Km 20 – popolazione residente (esclusa Villa d'Almè) circa 23000 abitanti (circa 1250 al Km)

Valle Seriana da Albino a Vertova - Km 7 - popolazione residente (esclusa Albino) circa 17000 abitanti (circa 2400 al Km)

Valle Seriana da Vertova a Clusone - Km 17 - popolazione residente (esclusa Vertova) circa 15000 abitanti (circa 880 al Km)

N.B. Per tutti i casi i dati indicati riguardano solo la popolazione dei comuni insistenti sui percorsi e non quella dei rispettivi interi bacini di traffico, ragion per cui dovrebbero, a stretto rigore, essere aumentati per difetto.

25 agosto 2017

Maurizio Alfisi (con la collaborazione di Maurizio Lussana)