

LA VALTELLINA E IL TRENO DEI DESIDERI

Nel 1871 il governo scelse di far passare la ferrovia dal Gottardo tagliando fuori la provincia di Sondrio dai traffici internazionali. Le Olimpiadi 2026 occasione per ripensare la mobilità pubblica

MASSIMO ROSSETTINI

Lo spostamento di individui e merci su strada, ferrovia, nave e aereo (e cioè la mobilità) è condizione fondamentale per lo svolgimento di attività economiche e culturali.

La conformazione geologica e del territorio è un fattore determinante nello sviluppo delle infrastrutture necessarie alla mobilità.

L'Italia con un territorio caratterizzato da molti rilievi ha subito un ritardo rispetto ad altri paesi europei, simili come grandezza e popolazione (per esempio Francia e Germania) ma con geografie più pianeggianti dove la realizzazione delle infrastrutture di mobilità risulta più semplice ed economica.

Le strade hanno rappresentato la prima modalità di trasporto individuale nelle aree suburbane, rurali e montuose. Queste considerazioni sono ancor più valide relativamente alla provincia di Sondrio in gran parte montuosa con ben 2.255 kmq, cioè il 67% circa della superficie provinciale, situato a quote superiori a circa 1.500 m sul livello del mare (Sfondrini).

La popolazione è di conseguenza concentrata per circa il 70% nel 20% del territorio, quello situato alle basse quote del fondovalle che raggiunge una densità di quasi 200 abitanti per kmq, all'incirca uguale a quella dell'Italia, quasi quattro volte superiore a quella complessiva di tutto il territorio della provincia di Sondrio (55 abitanti per kmq).

Fermi al XIX secolo

Gran parte della mobilità è quindi concentrata sul fondovalle, e sostanzialmente è ancora quella progettata e realizzata nella prima metà del XIX secolo dall'ingegner Carlo Donegani e dall'ingegner Ferrante, per il tratto da Colico e Sondrio, come congiungimento delle due strade dello Stelvio e dello Spluga, opere progettate dai due inge-



Il "Progetto Orsatti" per portare la ferrovia in Valmalenco

gnieri e realizzate dal Donegani. Due sole successive importanti realizzazioni: la strada della rinascita dopo le calamità del 1987 fra Lovero e Bormio e il prolungamento della superstrada del lago di Como fin dopo Morbegno, le quali senza dubbio hanno favorito la vivibilità e la sicurezza dei paesi non più attraversati dalla congestionata strada statale.

La conformazione urbanistica del fondovalle è un lungo continuo paese nel quale si svolgono quasi tutte le attività economiche ad esclusione di quelle turistiche locate a medie ed alte quote per la ricerca della

salubrità dell'aria (più nel passato che attualmente), per l'enogastronomia locale, lo sci, l'escursionismo e l'alpinismo.

Ma il turismo contribuisce all'aumento della mobilità nel fondovalle in modo massiccio, con punte di paralisi vera e propria nei weekend, nelle festività di fine anno e nel mese di agosto, con il rilevante contributo del viaggio verso l'agognata meta della zona franca di Livigno attraverso tutta la Valtellina.

Certamente si richiederebbe un impegno di coloro che a diverso titolo operano nel settore verso una maggiore destagionalizzazione dell'offerta turistica,

distribuendo il transito su un numero più ampio di giorni per una mobilità più scorrevole.

Riassumendo abbiamo nel fondo valle lungo l'Adda e la Mera una concentrazione demografica ed economica a livello della media italiana a cui si somma un forte flusso turistico non costante.

Meno di cento chilometri

Tralasciando le mobilità minori ma non meno importanti (pedonale, ciclistica, aerea), l'altro rilevante contributo al trasporto provinciale di persone e merci è dato dalla ferrovia che si sviluppa fra Chiavenna, Colico, Sondrio e Tirano.

Ma il completamento della rete ferroviaria per e nella provincia di Sondrio risale a moltissimi anni fa: partito nel 1840 con la Milano Monza terminava dopo 62 anni nel 1902 con la Sondrio Tirano, sviluppandosi in provincia per soli 95 chilometri fra Chiavenna Colico Sondrio e Tirano.

A titolo di cronaca si riporta che nel giugno del 1871 il governo italiano scelse definitivamente il traforo del Gottardo contro quello dello Spluga con l'approvazione del valtellinese Emilio Visconti Venosta allora ministro degli esteri, condannando di fatto Valchiavenna e Valtellina all'isolamento. E infatti nello stesso 1871 il giornale "Lo Stelvio" riportava riguardo alla Valtellina: «Diseredata qual fu dal consorzio delle ferrovie, se non sa aiutarsi sviluppando tutte le sue forze, rimarrà assai indietro alle altre».

Dal 1902 sono passati 120 anni durante i quali sono stati ipotizzati, esaminati e discussi molti nuovi percorsi ferroviari, ma mai iniziati e senza nemmeno progetti esecutivi.

Si riportano alcuni progetti ferroviari mai arrivati ad una definitiva progettazione.

1. Le proposte Gollwitzer del 1902, recuperate in epoca fascista come asse Berlino Roma,

con alcune varianti o attraverso lo Stelvio passando da Bormio e Tirano o attraverso l'Ortles alla val dei Rabbi o da Frontale a Vezza d'Oglio in Valcamonica. 2. Da Tirano a Bormio, proposta del cav. Giongo 1912, proprietario delle terme di Santa Caterina. 3. Allacciamento dalle ferrovie valtellinesi alle ferrovie engadinesi da Sondrio attraverso la Valmalenco e la val di Fex, ingegner Orsatti 1903 4. Il traforo dello Stelvio da Bormio alla val Venosta o alla val Monastero. 5. Il Talpino per collegare Monaco di Baviera con Milano passando da val Monastero, Bormio, Grosio, Clusone (Bg) degli anni duemila.

Proprio in questi giorni si è conclusa una prima parte dei lavori di miglioramento della attuale linea ferroviaria da Colico a Tirano con soppressione di alcuni dei 61 passaggi a livello, la cui presenza è sempre stata causa di notevoli rallentamenti dei treni e del traffico su gomma e anche di incidenti molto gravi. Purtroppo questi interventi non sono stati comunicati con la dovuta chiarezza e non hanno coinvolto le comunità locali, lasciando quindi spazio a polemiche in corso d'opera, spesso localistiche, senza una visione complessiva dei progetti.

Nuovi possibili trafori

Attualmente sono anche in essere tre impegnative proposte di trafori: Mesolcina fra Val Chiavenna e Bellinzona (Ch), Mortirolo fra Tirano e Edölo (Bs), Stelvio fra Bormio e Val Venosta (Bz). Inoltre i membri dei governi delle quattro regioni alpine Grigioni, Tirolo austriaco, Südtirol e Lombardia si sono impegnati per il miglioramento della mobilità transfrontaliera nel cosiddetto "Triangolo Retico" ("Terra Raetica"). Ognuna di queste ipotesi merita una approfondita analisi che va al di là di queste poche righe. L'importante è che



*Il treno mezzo più sicuro
e meno inquinante
Nel tempo sono rimasti
al palo cinque progetti*

Stazione
ferroviaria
di fine '800





A Cortina le gare olimpiche si potranno raggiungere solo con il mezzo pubblico *Prendiamo esempio*

si arrivi presto ad una scelta progettuale definitiva ed esecutiva, coinvolgendo le comunità della provincia di Sondrio con ampia divulgazione di costi e benefici, non escludendo anche un referendum. L'occasione data del Pnrr Next generation Ee e dai giochi olimpici in Alta Valtellina non deve assolutamente essere persa.

Un ordine del giorno del consiglio provinciale datato aprile 2022 impegna a finanziare tre studi di fattibilità: verso l'Alto Adige, verso la Val Camonica e verso la Val Mesolcina

Un'ampia rete ferroviaria per collegare la Valtellina verso nord e sud, e sull'asse est-ovest, facendola diventare parte integrante di un sistema alpino che guarda al futuro puntando sulla mobilità sostenibile.

La mobilità odierna quindi deve essere ambientalmente sostenibile e sicura: il 2021 è stato l'anno europeo delle ferrovie, che stanno sempre più sostituendo il trasporto su gomma. Va fatta per forza una prima doverosa e consapevole scelta fra trasporto pubblico locale (Tpl) e trasporto privato oggi prevalente con un uso intensivo dell'automobile. In Italia esiste una buona rete ad alta velocità, il "Freccia rossa", con collegamenti fra grandi città, ma vi è carenza per le destinazioni minori e per il trasporto merci.

Tutte le attività relative al trasporto generano nel nostro continente il 30% delle emissioni totali di CO2 con il contributo di solo 0,4% da parte delle ferrovie.

Uno studio basato sui dati europei evidenzia che, rapportando il numero dei morti per i miliardi di chilometri percorsi, è la moto il mezzo più pericoloso con 13,81 morti per miliardo, segue l'automobile a 0,72, la nave a 0,25, poi l'autobus a 0,07, il treno a 0,04 e l'aereo a 0,03.

Quindi è più che auspicabile un aumento della mobilità ferroviaria sul nostro territorio tramite prolungamento di binari e realizzazione di trafori; necessita inoltre una miglior comunicazione di corse ed orari, un aumento delle cadenze funzionale sia ai turisti sia ai pendolari, un'intermodalità con i trasporti locali su gomma (autobus) per raggiungere le località non di fondo valle.

Autobus elettrici

Gli autobus, di dimensioni proporzionali al volume di traffico, al numero di passeggeri trasportati e alla frequenza, invece di essere mossi con motori a scoppio dovrebbero essere mossi con energia elettrica; la provincia di Sondrio è il primo produttore italiano di energia sostenibile idroelettrica, il cui utilizzo locale potrebbe essere battezzato a chilometro zero, anche ricordando la filovia elettrica Aem che negli anni del dopoguerra trasportava da Tirano a Cancano i materiali per la costruzione delle dighe.

A quanto sembra è stato pre-

visto che, dal 6 al 26 febbraio 2026, tutti gli spettatori che si recheranno agli eventi olimpici a Cortina dovranno farlo esclusivamente attraverso il trasporto pubblico, che sarà gratuito per chi sarà in possesso dei biglietti d'ingresso. Non sarà consentito, tranne che agli addetti ai lavori, recarsi alle gare in auto. La ferrovia più vicina a Cortina si trova a Calalzo di Cadore a 35 km di distanza, come da Tirano a Bormio. Sorge quindi una domanda: possiamo valutare un'iniziativa del genere anche per le Olimpiadi in Alta Valtellina? Si potrebbero risparmiare cemento, asfalti, tombini, progettisti e movimento terra? E una proposta ecologica ed economica?

Verso l'Europa

In tutto il mondo europeo si guarda in questa direzione per eliminare il problema del traffico e dei collegamenti dei luoghi distanti dal centro, di cui la provincia di Sondrio è emblema nazionale.

Questa proposta per le località "olimpiche" può veramente diventare l'inizio di un vero trasporto pubblico locale (Tpl) esteso a tutta la valle sia per i pendolari residenti sia per i turisti, generando una netta diminuzione del traffico stradale su gomma diminuendo drasticamente la necessità di costruzione ed ampliamento di strade.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Massimo Rossettini CHIMICO

L'autore

Massimo Rossettini, chimico e dirigente d'azienda, ha lavorato in industrie farmaceutiche e di packaging in provincia di Sondrio e in Svizzera

L'associazione

Rossettini presiede l'associazione di volontariato Merlino, composta da manager in pensione. Il sodalizio si occupa in particolare di diffondere i valori dell'impresa e della cultura del lavoro nei giovani delle scuole medie superiori