

IL RACCONTO

La grande "rapina" del treno

di Maurizio Alfisi
e Maurizio Lussana

Negli anni '60, allorché furono chiuse le "Ferrovie delle Valli", furono sopresse 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 in Valle Seriana 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 1.700.000 viaggiatori e 85.000 tonnellate di merci. Nel 1963 furono movimentati circa 2.500 carri in Valle Brembana e 3.200 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 sopresse! 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.

Gli escamotages

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

trattanto 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'approprimento 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



za di quello che si perpetrava nei confronti delle generazioni future, fu deciso che esse rimanesse 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 di-

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 gros-



spersione degli insediamenti, raggiunte 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 assisteva 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".

L'assalto al sedime
Per il terzo ordine di fenomeni, invece, presso altri, al-

so 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!".

» segue a pag. 54



L'ULTIMO TRENO ARRIVÒ A CLUSONE LA SERA DEL 28 AGOSTO 1967

50 anni fa Ultima fermata a Clusone

(p. b.) "Sembrava (davvero) il treno un mito del progresso" (titolo del bellissimo studio di Mino Scandella - 8° quaderno del Clubi Clusone, 2012, che riprende un passaggio della canzone di Francesco Guccini: "La locomotiva"). Il treno come grande invenzione di trasporto, anche se all'inizio "pieno di signori", poi diventato mezzo di locomozione popolare, quando i suddetti "signori" si sono fatti l'automobile (e anche i panfili e gli aerei).

E questa è una storia di "signori" che, nell'intento (riuscito) di far soldi, hanno affossato senza rimorsi un mezzo di trasporto adesso rimpianto. Sì, c'è stato un tempo in cui, in varie forme, su rotaie si arrivava perfino a Sarnico e a Lovere. E ovviamente, visto che ne parliamo, a Clusone, la meta più difficile da raggiungere per il dislivello tra Ponte Nossa e l'altopiano.

Sintetizziamo il lavoro di Mino Scandella: è appena fatta l'Italia che a Clusone il sindaco Giovanni Speranza presenta in Provincia uno studio di fattibilità di collegamento ferroviario. Se ne faranno altri, di studi, tra il 1868 e il 1878. La Provincia fa l'appalto per il primo tratto Bergamo-Vertova nel giugno 1881. Nel giugno 1884 viene aperto il tratto Bergamo-Albino, il 23 agosto dello stesso anno il treno arriva a Vertova. Un solo anno ancora e il 23 marzo 1885 si arriva a Ponte Nossa e tre mesi dopo a Ponte Selva. Clusone la prende male, malissimo, il suo orgoglio di "capitale" viene compromesso, tanto più che la giustificazione, oltre a quella del dislivello (che infatti fa pensare a un prolungamento lungo il Serio verso Villa d'Ogna e Ardesio) c'è quella dello scarso peso industriale (la ferrovia puntava molto sul trasporto merci).

C'era il progetto di prolungamento della ferrovia verso Ardesio. Abbandonato.

Clusone pensa a se stesso, non gli basta nemmeno un progetto, uno dei tanti, che prevede che il treno arrivi ai "Morti vecchi" delle Fiorine. Nel 1903 si crea un Comitato e il Comune di Clusone stanziava 200 mila lire per la ferrovia. Si costituisce la "Società Anonima Ferrovia Ponte Nossa-Clusone" che emette 1.500 "azioni" di 100 lire l'una, altri 150 mila lire a disposizione. Altri progetti, tra cui quello di una linea elettrificata, sul modello di quello brembano, in funzione dal 1906. Il 6 maggio di quell'anno un referendum tra la popolazione (votano solo i maggiorenti maschi) dà l'esito sperato: 350 votanti, 344 a favore dell'aumento di capitale della Società. Nel 1908 tutte le pratiche ministeriali e provinciali sono a posto ma fallisce a Ponte Nossa il Cottonificio che aveva promesso di fornire l'energia elettrica. Si ripiega sulla trazione a vapore e ci si affida alla società belga che gestisce il tratto Bergamo-Ponte Nossa. Si costruisce la stazione, in basso, il viale che porta verso la città, arroccata in alto (qui si inserisce la vicenda grottesca del sindaco Giuseppe Barca che viene costretto a dimettersi con l'accusa di aver curato i propri interessi sui terreni attraversati dal viale della stazione).

Il primo treno arriva a Clusone il 4 settembre 1910 con cerimonia di benedizione del vescovo Giorgio Gusmini (già arciprete di Clusone e poi cardinale a Bologna). Ma il servizio entra in funzione l'8 marzo 1911 e l'inaugurazione vera è il 12 marzo, fiori, bande musicali, corteo, discorsi, fuochi d'artificio e... bevute. Costo finale: 856 mila lire.

Nell'euforia si pensò a un prolungamento della ferrovia fino a Valbondione da una parte e addirittura fino a Vilminore, Schilpario e... Borno, il che si



poteva come alternativa al progetto camuno di una ferrovia Darfo-Vilminore.

Insomma si pensava davvero al treno come "un mito di progresso". Curiosa l'annotazione sulle fermate "autogestite". Il treno arrancava al punto che i passeggeri potevano "saltare" dal treno quando era loro conveniente farlo, senza arrivare alla lontana stazione. Sul viale della stazione si costruirono villette e anche le scuole elementari (l'asilo c'era già). Il monumento ai Caduti è del 1924.

I belgi cedettero le due ferrovie (brembana e seriana) a una società tutta bergamasca creata nel gennaio 1918: Società Anonima Valle Seriana pur conservando il Comune di Clusone il titolare della concessione del tratto Ponte Nossa-Clusone. I sogni rimasero: nel 1922 la Provincia delibera il prolungamento Ponte Nossa-Piario-Villa d'Ogna. L'assemblea degli azionisti della Ferrovia votò contro. Fine del sogno complementare. Fu invece istituito il collegamento diretto con Milano: arrivo a Clusone la sera del sabato alle 19.38 e ripartiva la domenica sera alle 19.00. Diventerà giornaliero nel 1947 per il periodo estivo.

Poi il crollo, il "mito di progresso" diventa l'auto e il trasporto su gomma. Molte "corse" vengono sostituite dai pullman. Era l'inizio della fine.

L'ultimo treno che arrivò alla stazione di Clusone fu quello della sera del 28 agosto 1967, 57 anni dopo l'arrivo trionfale del primo treno, il 4 settembre 1910. Poi le "corriere" della SAB (la società fondata nel 1966 con il nome di Società Autoferrrovie Bergamo del gruppo Italcementi rilevando la concessione della Società Ferrovie Valle Seriana) vinsero la battaglia, sostituendo gradualmente negli anni le corse dei treni con quelle concorrenziali degli autobus (era la stessa società!). Il ridicolo è che per anni quei pullman di linea mantenevano le fermate dei paesi nelle vecchie piccole stazioni, arrivando al grottesco di Ponte Selva, dove i passeggeri salivano e scendevano su alla vecchia stazioncina di metà ripa.

Il 17 marzo dell'anno prima, nel 1966, era stata chiusa la Ferrovia della Val Brembana. C'era una galleria (nei pressi di Villa d'Almè) che non veniva ritenuta "sicura". Fu una scusa. Fu l'anno dopo, nell'estate del 1967 che anche la ferrovia della Val Seriana venne chiusa. Qui non c'erano scuse, la decisione fu presa dal Ministero nell'ambito del taglio dei "rami secchi".

La Società dichiarava una perdita di 150 milioni annui sorvolando sul fatto che i 46 milioni che in-

» segue a pag. 54

La grande "rapina" del treno

La saturazione

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 costringendo 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!

I "rami secchi"

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!

Le "irregolarità"

Il terzo pilastro risiedeva nelle trame subdole e occulte. Ovviamente non si possono avere dettagli di quelle che sarebbero potute essere oggetto di indagini giudiziarie, ma si possono comunque intravedere evidenti irregolarità perpetrate. Si sono già visti gli escamotages 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 7.000.000 Kilowatt, sugli 8.650.000 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.

Il turismo

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.

L'ULTIMO TRENO ARRIVÒ A CLUSONE LA SERA DEL 28 AGOSTO 1967

50 anni fa Ultima fermata a Clusone

cassava dallo Stato li destinava, invece che alla manutenzione e potenziamento della ferrovia, al rafforzamento del... parco automezzi su gomma. La perdita era dovuta anche al fatto che si era ridotto il trasporto su ferro delle merci, per la crisi economica ma anche per le tariffe troppo alte, il che scoraggiava l'utenza sia di passeggeri che delle industrie.

Eppure i tempi di percorrenza premiavano già allora il treno (figurarsi con il traffico di oggi): nel 1957 il treno, con le stesse fermate, da Clusone a Bergamo impiegava 1 ora e 6 minuti. L'autobus Sab a luglio di dieci anni dopo impiegava due ore abbondanti. E nel 1964 sulla provinciale della Valle Seriana furono contati 25 mila automezzi (di cui un centinaio di autobus).

I sogni finirono per riprendere faticosamente negli anni scorsi con il ritorno della ferrovia Bergamo-Albino. E il prolungamento a Vertova trova già resistenze, figurarsi quello per Ponte Nossola e per Clusone.



Vi fu così una generale dispersione degli insediamenti, con connessi consumo enorme di suolo e cementificazione. Se si confrontano le nostre Valli con altre in cui è stata conservata la ferrovia, come per esempio la Val Vigèzza, 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.

Promesse promesse

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!

Troppe auto

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 100.000 abitanti per la Valle Brembana e dei 150.000 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!

Il circolo vizioso

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!

Esempi esteri

Per coloro che ancora sostengono che per bacini di traffico rispettivamente di 100.000 e di 150.000 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.