

Intervento del sindaco di Tirano Pietro Del Simone al convegno “Il Progetto 3V/Valtellina Vettori Veloci: ricominciare dalla ferrovia”, Sondrio, Sala del Consiglio Provinciale, venerdì 3 luglio 2009

Ringrazio di cuore gli organizzatori di questo convegno per l'invito che mi hanno rivolto a rappresentare qui il mio Comune, che tanto interesse ha per l'argomento trattato e che aspettava un'occasione come questa per fare il punto sulla situazione.

Una situazione che presenta aspetti a dir poco paradossali, come mi sforzerò di dimostrare con alcune considerazioni che mi paiono inoppugnabili:

Tirano è da sempre un crocevia di transiti ad alta valenza economica:

- lo è stato in ogni epoca, nella preistoria, come attestano i pugnali del 17° secolo avanti Cristo rinvenuti nel 1884 presso il Crotto di Piattamala;
- nel Medioevo, caratterizzato dalle attività religiose ed economiche dei conversi di san Remigio e di S. Perpetua e dei loro rispettivi ospizi, capisaldi di una più vasta catena di xenodochi e antenati della moderna rete alberghiera;
- nel Rinascimento, che vede la sua trasformazione in città con la costruzione del castello e delle mura volute da Ludovico Sforza detto il Moro, Duca di Milano e, soprattutto, vede sorgere il santuario, destinato a segnare tutta la sua storia successiva all'insegna del ruolo di straordinario riferimento religioso caratterizzato da un incessante susseguirsi di pellegrinaggi che rendono necessaria la costruzione presso il tempio di un grande albergo, la storica “hostaria granda” del San Michele;
- è ancora il santuario, l'edificio, nel suo rapido e continuo divenire e nei suoi miglioramenti (organo, altari, cantoria, opere d'arte) a occupare il Sei e il Settecento, caratterizzato quest'ultimo dalla realizzazione della grande piazza ideata come struttura fieristica con la costruzione tutt'attorno delle tradizionali botteghe e dal tracciato del viale che unisce il santuario al centro cittadino.

Se il santuario dell'apparizione ha dato a Tirano una centralità religiosa ben oltre i confini provinciali, le sue celebri fiere di merci e bestiame sono giunte nell'Ottocento a costituire l'evento determinante dell'andamento dell'economia provinciale.

In questo secolo, in cui nasce e si sviluppa l'alpinismo, Tirano, per la sua posizione geografica, ha modo di valorizzare la sua condizione di crocevia, sorgono nuovi alberghi, locande e osterie, viene adeguata la rete dei trasporti con le diligenze verso Bormio, Sondrio, Poschiavo, Aprica-Edolo. E' il turismo, ragione non ultima della costruzione della ferrovia dell'Alta Valtellina inaugurata nel 1902 e motivazione primaria sia per costruzione del Grand'Hotel, sorto a brevissima distanza dalla stazione con ideale collegamento con quelli di Bormio e delle Prese di Poschiavo, sia per la realizzazione della Ferrovia del Bernina, attivata nel 1908 fra Tirano e Poschiavo e conclusa nel 1910. Sono di quel tempo i progetti per la realizzazione di collegamenti ferroviari con Bormio e con Edolo che tanta parte ebbero nel dibattito politico, non solo locale, fino allo scoppio della Grande Guerra che pose fine alla questione.

Oggi Tirano, terminale ferroviario della linea Milano-Tirano e capolinea dei servizi automobilistici Tirano-Bormio-Livigno ha, con Bormio, un interesse economico fondamentale per la ferrovia che assicura il collegamento fra il capoluogo lombardo e il capoluogo della Montagna Lombarda (per stare a una definizione entrata nell'uso comune al tempo dei Campionati Mondiali di Sci che per ben due volte ebbero sede a Bormio). E non trascurabile è l'interesse per il collegamento che la ferrovia assicura con il capoluogo provinciale, sempre più centro di servizi primari, alla Valtellina di Sondrio, di Morbegno e di Tirano, cioè la Valtellina propriamente detta.

Ma Tirano è anche il capolinea italiano della Ferrovia Retica, quella Ferrovia del Bernina costruita cent'anni or sono che, per le particolari caratteristiche tecniche e per le bellezze del suo paesaggio è entrata lo scorso anno a far parte del Patrimonio dell'Umanità dell'UNESCO con una candidatura italo-svizzera che include un tratto breve, ma assai significativo del mio Comune.

Si tratta di poco più di due chilometri, ma così intensamente segnati dalla storia (dall'archeologia preistorica al paesaggio agrario, dalla chiesa medievale di S.ta Perpetua con il suo stretto legame con quella di S. Remigio/Romerio/Romedio, lassù a picco sul lago di Poschiavo, ora in territorio svizzero, al rinascimentale santuario dell'apparizione della patrona della Valtellina (cioè il maggiore fra i molti monumenti civili e religiosi della valle, di cui è l'unica basilica) offerto alla vista dei viaggiatori in transito sul "trenino rosso" che attraversa la piazza a poche decine di metri dalla basilica .

E ciò gareggia e si compendia con il centro storico cittadino che si offre ai viaggiatori che escono dalla stazione in quella piazza costruita a tambur battente e ideata proprio come "salotto buono" per ospitarli in un ambiente accogliente nelle loro soste, prima e dopo la loro visita al santuario o al borgo nel cui centro storico potranno ammirare chiese, palazzi, case-museo, i resti delle mura e le porte restaurate, oltre che fruire di una adeguata rete di accoglienza in rapida evoluzione sia per la ristorazione sia nel commercio e nell'artigianato.

Il tutto sulla spinta di una scelta di politica amministrativa che vede nel turismo, nello specifico del turismo religioso e in quello culturale, inteso quest'ultimo nella sua più ampia accezione e che include la cultura popolare e l'enogastronomia, il futuro dello sviluppo economico non solo di Tirano, ma della zona di cui Tirano è capoluogo e di quelle attigue – Bormio, Aprica, Teglio e Valle di Poschiavo – ovviamente in sintonia con l'organizzazione turistica provinciale.

Non molto di nuovo, si potrebbe dire, pensando che una sorta di "turismo religioso" erano certamente anche i flussi di pellegrini al santuario iniziati nel 1504 e che il collegamento con l'ospitalità è stato pressoché immediato e che di lì a poco è scattato quello con il commercio e l'artigianato con le celebri fiere, a lungo di area quanto meno interregionale.

Oggi la Valtellina è una realtà turistica di tutto rispetto e, con la Val Chiavenna è, per antonomasia, la "Montagna lombarda". Vale a dire la montagna di una regione leader in Europa, addirittura uno dei "motori" dell' economia dell'Unione Europea.

Di questa realtà che nel suo potenziale di attrattiva va ben oltre i confini geografici provinciali, includendo quantomeno il Lario, la Val Camonica e l'Engadina, Tirano è un punto chiave che qualcuno ha intelligentemente definito la porta turistica della Valtellina dal Nord Europa.

Tirano è una città alpina che punta al miglioramento della qualità della vita e dell'ambiente. Dopo una fase di regresso in via di superamento sta riguadagnando terreno in ambito alberghiero penalizzato dalla pregressa scarsità dei posti letto.

Dei possibili sviluppi e della buona qualità della sua accoglienza, fa fede il riconoscimento ottenuto di Città Slow.

In corso di realizzazione è la sistemazione degli accessi alla stazione delle Ferrovie dello Stato con la messa a norma – con l'apporto del finanziamento congiunto di Provincia, Comunità Montana e Comune - della scale, la realizzazione di ascensori e del nuovo terminal bus che conclude la razionalizzazione e il potenziamento delle stazioni delle due ferrovie e delle autocorriere.

Un altro intervento di fondamentale importanza per il Tiranese e per il Bormiese, è costituito dal nuovo scalo merci ferroviario e dall'annesso Centro logistico doganale la cui realizzazione avrebbe anche il risultato di un significativo alleggerimento del traffico delle merci su ruota liberando le strade dagli autoarticolati a vantaggio del traffico turistico.

Il progetto per la realizzazione dell'interporto è inserito in un Accordo di Programma sottoscritto tra Regione Lombardia ed è costantemente all'attenzione dell'amministrazione.

In questo quadro, che è il risultato di anni di programmazione, di coordinamento amministrativo fra gli enti locali e non, appaiono al limite dell'inverosimile le condizioni dei treni in dotazione alla linea Tirano-Milano e ancor più le condizioni della loro gestione, la sporcizia dei sedili, condizioni già intollerabili per una gestione ordinaria, ma che raggiungono il paradosso pensando che si tratta del collegamento ferroviario del capoluogo lombardo con

il capolinea italiano di una ferrovia entrata nel patrimonio dell'Umanità con una candidatura italo-svizzera, cioè per iniziativa congiunta della Confederazione Helvetica e dello Stato Italiano.

Paradossale per chi ricorda la tenuta dei treni e delle stazioni negli anni in cui la ferrovia era gestita dalla FAV, una società privata che "affittava" dallo Stato eleganti vagoni con poltrone di velluto rosso per assicurare un livello adeguato al traffico turistico; paradossale pensando ai giorni nostri, a Milano, che nel 2015 sarà sede dell'Expo, ma che rischia di avere i collegamenti che ha con il capoluogo della "Montagna lombarda".

Questa, dunque, la situazione.

Io non amo levare lamenti oltre misura, ma credo che molti, anche dei presenti siano testimoni diretti di una situazione che sembra addirittura, non avere l'eguale in tutta l'Alta Italia.

So bene che nessuno ha bacchette magiche, ma guardo con grande speranza ai risultati di questo convegno, con l'orgoglio di vedere impegnato in prima linea un concittadino autorevole e illustre, il prof. Alberto Quadrio Curzio, al quale – me lo consentirete – esprimo un ringraziamento del tutto particolare per il suo impegno nel compito non facile di trovare soluzioni adeguate e possibili, quanto meno sufficienti ai minimi bisogni e all'altezza dei tempi in cui viviamo.

Consentitemi di avere fiducia in una occasione come questa, che vede partecipare tutti gli enti interessati in un produttivo confronto di valutazioni e di idee e nei risultati che non potranno mancare.