

Convegno
Paesaggio ed Economia
Sondrio, Sabato 22 Novembre 2008

Nota di Redazione

Nella Rassegna della stampa sulle tematiche infrastrutturali dei trasporti e servizi ferroviari si riportano dei contributi al dibattito in corso sottolineando nel contempo come, ancora oggi in Valtellina, il servizio ferroviario sia percepito in modo distinto, non integrato e condizionante le problematiche ambientali e quindi il *paesaggio*.

La presente Nota vuole evidenziare invece le motivazioni di questa stretta correlazione e interdipendenza.

Il Convegno Paesaggio ed Economia ha rappresentato un alto momento di esame, dibattito e proposta per la riqualificazione paesaggistica ed ambientale del territorio gravemente caratterizzata oggi da fenomeni e opere di carattere speculativo che rischiano di compromettere in modo irreversibile, se non si provvede celermente ed efficacemente, con interventi programmati, ad invertire tale tenenza attivando nel contempo iniziative di riequilibrio e valorizzazione profonda di tutte le componenti che costituiscono il "patrimonio paesaggistico", cioè il territorio valtellinese visto nei suoi aspetti più tipici ed identitari; vale a dire, per usare la definizione cara alla Prof.ssa Laura Bonesio, il "paesaggio come anima dei luoghi".

Nel contempo il successivo **Convegno 3V Valtellina Vettori Veloci, promosso dalla SEV il 7.7.2009**, ha portato alla considerazione di tutte le Istituzioni e componenti comunitarie l'insostenibile situazione odierna dei trasporti pubblici ferroviari della Valtellina, specie se si raffronta con quella delle confinanti aree svizzere ove la *Ferrovia Retica, patrimonio dell'Umanità dell'Unesco, costituisce un fulgido esempio di infrastruttura che si inserisce e diventa parte integrante del paesaggio e dell'ambiente complessivo così da divenire anch'esso espressione della Cultura di quei luoghi, ad un tempo dato culturale di per sé e fattore di promozione e valorizzazione di tutto il territorio, colto nelle sue molteplicità dei suoi valori ambientali, beni storico-artistici-culturali-sociali.*

Alberto Frizziero: Ferrovie, polemica attuale

'Queste vetture non erano adatte 45 anni fa alla nostra linea, men che meno adatte adesso'.



Alberto Frizziero

La stampa ha riportato le doglianze del sindacalista Nana relativamente, in particolare, alla vetustà dei convogli ferroviari sulla linea Milano-Sondrio-Tirano. Le Ferrovie, si legge, hanno replicato che non è vero. Per piacere non si aggiungano ai danni le beffe!

Appena nominato, a sorpresa, assessore provinciale, ('temporaneo' però), il 10 luglio ho preso il treno annotando sia nell'andata a Milano che nel ritorno, situazione in dettaglio del materiale rotabile, pulizia, manutenzione, stato servizi ma anche riferendomi alla marcatura delle carrozze annotando gli identificativi (in buona sostanza quella specie di 'targa' con lettere e numeri a metà vettura, ad esempio 50 83 22-38 006-6 nB). Il successivo 12 agosto con il sindacalista Nana siamo andati sino a Colico, parlando con personale e utenti, annotando identificativi e arricchendo la documentazione. Sottolineo che per me si trattava in un certo senso un ritorno alle origini visto che il primo studio in provincia sui nostri trasporti, stradali, ferroviari, aerei a suo tempo lo avevo fatto io per la Camera di Commercio e che poi ho avuto responsabilità importanti sia nel Consorzio Trasporti che nella Società dei Trafori. Per quanto riguarda il materiale rotabile accanto alle più moderne carrozze serie MD - formavano tutti i diretti finché una parte ci fu portata via sostituendola con vetture più vecchie - ho scoperto essere in servizio carrozze a pianale ribassato, dette vicinali, progettate e realizzate per brevi tragitti e alta frequentazione. Carrozze da 102 posti a sedere e 80 in piedi a fronte degli 82 delle MD, in pari lunghezza di m. 26,400, e quindi più scomode per i viaggiatori di una linea di media distanza con tempo di percorrenza notevolmente superiore rispetto alla Milano-Genova, alla Milano-Torino, alla Milano-Bologna, alla Milano-Verona che hanno materiale moderno e modernissimo.

Il diavolo fa le pentole ma non i coperchi.

Nei sopralluoghi di cui sopra chi ne sa qualcosina in materia ha subito la riprova. In diverse carrozze della nostra linea ho infatti allora rilevato la presenza di freni a ceppi e del dispositivo di ricarica degli accumulatori (funziona come la dinamo della bicicletta per usare un linguaggio accessibile).

Che c'entra il freno a ceppi?

C'entra eccome!

Solo le vetture della prima serie a pianale ribassato sono state attrezzate con i freni a ceppi. Le successive con freni a disco. In altri termini si tratta di vetture del 1965 giustamente sparite in tutta Italia tranne che nel nostro Compartimento ferroviario.

Queste vetture non erano adatte 45 anni fa alla nostra linea, men che meno adatte adesso quasi mezzo secolo dopo e anche quelle su cui eventualmente sia stato praticato un intervento di cosmesi. Queste vetture devono andare alla demolizione. Subito.

Ricordo che nel mio rapporto del 13 agosto scorso per quanto riguarda questo aspetto del materiale rotabile la mia proposta era:

"Nuova eliminazione carrozze vicinali a pianale ribassato e sostituzione con materiale idoneo per una linea a media distanza come é la Milano-Sondrio-Tirano, collegata con la Tirano - S. Moritz, sì a scartamento ridotto ma a rinomanza accresciuta a livello mondiale per la qualifica dell'Unesco".

All'assessore Corradini che ha assunto la responsabilità di questo settore dopo di me piena solidarietà sapendo e vedendo le difficoltà del rapporto con le Ferrovie - anche per la loro oggettiva situazione difficile -. Per loro il materiale sarebbe infatti adeguato. Che dicono di queste vetture di quasi mezzo secolo? Che vanno bene?

Alberto Frizziero, già assessore provinciale ai trasporti - 21 marzo 2010