



LEGAMBIENTE

PIÙ TRENO



ORARI, DISSERVIZI PROSPETTIVE

FEBBRAIO 2009

PIÙ TRENO

Più treno e meno auto. Le scritte pennellate lungo la S.S. 38 non bastano ad individuare una concreta ipotesi di rilancio della ferrovia. Gli slogan dell'anonimo amico del trasporto su rotaia non esauriscono certo il tema e sorvolano ad esempio sul fatto che avere più treni (e lo stiamo sperimentando proprio ora) non è sufficiente a togliere auto dalle strade.

Ma in questi giorni i treni sono stati oggetto di discussione unicamente per taluni aspetti degli orari e per i frequenti disservizi. Nelle recenti diatribe sembra latitare lo sforzo di affrontare il problema in termini di convenienza economica, di qualità dell'ambiente e di mobilità. Politici ed amministratori hanno spesso ridotto il loro ruolo a quello di collettore delle proteste più disparate ed a volte di segno contrario: emblematico è il caso dei sindaci che, nei giorni pari si fanno portavoce del disagio causato dai "treni-lumaca" e nei giorni dispari chiedono di assegnare nuove fermate ai diretti.

Il richiamo al trenino rosso del Bernina, promosso dall'Unesco a patrimonio dell'umanità, il sogno di collegamenti intervallivi e di prolungamenti, l'ipotesi ancora generica di una "metropolitana di valle" sono, nella migliore delle ipotesi, uno stimolo a fantasie destinate a rimanere tali. In realtà lo scenario dei trasporti, e non solo nella nostra valle, è dominato da una cultura del mezzo individuale che ha relegato il treno ad un ruolo del tutto marginale e si continua a dare credito ai miracoli che discenderebbero automaticamente dalla realizzazione di strade a quattro corsie. Le spregiudicate promesse politiche, periodicamente lanciate negli ultimi vent'anni hanno stimolato aspettative di soluzione dei problemi della mobilità provinciale affidata unicamente a nuove lingue di asfalto da infilare nelle poche parti di fondovalle scampate allo sbrodolamento edilizio.

Finita però la fase dei flussi finanziari facili e spensieratamente distribuiti, il quadro di austerità della spesa pubblica rende obbligatorio un maggiore realismo ed una maggiore prudenza nella gestione di risorse destinate a divenire sempre più scarse.

E non si può più neppure escludere che il peggioramento della qualità dell'aria renda necessarie anche da noi l'adozione di regolamentazione della circolazione veicolare: la concentrazione di polveri sottili, sul fondovalle, ha normalmente livelli metropolitani.

Legambiente ritiene sia giunto il momento di tentare una riflessione più matura, di misurarsi con una realtà complessa nell'ambito della quale vanno distinti i problemi della rete nazionale da quelli, più specifici, della Milano-Tirano con la sua diramazione per Chiavenna, e di porre in relazione

Affrontare il problema in termini di convenienza economica, di qualità dell'ambiente e di mobilità

questi ultimi con la più ampia tematica della gestione e della salvaguardia del territorio.

I dati, si sa, sono un argomento testardo ed a volte anche un po' noioso. Pure da essi non si può prescindere se si vuole svolgere una riflessione che sfoci nell'elaborazione di ipotesi che presentino un conveniente rapporto tra costi e benefici e che abbiano quindi una concreta possibilità di tradursi in fatti.

Non tutte le cifre che si forniscono hanno la pretesa dell'assoluta precisione, anche perché su talune grandezze, non essendo mai stata compiuta una indagine ad hoc, ci si deve affidare a stime condotte attraverso la comparazione con realtà assimilabili che non sono però mai perfettamente identiche a quella sotto esame. Il rispetto delle categorie della ricerca economica dei trasporti garantisce comunque, se non una precisione al centesimo, perlomeno una attendibile valutazione dell'ordine di grandezza di fattori fondamentali quali il valore patrimoniale delle immobilizzazioni tecniche, il livello delle spese di esercizio e gli oneri di investimento.



Consistente, marginale, sottoutilizzato

L'attuale consistenza della rete al servizio della Provincia risale al 1902, quando fu inaugurata la Sondrio-Tirano.

In seguito non sono mancati progetti coraggiosi, come quello della Tirano-Bormio con diramazione verso Edolo attraverso l'Aprica, presentato dalla Alb Buss & Cie, la stessa società di *engineering* (oggi diremmo così) cui si deve il progetto della linea del Bernina. Gli elaborati grafici, nei quali non si sa se siano da ammirare di più la capacità genialità della visione complessiva o la minuziosa cura anche dell'ultimo particolare, sono conservati a Sondrio presso l'archivio della Provincia.

Non raggiunte mai la fase della progettazione esecutiva il previsto prolungamento da Edolo attraverso il Tonale verso la Val di Sole e quella Trento-Malè che è stata recentemente prolungata sino a Marilleva e per la quale è già finanziata la prosecuzione in direzione del passo.

Negli ultimi decenni dell'800 e sino a pochi anni or sono si è parlato a lungo del traforo di base dello Spluga. L'interesse intorno all'argomento ha prodotto una mole ragguardevole di convegni e di pubblicazioni in larga parte smaccatamente celebrative, e forse è servito solo a distrarre l'attenzione da problemi più attuali. Esso ha comunque perso di attualità di fronte all'attuale scenario delle trasversali ferroviarie nell'area centroalpina: il traforo di base del Lötschberg è già in funzione, quello del Gottardo sarà aperto nel 2015, mentre quello del Brennero è in fase di progettazione esecutiva.

Il corpo viario delle nostre linee si è arricchito nel 1926 con il raddoppio della Monza-Carnate e nel 1970 con il cosiddetto quadruplicamento della Milano-Monza. Quest'ultima opera, che è tecnicamente più corretto definire un affiancamento, è viziata da un macroscopico errore di progettazione che fu a suo tempo sottolineato da autorevoli tecnici anche in ambito FS. Queste sue carenze si sono manifestate appieno con l'ultimo cambio di orario, quando è apparso evidente che la strozzatura causata da una scelta infelice ha vanificato in larga misura i benefici derivanti dall'avvenuto raddoppio della linea di Lecco; ma su questo si tornerà più avanti.

Le linee al nostro servizio, pur se rimaste prive di rilevanza strategica nell'ambito della rete nazionale, rappresentano tuttavia una realtà patrimoniale di tutto rispetto. Limitando l'analisi alla porzione a nord di Lecco, si può stimare che per costruirle oggi e dotarle dell'attuale parco di rotabili e delle attrezzature tecnologiche non basterebbe 1 miliardo di €.

La loro rilevanza ai fini dello sviluppo provinciale e dell'assetto del territorio, che alla fine degli anni '50 era ancora considerevole, ha cominciato a contrarsi con l'avanzare della motorizzazione individuale di massa.

La linea al nostro servizio, con l'attuale parco di rotabili e attrezzature ha un valore di almeno 1000000000 €.

“Priorità alla ferrovia”

La legge 102/90 (legge Valtellina), varata dopo l'alluvione dell'87, costituiva il classico provvedimento post-catastrofe, caratterizzato da un coacervo di interventi distribuiti a pioggia. Vantava alcuni aspetti strategici, tra cui la netta opzione di “priorità della ferrovia”. Questa dichiarazione di intenti è poi stata travolta dalla dispersione dei finanziamenti e dal prevalere dei progetti stradali, sponsorizzati da politici di rilevanza sia nazionale (i vari Prandini e Gaspari) che locale, ed è stata in parte vanificata dall'assenza di un adeguato monitoraggio sul grado di realizzazione delle opere finanziate. Nonostante questo “strappo”, le nostre ferrovie hanno beneficiato di finanziamenti cospicui, che hanno consentito di realizzare, in tutto o in parte, interventi di importanza strategica.

La fetta più grossa è stata destinata a cofinanziare, insieme ad un contri-

buto regionale già stanziato con una precedente legge, il raddoppio della sezione Carnate–Airuno.

Ecco una sintesi degli altri interventi a carico della Legge Valtellina e del loro stato di avanzamento.

Il felice momento rappresentato dalla Legge Valtellina ha però rappresentato poco più che un episodio isolato. Il processo di marginalizzazione della ferrovia è continuato in parallelo con la progressiva perdita di consapevolezza sulle sue enormi potenzialità.

LOCALIZZAZIONE	OGGETTO	STATO DI AVANZAMENTO
Colico – Chiavenna	Controllo Traffico	in fase di ultimazione
Delebio e Castione	Sottostazioni elettriche	realizzate
Mandello Lierna Bellano Dervio Ardenno Tresenda	Messa a modulo stazioni per consentire l'ingresso contemporaneo di 2 treni	realizzate all' 80%
Ponte	Messa a modulo stazione per consentire l'ingresso contemporaneo di 2 treni	neppure iniziato
Colico	Messa a piano regolatore della stazione	In corso da 6 anni

Si può dire che il suo valore aggiunto più cospicuo, negli ultimi anni, è stato rappresentato dalla sua semplice presenza, che ha costituito un freno, all'inarrestabile dilagare dei capannoni ed un valido baluardo a difesa di aree agricole pregiate.

L'offerta è cresciuta in termini quantitativi, seguendo un trend avviato con l'embrione di orario cadenzato del 1988 confermato dal tanto discusso orario entrato in vigore il dicembre scorso; parallelamente è cresciuto, in termini assoluti, il numero dei viaggiatori (anche se la quota di mercato è diminuita). Quello che invece ha continuato a modificarsi radicalmente è stata la percezione, da parte della collettività provinciale, della funzione del treno, che oggi viene visto e vissuto come un servizio sociale, contraddistinto per di più da una negativa immagine pauperistica, destinato quasi esclusivamente all'utenza pendolare; utenza che nelle nostre valli, complice la distribuzione estremamente frammentata degli insediamenti commerciali e produttivi, si riduce a poco più dell'utenza scolastica. A confer-

ma di quanto sopra, segnaliamo due momenti e due reazioni.

Nel mese di agosto dello scorso anno la tratta Sondrio–Morbegno è stata chiusa al traffico, col pretesto di lavori, dal 3 al 31 agosto. Per i turisti che si ostinano a raggiungere la Valtellina lasciando a causa l’auto, quello che doveva essere un viaggio all’insegna del relax e della comodità (non scomodiamo il comfort) si è trasformato in una penosa avventura da tempo di guerra, trasbordi su e da autobus sostitutivi spesso sovraffollati, ritardi che in alcuni casi hanno superato le due ore e coincidenze “saltate”.

L’unico commento da parte istituzionale è stata una presa di posizione da parte dell’assessore provinciale al turismo, che si è dichiarato “soddisfatto” della volontà delle ferrovie di investire sulle nostre linee e della scelta di effettuare i lavori nei mesi di agosto, quando i pendolari non ci sono e tanto i turisti ... viaggiano in auto.

Il 14 dicembre è entrato in vigore il nuovo orario, ispirato al criterio di sfruttare al meglio i (non grandissimi) benefici offerti dal raddoppio da Airuno a Carnate. Come sempre succede nel caso di variazioni significative, le innovazioni hanno favorito alcuni segmenti di utenza pendolare, che naturalmente portano a casa e tacciono, e ne hanno penalizzato altri che, altrettanto naturalmente, levano alte le loro proteste.

Si è così verificato che il disagio di alcune categorie di utenti, che costituisce senz’altro “un” problema, è diventato, a giudicare dall’attenzione gli è stata riservata, “il” problema dei trasporti ferroviari in provincia.

Naturalmente l’esigenza degli studenti di raggiungere le scuole e di tornare a casa in tempi ragionevoli è un’esigenza sacrosanta e soddisfarla costituisce un elemento fondamentale dell’attuazione del diritto allo studio. È un po’ meno ragionevole focalizzare l’attenzione su un singolo aspetto del tema mobilità, mentre si trascura completamente l’attitudine di una infrastruttura “pesante”, quale quella costituita da oltre 100 km di binari con una potenzialità di trasporto nettamente superiore a quella abituale nel nostro paese per le linee a binario unico, a costituire la spina dorsale di un efficiente sistema di trasporti.

Le nostre considerazioni su questi temi hanno l’ambizione di non limitarsi ad una sterile accademia intorno ad ipotesi astratte od alla esposizione del solito cahier de doléances. Si vogliono fornire spunti di riflessione intorno a tre domande:

Che utile può trarre il territorio provinciale dalla ferrovia ?

Che utile ne trae attualmente?

Quali azioni si possono intraprendere a livello locale per superare i limiti di oggi ?

Il nuovo orario, ispirato al criterio di sfruttare al meglio i benefici offerti dal raddoppio Airuno Carnate

Cosa serve al pellegrino che bussa alla porta del monastero ?



È doveroso premettere che una ferrovia rappresenta sempre e comunque una cospicua immobilizzazione di capitale e che i costi fissi rappresentano una quota rilevante (nel caso nostro i 2/3) delle spese di esercizio. La sua presenza è quindi economicamente giustificata solo in presenza di un adeguato volume di traffico che consenta di “spalmare” i costi su un volume adeguato di utenze.

Tale fondamentale va corretto con la considerazione (di importanza capitale per una realtà ambientale come la nostra) che la ferrovia “mangia”, a parità di viaggiatori e merci trasportate, una quota minima di territorio rispetto alla strada con una proporzione che vada un quarto ad un decimo.

Quanto al vantaggio del treno in termini energetici, esso va sottolineato, ma non dato per scontato in ogni situazione. Un treno consuma meno energia di un autobus se il presenta un tasso medio di occupazione pari almeno al 50% dei posti.

Nell’affrontare l’analisi bisogna nettamente distinguere la sezione a sud di Lecco, posta a servizio di un’area densamente popolata a ridosso della conurbazione milanese, con una domanda di mobilità così elevata da richiedere la difficile coesistenza di un servizio di tipo semi-metropolitano con la presenza di treni più veloci destinati ai collegamenti a medio raggio da e per Lecco, Lario Orientale e Valtellina.

A nord di Lecco la domanda è meno consistente, ed ha fornito anche qualche motivo per fare affermare ad autorevoli dirigenti delle FS che la presenza della ferrovia in tale aree è “in discussione”. Questa tesi non può essere semplicemente contestata accampando un “diritto” che non esiste. La migliore difesa contro le ricorrenti tentazioni di resuscitare la politica dei “rami secchi” consiste nell’utilizzare a fondo tutte le potenzialità del vettore su ferro in rapporto all’area servita.

Ne consegue che è perlomeno rischioso continuare ad appiattirsi sulla visione del treno come “scuolabus su rotaia” che sembra oggi dominante in valle; altrettanto riduttiva, anche se sostenuta da un economista del valore di Alberto Quadrio Curzio, l’ipotesi di chi vorrebbe che la ferrovia si limitasse a fornire alcune coppie di treni veloci tra la provincia e la metropoli.

La sopravvivenza di una infrastruttura il cui valore patrimoniale supera il miliardo di € ed i cui costi di esercizio, dedotti i quasi insignificanti introiti del traffico, ammontano ad oltre 40 milioni di € l’anno non può essere garantita se la stessa è sottoutilizzata: non possiamo permetterci di perdere nessun potenziale segmento di utenza.

Di fronte al servizio dei treni diretti l’utenza ha dimostrato un elevato

gradimento: complici le difficoltà di penetrazione e di circolazione a Milano, per il valtellinese l'opzione del treno è largamente vincente sull'automobile (ed è questo il vero punto forte della tesi del nostro illustre economista), tanto che non è azzardato pensare che anche un ulteriore incremento dell'offerta troverebbe un ampio riscontro.

Ma per il futuro del nostro turismo e per il riequilibrio territoriale è fondamentale acquisire al treno anche quote di quegli spostamenti a medio raggio per i quali, in realtà simili alla nostra, esso viene abitualmente privilegiato.

Non è poi così scontato che alla realizzazione della nuova SS 38 debba seguire un incremento delle presenze turistiche ricche (quelle che portano soldi, per intenderci); già l'apertura della SS 36 ha portato, specialmente in bassa valle, ad uno sgradito incremento di quel visitatore "mordi e fuggi" che non spende un centesimo e lascia dietro di sé solo gas di scarico.

Esistono viceversa certe forme di fruizione "leggera" del nostro territorio, in particolare del fondovalle ma non solo di quello, per le quali il treno rappresenta, potenzialmente, il mezzo di elezione. In una esemplificazione che non ha nessuna pretesa di essere esaustiva si possono citare l'escursionismo, il cicloturismo e il rafting lungo l'asta fluviale dell'Adda tra Colico e Tirano, il bird watching nell'oasi faunistica del Pian di Spagna e lungo il lago di Novate Mezzola; c'è poi il nordic walking ...

Negli ultimi trent'anni sono stati profusi sforzi titanici per convincere il turista a venire in valle solo con l'automobile: la brillante trovata di collocare nell'agosto scorso la manutenzione è solo la ciliegina sulla torta costituita da una interminabile serie di chiusure nel fine settimana per lavori che nell'Europa civile si fanno di notte, dalla mancata integrazione tariffaria con gli altri mezzi di trasporto, dalla inaffidabilità del servizio di trasporto delle biciclette e da stazioni inospitali. Nonostante questo aiuto, la domanda è più consistente di quanto mostrino di ritenere i nostri politici, e lascia intendere a quali livelli potrebbe arrivare se il gestore cambiasse registro anche solo in ordine agli aspetti problematici che abbiamo appena sottolineato.

Necessariamente più selettivo è l'approccio alle tematiche legate alla mobilità a breve raggio interna alla provincia. È divenuto ormai impensabile servire, non diciamo col treno ma con qualunque sistema di trasporto pubblico, quella mobilità con punti di origine e destinazione talmente frammentati da essere irrimediabilmente consegnati al mezzo individuale.

Esistono però ancora, oltre agli istituti scolastici, dei punti generatori di mobilità sufficientemente concentrati da poter essere soddisfatti dal trasporto su rotaia. Il discorso non va limitato al pendolarismo di studenti e lavoratori. Sondrio è il paradigma di una cittadina per la quale la ferrovia ha costituito, sino agli anni '60, una barriera allo sviluppo urbanistico in

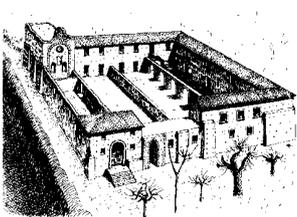
È
fondamentale
acquisire al
treno anche
quote di
spostamenti a
medio raggio

direzione Sud (od almeno è stata percepita come tale). La successiva espansione dell'abitato ha portato la stazione in una posizione paracentrale, per cui si può oggi dire che da essa si può raggiungere la maggior parte degli insediamenti commerciali e dei servizi con un percorso pedonale non superiore ai 15 minuti che sembrano costituire la barriera invalicabile per i bipedi del nostro millennio.

Se poi si considera che Sondrio è in realtà solo la porzione centrale di una città a sviluppo lineare che si sviluppa da Poggiridenti Piano a Castione lungo l'attuale SS 38, la presenza della ferrovia lascia intravedere la possibilità di infittire l'attuale schema di esercizio con l'istituzione di due fermate aggiuntive a servizio del capoluogo (Sondrio Ovest nelle vicinanze del ponte sul Mallero e Sondrio Est nella zona di via Nani), supportate da interventi di parcheggio. La mole del compatto serpente di acciaio che ogni mattina, tra le 7.30 e le 9 si riversa su via dello Stadio e sul viale Stelvio è destinata ad accrescersi, e non a ridursi, per effetto della costruzione di una superstrada a 4 corsie dal Trivio di Fuentes fino a Sondrio. L'obiettivo di allentare la morsa del traffico veicolare che attualmente assfissa il capoluogo può passare solo attraverso il recupero funzionale del mezzo collettivo e pubblico.

Si tende spesso a dimenticare che una parte della popolazione non usa l'auto; ed è una parte destinata a crescere con l'incremento dell'età media e, senza voler fare gli uccellacci del malaugurio, con quella riduzione del tenore di vita dei pensionati che sembra al momento irreversibile. Discorso simile, anche se le ragioni che ne stanno alla base sono diverse quando non addirittura opposte, riguardano sempre più i giovani ed i giovanissimi: una efficiente alternativa all'auto può rappresentare per strati estesi della popolazione una sorta di social card di alta valenza e priva di umilianti aspetti caritativi.

Cosa passa il convento



A sud di Lecco la ferrovia soffre del deficit infrastrutturale cui si è accennato sopra: si sforza di fare troppo rispetto alla sua potenzialità e tuttavia è condannata a far poco rispetto ai bisogni del territorio. La massa degli spostamenti, non solo strettamente pendolari, che grava principalmente su Milano (ma anche su Monza e, in misura minore, su Lecco) richiederebbe almeno un treno locale ogni mezz'ora ed uno ogni quarto d'ora nelle fasce di punta. L'attuale consistenza dell'infrastruttura consente di essere affidabile con una offerta pari alla metà, e dove è stato compiuto lo sforzo di offrire qualcosa di più (nella fascia tra le 7.45 e le 9.30) i ritardi sono quotidiani e pesanti.

A nord di Lecco l'offerta è relativamente abbondante. Le sue soddisfa-

centi dimensioni qualitative riflettono la contenuta antropizzazione del territorio, che è cresciuta molto meno rispetto a quanto avvenuto nell'area metropolitana. È quindi bastato iniettare su una infrastruttura, che è sostanzialmente rimasta nello stato di inizio '900, una sufficiente dose di tecnologia neppure troppo sofisticata per garantire un incremento dell'offerta corrispondente alla cresciuta domanda.

L'analisi quantitativa dell'offerta è limitata per semplicità di esposizione ai giorni feriali. Tra Sondrio e Milano Centrale circolano 10 coppie di treni diretti, 8 delle quali attestate su Tirano; Tirano è servita, oltre che dai 16 diretti, da altre 8 coppie di treni locali da e per Sondrio, mentre tra Colico e Chiavenna l'offerta comprende 15 coppie di treni locali; tre coppie di treni merci, anche se destinate al servizio pressoché esclusivo di un solo cliente (la Levissima) tolgono dalle nostre strade poco meno di 40 autotreni al giorno (circa il 5% del totale). È la linea a binario unico della rete nazionale che vede il più alto numero di treni/giorno.

Dal punto di vista qualitativo le cose non vanno altrettanto bene.

La trazione dei treni pesanti è affidata alle più moderne locomotive del parco Trenitalia per servizi regionali. Le corse locali, meno frequentate e praticamente riservate agli anziani, sono appannaggio di automotori che stanno per raggiungere il mezzo secolo di vita. La loro età li caratterizza anche per una elementare dotazione tecnologica: sono molto affidabili e sono i soli su cui il riscaldamento e la ventilazione funzionano sempre! Le note positive però si fermano qui.

Se le cancellazioni di corse per mancata disponibilità dei rotabili sono ben al di sotto dell'intollerabile livello dell'"inverno nero" 2006 – 2007, chi vi incappa non è certo disposto ad apprezzare il miglioramento. Le avarie agli impianti di riscaldamento e di condizionamento, i guasti al comando delle porte, i sedili sudici, i finestrini opachi per la sporcizia quando non oscurati dai graffiti fanno parte dell'esperienza quotidiana del viaggiatore abituale.

L'adozione del Sistema di Controllo Marcia Treno ha considerevolmente alzato il livello di sicurezza (è diventato praticamente impossibile oltrepassare un semaforo rosso o superare un limite di velocità), ma ha dilatato i tempi di percorrenza, soprattutto per i treni locali. Su altre reti l'adozione di simili dispositivi ha significato un parallelo sveltimento della circolazione, con minori perdite di tempo per l'arresto e l'avviamento dei treni. Per molti e complessi motivi, sui binari di RFI è avvenuto esattamente il contrario, tanto che con un po' di cattiveria un alto funzionario FS (che nel frattempo era andato in pensione) ha osato affermare che quella italiana è l'unica amministrazione che ha investito 2 miliardi di € per... far andare più adagio i treni.

La puntualità può essere stupefacente per l'addetto ai lavori che conosce

le mille criticità, frutto di un sistema di regolazione del traffico ispirato a criteri superati, che trasformano la marcia di ogni treno in una sorta di corsa ad ostacoli; sulla Milano-Sondrio il numero di treni in orario supera la media regionale; resta però inferiore allo standard cui può e deve ispirarsi un servizio di qualità. Il sistema di informazione sonora nelle stazioni impresenziate (che a nord di Lecco sono la quasi la totalità) è semplicemente inclassificabile.

Questa lista dei peccati, che ha qualche pretesa di organicità, va correlata alle considerazioni di ordine strategico svolte sopra nello sforzo di fornire qualche indicazione su concrete azioni future.

Cosa può fare l'abate per migliorare la cucina del monastero?



La necessità di disegnare, perlomeno in embrione, una prospettiva strategica non comporta che si debba per forza rinunciare ad operazioni di portata tattica; tra l'altro sono le sole che possano portare a risultati tangibili, ancorché modesti, nel breve periodo.

In quest'ottica va senz'altro affrontato il problema dei punti deboli dell'offerta, a cominciare dal servizio su Sondrio nella fascia di punta del mattino, largamente migliorabile anche senza interventi infrastrutturali, magari accettando e (perché no) richiedendo, il compromesso di sostituire con autobus le corse locali (poco frequentate) in uscita da Sondrio tra le 7 e le 8 e liberando la linea per i ben più consistenti flussi, attuali e potenziali, in senso inverso. Su questo terreno la Regione Lombardia che nella sua veste di ente finanziatore del trasporto pubblico locale ha dalla sua un forte potere contrattuale nei confronti di Trenitalia, può rappresentare un partner autorevole. L'inizio potrebbe essere costituito dalla riapertura di un tavolo semipermanente con Trenitalia che veda l'impegno del gestore a presentare le bozze di orario con la dovuta tempestività rispetto alla data di entrata in vigore ed a prendere in considerazione almeno quelle proposte realizzabili nel rispetto dei vincoli tecnici attuali e che non comportino aggravio di costi. L'indecroso balletto dello scorso autunno, con frenetiche trattative e scambio di proposte e controproposte *last minute*, culminato con la prospettiva (che nel resto d'Europa sarebbe considerata aberrante) di un cambiamento d'orario in corso d'opera ben difficilmente può condurre a risultati positivi nella elaborazione di un programma di produzione necessariamente complesso e costituito da una fitta rete di variabili interdipendenti.

Cominciare a “sporcarsi le mani” con alcuni aspetti gestionali può costituire un passaggio obbligato su un possibile percorso che porti le realtà

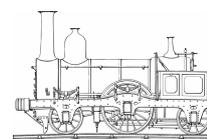
amministrative locali dall'attuale ruolo di questuanti a quello di co-protagoniste di un processo di governo della mobilità sul territorio. E sicuramente condurrà a porsi qualche domanda sulle conseguenze delle decisioni operate nel passato sulla dislocazione di plessi scolastici in provincia: nelle scelte si è tenuto conto molto più delle logiche di campanile che dei problemi della logistica, che è stata considerata una sorta di variabile indipendente del sistema. Di fatto oggi siamo di fronte a 5 sedi di scuole superiori distribuite nell'arco di 90 Km (al servizio di meno di 100.000 abitanti!) e nemmeno il più geniale programmatore di orari riuscirebbe a servire in maniera ottimale i 9 distinti flussi di traffico che si sovrappongono e si intersecano in almeno tre diverse fasce orarie. Bisognerà anche decidere se voler continuare a servire fasce di pendolarità "inventate".

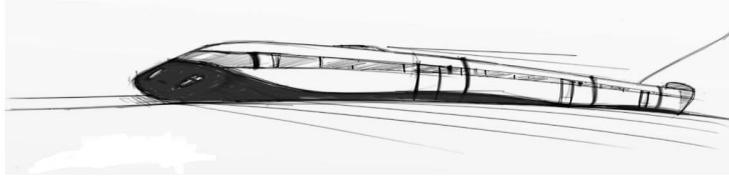
Da decenni l'orario dei treni a servizio degli studenti in uscita da Sondrio verso Lecco dopo le lezioni mattutine ha portato ad adottare, negli istituti superiori del capoluogo, le "ore" di 50 minuti. Al di là di ogni riflessione didattica (in altre nazioni le unità del lavoro scolastico sono di 45 minuti, se mai compensate da un numero maggiore di unità settimanali) si è arrivati alla conseguenza di essere chiamati a servire anche gli studenti che dai loro paesi sulla bassa sponda orientale del Lario preferiscono andare a scuola nella lontana Sondrio piuttosto che nella vicina Lecco perché così... tornano a casa prima!

Qualche miglioramento è possibile, pur nel rispetto dei vincoli infrastrutturali esistenti, nel servizio dei diretti festivi verso Milano; in assenza di un significativo traffico locale, perlomeno tra Sondrio e Lecco, l'effettuazione di un treno ogni mezz'ora al servizio delle correnti turistiche dirette alla metropoli rientra nel novero delle cose possibili.

Il raggio d'azione degli interventi di maquillage non può andare molto più lontano. Ogni ipotesi di rilancio del ruolo della ferrovia dovrà affrontare il tema degli investimenti.

Abbiamo visto che le carenze strutturali più gravi sono quelle rappresentate dal "collo di bottiglia" tra Milano e Monza. Il modo più radicale per superarla consiste nella posa di un'altra coppia di binari, ma questa è operazione da far tremare le vene ed i polsi se si pensa sia ai possibili costi sia alla compatta urbanizzazione della fascia di territorio attraversata. Gli interventi previsti nel pacchetto "Expo 2015" non prevedono nulla per questo oggetto, e sarà forse più realistico concentrare l'attenzione su due possibili interventi suscettibili di risolvere almeno le criticità più gravi: la posa di nuovi scambi che permettano di percorrere a 100 km/h (in luogo degli attuali 30) le "bretelle" di collegamento tra le due linee affiancate e l'adozione di impianti di regolazione del traffico (il c.d. "blocco concatenato") che consentano un minore distanziamento tra un treno e l'altro e quindi una circolazione più intensa.





Come nota a margine, si prospetta un'altra tegola che rischia di capitarci tra capo e collo. Col cambiamento d'orario del 12 dicembre 2009 sarà sicuramente inaugurata la linea ad alta velocità tra Milano e Torino. Ciò comporterà inevitabilmente un maggior numero di treni attestati alla stazione Centrale. Per la stessa scadenza anche il Malpensa Express farà capo al principale scalo milanese; lo stato di avanzamento dei lavori e la scarsa convinzione con cui RFI li sta portando avanti autorizzano qualche dubbio sul rispetto dei programmi, ma comunque è solo questione di tempo il vedere i binari 1 e 2 della veneranda stazione sottratti alle altre correnti di traffico: il rischio di vederci sottratto il consolidato vantaggio derivante da una connessione diretta con la rete nazionale è quindi tutt'altro che escluso. Sarebbe doveroso perlomeno sondare le intenzioni delle FS al riguardo.

A nord di Lecco la linea offre ancora una riserva di capacità non sfruttata e l'attenzione può quindi concentrarsi su interventi finalizzati ad un miglioramento qualitativo. Nel *mare magnum* di tutte le opzioni possibili bisogna sforzarsi, se si vogliono dare indicazioni credibili, di individuare alcune scelte finalizzate alla realizzazione di un preciso modello di esercizio.

Già la semplice ultimazione di tutti gli interventi posti a carico della Legge Valtellina basterebbe ad avvicinarci a livelli di puntualità svizzeri.

Con la messa a piano regolatore di altre due stazioni (Morbegno e Delebio) e con la realizzazione di alcuni posti di blocco intermedi, il sistema raggiungerebbe un grado di affidabilità tale da permettere l'incremento del numero dei treni diretti senza rischi di sovraccarico degli impianti.

La rettifica del tracciato tra Rogolo e Cosio e tra Berbenno e Castione permetterebbe un aumento della velocità e garantirebbe una maggiore sicurezza grazie all'allontanamento della ferrovia dalla strada.

L'adozione sistematica dei marciapiedi alti per consentire l'incarozzamento a raso, oltre ad essere un atto di civiltà nei confronti dei viaggiatori con difficoltà motorie (i nostri treni sono spesso delle barriere architettoniche ambulanti) consentirebbe una riduzione dei tempi di sosta nelle stazioni, con beneficio alla velocità media soprattutto dei treni locali.

Ad opere ultimate il servizio potrà essere impostato su treni diretti con cadenza oraria tra Milano e Sondrio (uno ogni due prolungati su Tirano) con una percorrenza di un'ora e 35 minuti tra Milano e Sondrio; la percorrenza dei regionali tra Sondrio e Lecco, il cui numero è già oggi sufficien-

te, scenderebbe allo stesso tempo di fronte alle due ore attuali.

L'onere finanziario complessivo può essere stimato in circa 60 milioni di euro.



A fianco di queste proposte va avanzata qualche riflessione sul tessuto delle stazioni. L'attuale reticolo delle fermate rispecchia le condizioni di antropizzazione delle territorio della fine dell'800, con l'assoluta mancanza di collegamenti automobilistici e la forzata disponibilità a lunghi percorsi a piedi. Sono condizioni che si riflettono anche nel nome di certe stazioni (chi oggi scenderebbe a piedi da Poggiridenti per raggiungere la fermata dal nome così leggiadro e prendervi il treno?) e fanno sorgere più di un dubbio sulla opportunità di mantenerle in esercizio. Tale dubbio investe lo stesso progetto (per la verità piuttosto fumoso) di "metropolitana di valle": quale attrattiva possono offrire punti di fermata lontanissimi dagli abitati ad una utenza che ha ampiamente dimostrato di non accettare, né in Valtellina né altrove, la rottura di carico negli spostamenti a breve raggio?

Invece di portare avanti acriticamente l'idea un po' generalista della metropolitana di valle, forse il caso di chiedersi se non sarebbe più produttivo realizzarne un embrione, che servirebbe anche da test, a servizio della conurbazione lineare di Sondrio, per la quale si è visto che esistono concrete possibilità di sviluppo. Si potrebbe partire dalla soluzione di attestare a Castione i treni locali da e per Tirano ed a Poggiridenti, previa realizzazione di sottopasso e binario di incrocio, i treni locali da e per Lecco in concomitanza con l'attivazione delle due nuove fermate urbane a Sondrio di cui s'è parlato prima. Sarebbe anche l'occasione per collegare con un sottopasso la stazione di Castione al vicino centro commerciale e di testare così l'attrattività del treno al servizio di uno dei "non luoghi" (quello più facile da raggiungere: per il Trivio Fuentes il problema appare più complesso) con la cui presenza dobbiamo comunque fare i conti

Dopo aver parlato di investimenti non si può eludere la domanda sul chi

paga. Tradizionalmente su questi oggetti si è assistito all'esercizio di forme talora nobili e talora becere di sindacalismo di territorio che aveva come controparte il gigante FS (e bisogna dire che il sindacalismo di valle espresso in passato dalla nostra realtà locale si è sempre tenuto su livelli più che dignitosi, con qualche momento "alto"). L'esperienza della Legge Valtellina, a prescindere da una fase realizzativa non esaltante, ha segnato una novità che ha visto le istituzioni locali passare dal ruolo di postulanti a quello di protagonista. In altre realtà si è assistito recentemente ad iniziative dello stesso segno. È un *must* parlare di Alto Adige, dove è in corso un'operazione che nel giro di un anno farà impallidire il lusinghiero modello della Val Venosta: ma quelli, si sa, hanno i finanziamenti ecc. ecc..

Però la Regione Toscana, che è una regione a statuto ordinario come la Lombardia, si è recentemente attivata per reperire fondi europei, ha trovato 152 milioni di € da destinare al trasporto regionale e li ha messi a disposizione di RFI per realizzare ambiziosi progetti nel quadro di un capitolato d'oneri rigidamente impegnativo.

Ma forse la via maestra per reperire i finanziamenti è un'altra, che ci obbligherebbe anche ad assumerci fino in fondo precise responsabilità anche di tipo gestionale. Si è fatto prima un sommario accenno ai disservizi offerti da Trenitalia. Da anni ormai va avanti il contenzioso, che la sua ripetitività sta riducendo ad uno stanco balletto, tra la Regione Lombardia (che pretende altri standard di servizio) e Trenitalia che lamenta il basso livello delle tariffe. Quello che il nostro *Moloch* ferroviario si dimentica di spiegare, forse perché la politica non glielo ha mai chiesto, è il motivo per cui di fronte ad un servizio insoddisfacente i costi unitari di produzione, su cui sono commisurati i corrispettivi che le Regioni pagano per la fornitura del servizio, siano i più alti d'Europa. Per ogni posto/km sui treni del servizio locale Trenitalia spende più di cinque centesimi: i nostri vicini dell'Alto Adige, a fronte di un servizio incomparabilmente migliore, ne spendono poco più della metà.



Essere così virtuosi non è facile, e richiede se non altro molto tempo per impararlo. Però la Regione Lombardia è padrona di un'impresa ferroviaria (FNM) i cui costi di produzione sono del 20% inferiori a quelli di Trenitalia. Per la Lecco–Sondrio–Tirano questo significherebbe risparmiare circa 8 milioni l'anno, che potrebbero ampiamente coprire il servizio del debito che si dovesse accendere per coprire gli investimenti di cui s'è parlato sopra. Senza considerare poi che le Ferrovie Nord, là dove sono oggi chiamate ad operare, hanno fornito prova di maggiore efficienza e di maggiore rispetto per la clientela e, cosa per noi interessante, hanno saputo accollarsi anche la funzione di operatore turistico (sono tra l'altro regolarmente presenti alla BIT). Sulla Brescia–Edolo hanno ereditato una vecchia ferrovia di penetrazione valliva che vivacchiava trasportando qualche centinaio

di studenti, qualche decina di operai ed un po' di prodotti siderurgici; dopo sei anni di lavori la linea della Valcamonica offre un orario cadenzato con percorrenze competitive con il mezzo stradale, una puntualità eccellente ed una elevata affidabilità dei mezzi (i graffiti però ce li hanno anche loro).

Entro la fine del 2009, sempre che il genio italico della conservazione non riesca ad escogitarne qualcuna delle sue, la liberalizzazione dei servizi ferroviari dovrebbe essere estesa anche al traffico viaggiatori. La cordata Montezemolo è già in *pole position* per aggredire le fette più succulente del mercato: ma anche per il segmento del trasporto locale, e segnatamente per i soggetti che sono chiamati a sobbarcarsene l'onere finanziario, si apre uno scenario del tutto nuovo. La caduta di un monopolio può essere l'occasione irripetibile per fare del disordine in senso positivo e per innovare il concetto stesso di treno.

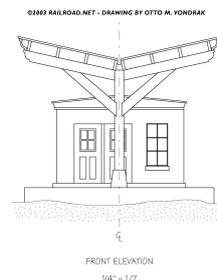
Ferrovie di carta

Il richiamo alla concretezza che ci siamo sforzati di esprimere non sarebbe convincente se non si desse qualche ragguaglio anche sulle ferrovie di carta.

La legge Valtellina ha previsto “verifiche di scenario” volte ad individuare la fattibilità di collegamenti tra la Valtellina e le aree viciniori, in particolare lungo direttrici di interesse nazionale e internazionale ritenute (citiamo dai documenti di programmazione) “premessa essenziale al futuro sviluppo socio-economico del territorio interessato”. L'impegno finanziario originariamente previsto era di 3.615.198 € in conto capitale. Ma gli studi di fattibilità sono stati perseguiti con una convinzione così scarsa che nel 2006 l'importo è stato ridotto a 801.793 € e le risorse sono state destinate ad altri oggetti.

Uno studio di fattibilità per il traforo dello Stelvio ha impegnato, tra l'indifferenza di Alto Adige ed Austria, 36.152 €. Attualmente la Svizzera dà segnali di interesse a studi per la fattibilità di un traforo leggero tra Valchiavenna e Mesolcina. Ipotesi stradali e ferroviarie per il traforo del Mortirolo ristagnano nei cassetti della Regione Lombardia, con qualche contatto recente tra Provincia di Brescia e Provincia di Sondrio per una valorizzazione della Ferrovia della Valcamonica.

Per la ferrovia Tirano-Bormio esiste uno studio di pre-fattibilità ma, come detto nella relazione 2005 riguardante lo stato di attuazione della Legge Valtellina, “non sembra che, anche se riproposta, l'ipotesi di un prolungamento ferroviario sia percorribile pur nei tempi lunghi, sia per difficoltà tecniche (pendenze) che per difficoltà economiche (traffico limitato ed



investimenti collaterali). Potrà essere rivalutata nell'ipotesi di traforo ferroviario del Mortirolo”.

Anche se la Tirano–Bormio è prevista entro gli elaborati del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, la pudica osservazione della Relazione 2005 sembra essere una elegante pietra tombale sul progetto.

È comunque difficile sottrarsi all'impressione che le discussioni su grandi progetti con possibilità di realizzazione prossime allo zero costituiscano spesso, per i politici, una occasione per fare passerella ed un comodo alibi dietro cui nascondere la scarsa propensione ad affrontare problemi immediati. È indubbiamente più produttiva ai fini dell'immagine la presenza ad un convegno su un tema di ampia risonanza; oltretutto chi sa che l'oggetto dell'evento è destinato a rimanere sulla carta, non si corre il rischio di sentirsi criticare qualche manchevolezza nella realizzazione.

Impegnarsi magari per fare inserire nell'orario ufficiale di Trenitalia anche gli estremi del collegamento tra Tirano e Bormio può forse aiutare, anche nell'immediato, a togliere qualche turista dalla strada, ma difficilmente meriterà anche solo una riga sui giornali.

La Tirano–Bormio rischia di ricalcare, anche sotto questo aspetto la vicenda dello Spluga, dove anche nella prospettiva di un fallimento largamente annunciato da tutta la scienza trasportistica europea, parlamentari ed amministratori locali hanno affollato per decenni convegni e simposi intorno ad una mega opera mentre il trasporto ferroviario regionale scivolava nelle bassure da cui ora abbiamo tutti il dovere di cercare di tirarlo fuori.

Questo intervento riprende il contenuto delle conversazioni di Ruggero Spada e Giovanni Bettini con il dr. Vittorio Poletti, già funzionario della Ferrovia Retica ed ex presidente della Società Trasporti Pubblici di Sondrio, che Legambiente ringrazia per aver messo a disposizione il frutto di una riconosciuta competenza, maturata in decenni di appassionato lavoro.