

# LA SFIDA DEI TRASPORTI SULLE ALPI

*Le annotazioni del presidente della Sev a margine di un convegno sulla mobilità sostenibile nelle aree montane: «Riflessioni e specifiche proposte»*

**BENEDETTO ABBIATI**

Lo scorso maggio si è svolto al Museo di Trento un interessante convegno sul tema "Mobilità sostenibile nelle Alpi e nelle Dolomiti - Saper guardare oltre le Olimpiadi 2026 Milano-Cortina".

Società Economica Valtellinese ha partecipato a questo Convegno con un intervento che, partendo dall'analisi della specifica situazione valtellinese, ha formulato una riflessione e alcune specifiche proposte su azioni di natura prevalentemente gestionale, che potrebbero essere attuate in tempi anche molto ristretti.

## Punto di partenza

Punto di partenza per questa riflessione è stata l'analisi della struttura insediativa del nostro territorio, estremamente frammentata (e per questo difficile da servire con un efficiente servizio di trasporto pubblico) ma fortemente imperniata su pochi assi stradali di fondovalle, strutturalmente inadeguati e molto congestionati. Accanto a questa analisi sta la constatazione del progressivo abbandono del servizio di trasporto ferroviario, che negli ultimi anni ha fortemente ridotto il suo ruolo a causa della aleatorietà e del basso livello di qualità del servizio. Per il percorso Sondrio-Milano non si rinuncia al treno per la durata del viaggio (che rimane comunque comparabile a quello in auto), ma perché non si può in alcun modo essere certi della effettiva partenza e dell'orario di arrivo. Ancora più forte il disincentivo legato al basso livello di "intermodalità" del trasporto pubblico: come può un cittadino residente o un turista optare per il trasporto pubblico se, oltre a non essere certo dell'orario di arrivo del treno, non sa di poter contare su di una immediata e puntuale prosecuzione del suo viaggio con il trasporto pubblico su gomma fino alla destinazione finale?

Per accedere al nostro territorio e spostarsi al suo interno



Traffico sulla tangenziale di Sondrio

sembra quindi indispensabile l'utilizzo dell'auto privata. In realtà questa situazione, oltre che insostenibile in termini ambientali urgente in relazione alle imprescindibili esigenze imposte dal cambiamento climatico e dalla transizione energetica ad esso collegata, è soprattutto irrazionale in termini economici (nasconde i costi reali e li scarica sull'utente privato), di capacità di trasporto (se anche paradossalmente avvenisse "ad emissioni 0" non potrebbe garantire i flussi richiesti dal territorio), e di modello socio-economico di turismo a cui è legato. I costi e la bassa qualità della mobilità pri-

vata su gomma sono quindi sotto gli occhi di tutti, ma in generale preferiamo ignorarli ed evitiamo di chiederli fin quando ciò continuerà ad essere possibile e sostenibile. Questo quadro ha spinto la Provincia di Sondrio in fondo alle classifiche del "Sole 24 ore" su questo tema (102<sup>a</sup> posizione su 140!), con un significativo abbassamento della qualità della vita del nostro territorio, e danneggia pesantemente anche le sue prospettive turistiche.

Società Economica Valtellinese da sempre sostiene come imprescindibile la necessità di spostare quote significative di mobilità dal trasporto privato su

gomma al trasporto pubblico, in particolare quello su ferro, per motivi di sostenibilità ambientale ma anche per preservare la qualità del territorio al servizio dei residenti e dei turisti, e questo indirizzo diventa oggi sempre più fondamentale ed urgente.

## Completamento

Un secondo ordine di considerazioni riguarda gli interventi di natura infrastrutturale: siamo tutti consapevoli che il territorio della provincia di Sondrio attende ancora interventi di completamento della rete stradale indispensabili per il raggiungimento di un livello minimo di fruibilità (Sondrio rimane l'unico capoluogo di provincia in Italia ancora non accessibile con un'arteria di tipo autostradale); tra le più vistose carenze infrastrutturali del nostro territorio pensiamo alla realizzazione della tangenziale di Tirano e al completamento, a Est e a Ovest, della tangenziale di Sondrio, che speriamo possano essere attuate in tempi brevi, ma che siamo convinti non consentano da sole il superamento del quadro sopra delineato. Al di là di questi indispensabili interventi, anche nella nostra area vengono auspicati da decenni interventi per realizzare nuove tratte ferroviarie che avrebbero un significato strategico in termini di interconnessione delle reti esistenti:

- Il collegamento tra Tirano ed Edölo attraverso il traforo del Mortirolo collegherebbe con una tratta di soli 10 km. la rete delle ferrovie retiche (bacino danubiano) con la rete ferroviaria padana.

- Il collegamento tra Tirano e Bormio consentirebbe con una tratta di soli 35 km l'accesso ferroviario diretto ad un bacino di grande interesse turistico

- Il traforo dello Stelvio collegherebbe le tratte ferroviarie del bacino lombardo con quelle del bacino atesino e, in prospettiva, con quello che è stato recentemente definito "triangolo reti-

co". Al convegno di Trento partecipava un rappresentante del Canton Grigioni che, con una popolazione di poco superiore a quella della Provincia di Sondrio, ha esposto cifre sul sistema ferroviario retico davvero mortificanti per la nostra realtà: una rete di 384 Km (70 km per la nostra Provincia) con 12 milioni di viaggiatori, 760.000 t. di merci e 500.000 auto trasportate ogni anno.

Gli investimenti infrastrutturali per la realizzazione di nuove tratte ferroviarie e per la connessione tra le reti esistenti andrebbero quindi considerati indispensabili per un futuro di mobilità sostenibile non solo per la provincia di Sondrio ma per l'intero arco alpino, e occorre mettere in campo scelte precise e rapide per la loro programmazione.

## I tempi

Occorre però riflettere sul fatto che la dimensione finanziaria delle risorse necessarie per potenziare la rete ferroviaria, e i tempi pluridecennali per attivarle e arrivare alle fasi realizzative, rischiano di trasformare questa scelta in un'espedito di tipo dilatorio e "consolatorio" se la programmazione di questi interventi non viene integrata e anticipata con precise scelte di carattere gestionale attuabili in tempi brevi. In altre parole, dobbiamo essere consapevoli che tra la attuale situazione di congestione e di degrado legata alla prevalenza della mobilità privata su gomma, ed un futuro modello di mobilità sostenibile garantito da nuove infrastrutture ferroviarie, distante qualche decennio e molte centinaia di milioni di euro, c'è un ampio spazio di razionalizzazione ed ottimizzazione gestionale della situazione esistente che potrebbe dare risultati significativi, con un impegno tecnico e finanziario limitato e tempi di attuazione compatibili con l'urgenza di queste scelte.

Facciamo l'esempio di alcuni



Il treno rosso del Bernina, simbolo dei trasporti nell'area alpina

*Il percorso in treno tra Sondrio e Milano non offre certezze sulle effettive partenze*







## Gli attuali servizi di trasporto pubblico su gomma potrebbero essere potenziati

interventi individuati per la situazione della provincia di Sondrio, ma che riteniamo validi anche per altri contesti analoghi.

Un primo punto è rappresentato da un significativo aumento della frequenza dei servizi di trasporto pubblico ferroviario sulle tratte già oggi esistenti (Le Ferrovie Retiche stanno lavorando all'obiettivo della cadenza di un treno ogni mezz'ora) insieme ad una adeguata garanzia di certezza sullo svolgimento dei servizi e sui tempi di arrivo e di partenza dei mezzi. Questo comporta scelte di natura prevalentemente gestionale, supportate da interventi di entità non enorme sulla linea (eliminazione di passaggi a livello, allungamento dei tratti di binario che in corrispondenza delle stazioni consentano l'incrocio di treni, adeguamento dei sistemi di segnalazione e gestione della linea, etc.).

Anche gli attuali servizi di trasporto pubblico su gomma potrebbero essere potenziati e resi più efficienti, ad esempio con l'istituzione di linee di collegamento diretto e rapido al servizio delle principali destinazioni turistiche.

Un altro requisito fondamentale per conseguire il risultato di diminuire la quota di mobilità legata al trasporto privato è la garanzia di efficaci soluzioni di intermodalità (ferro/gomma pubblica/gomma a noleggio/gomma privata/bicicletta), sia in termini di organizzazione degli orari, che di gestione dei servizi, che di attrezzature "leggere" di servizio (come parcheggi di interscambio) da realizzare o potenziare, al servizio sia dei residenti che dell'utenza turistica.

Accanto a questi aspetti, in tutto l'arco alpino è indispensabile incentivare l'uso del mezzo pubblico in termini di facilità di bigliettazione unitaria per le diverse aree geografiche, anche transfrontaliere, e per i diversi mezzi, intervenendo anche sui costi e senza escludere a priori la possibilità di offrire addirittura gratuitamente certi tipi di servizio per determinate aree e/o utenze.

### Noleggio

Infine, un ruolo importante nell'incentivare il raggiungimento delle località turistiche con mezzi pubblici potrebbe anche essere svolto dal potenziamento della possibilità, in queste località, di noleggiare auto (magari elettriche) e scooter per gli spostamenti nel bacino.

Interventi di questa natura, alleggerendo notevolmente la mobilità privata su gomma sulle distanze medio/lunghe, porterebbero a lasciarla come scelta residuale (e in qualche modo inevitabile) per le tratte di "ultimo miglio" migliorando, oltre alla qualità complessiva della mobilità, anche la fluidità di quest'ultima, che potrebbe essere ulteriormente ottimizzata incentivando e istituzionalizzando per i residenti pratiche di "car sharing" ed altre pratiche specificamente volte ad indirizzare verso il trasporto pubblico gli sposta-

menti dei lavoratori pendolari.

Le Olimpiadi Invernali 2026 ormai prossime sono attese dalle popolazioni residenti e dagli imprenditori turistici come occasione per rimediare ad alcune delle più vistose carenze infrastrutturali del nostro territorio, sopra evidenziate. Ma sarebbe sbagliato se l'attuazione di questi interventi, unitamente alla necessità di guardare "oltre le Olimpiadi 2026 Milano-Cortina", ci impedisse di impegnarci affinché queste Olimpiadi siano l'occasione per sperimentare ed attuare, in forma non estemporanea ed occasionale, ma meditata e consapevole, misure di natura gestionale efficaci rispetto all'obiettivo di spostare, nelle aree alpine interessate dalle Olimpiadi ma non solo per queste aree e non solo nel periodo di svolgimento di queste, significative quote del trasporto passeggeri dalla mobilità privata su gomma alla mobilità collettiva (sia su gomma che su ferro). Al contrario, pensiamo che l'attuazione di queste misure potrebbe avviare il percorso di adeguamento della mobilità nelle aree alpine agli ormai urgenti obiettivi di de-carbonizzazione legati alla transizione climatica ed energetica, e soprattutto avvia una riqualificazione delle condizioni di vita dei residenti e dei modelli di fruizione turistica del territorio verso un futuro più sostenibile in termini ambientali, culturali ed economici, che l'evento olimpico potrà aver contribuito a costruire.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Benedetto Abbiati

**Ingegnere**  
Benedetto Abbiati, ingegnere, è il presidente della Società economica valtellinese (Sev) dal 2011

**Sev**  
Sev è una associazione culturale costituitasi nel 1993 con lo scopo di promuovere un'identità economico-sociale della Provincia di Sondrio

**Lo Statuto**  
Nel 2008 ha promosso la diffusione dello Statuto comunitario per la Valtellina