

La Teb oltre Villa d'Almè: un binario per la Val Brembana

Lettere

24 Marzo 2021 - 4:24



Maurizio Alfisi - Sociologo dei trasporti (Associazione Utenti Trasporto Pubblico) propone un prolungamento della Teb fino a San Pellegrino con un solo binario. Soluzione già in uso ad Albentalbahn (Germania - Baden Wuertemberg). Ecco il suo progetto.

Si è sostenuto che il prolungamento della T2 oltre Villa d'Almè non potrà avvenire lungo l'antico sedime ferroviario sia perché dovrà essere necessariamente a doppio binario, sia perché quel sedime è ora felicemente adibito a pista ciclabile. Mi sembrano opportune in proposito alcune importanti obiezioni e osservazioni.

Si deve premettere che gli interventi in via di progettazione concernono sia la mobilità sostenibile, sia la mobilità dolce in un insieme unitario al fine di liberare la Valle dalla totale dipendenza dal traffico automobilistico. È quindi escluso che le due forme di mobilità siano concepite come alternative l'una all'altra. I dubbi espressi derivano da pregiudizi ed equivoci concettuali.

Riguardo al doppio binario, alla base vi sono due fattori fuorvianti: la sottocultura che vede nel doppio binario un fattore di sicurezza e la prassi puramente ragionieristica di ravvedere la convenienza a intraprendere una determinata opera pubblica solo in base all'immediato prevedibile "rendimento" economico.

Cominciamo dalla prima:

Il mezzo ferroviario è oltre dieci volte più sicuro dell'auto individuale, ma la percezione è spesso opposta: secondo il pensiero comune, l'incidente stradale, anche quando deriva da

precise violazioni del Codice della Strada, è recepito come una fatalità ineluttabile; l'incidente ferroviario è visto invece come riconducibile a precise inadempienze (non si sono presi i provvedimenti necessari, non è stato investito abbastanza nella sicurezza, ecc.).

In pratica, mentre le vittime di una disgrazia stradale sono considerate dovute a un destino imponderabile avverso, quelle di una disgrazia ferroviaria creano sdegno perché considerate dovute a gravi colpe di qualcuno. In realtà è vero il contrario: un grave incidente stradale può essere dovuto solo a una semplicissima momentanea distrazione, mentre l'incidente ferroviario, allo stato attuale della tecnica, è possibile solo per una fatale concomitanza di circostanze e di errori umani. Si arriva così al paradosso per cui le Autorità competenti possono rifiutare il nulla osta all'esercizio ferroviario in quanto manca un dispositivo che permetterebbe di portare da 20 a 30 il livello di sicurezza, senza minimamente preoccuparsi del fatto che, in assenza di quel servizio ferroviario, la gente tende a ricorrere a mezzi la cui sicurezza è a livello 2! Si tende così facilmente a credere che un grave fattore di pericolo sia il semplice binario; poiché tornano alla mente talvolta tragici scontri frontali tra treni, si tende a pensare che il toccasana sia ammettere solo linee a doppio binario.

Difficile è spiegare che la maggior parte dei sistemi ferroviari del mondo, compresi i più evoluti, comprende anche un gran numero di linee a semplice binario, dove i moderni sistemi di sicurezza rendono altamente difficili (purtroppo non impossibili, perché la sicurezza assoluta non esiste!) collisioni tra treni che, d'altra parte, in presenza di disgraziate circostanze concomitanti, sono suscettibili di verificarsi anche in linee a più binari; nell'immaginario collettivo la sola esistenza di una ferrovia a semplice binario testimonia un'inqualificabile e pericolosa arretratezza!

Il secondo fattore, invece, riguarda una questione di convenienza economica come se una struttura di interesse pubblico potesse essere fatta rientrare in un'iniziativa privata a fini di profitto. Qui gli operatori sono ben coscienti che il doppio binario non serve a evitare scontri frontali, ma ad aumentare la capacità e le prestazioni dell'impianto ferroviario ed è quindi in funzione del volume di traffico che si prevede di smaltire. La valutazione ricorrente è così sintetizzabile: "L'investimento in una struttura di trasporto pubblico conviene se l'utenza prevedibile supera un certo livello X. Al di sotto di quel livello conviene lasciare che la gente si arrangi con i propri mezzi. (tanto dell'ambiente ... "E chi se ne importa?").

Facilmente allora si accerta che, a quel livello X, un servizio competitivo richiede il doppio binario per cui si deduce che una linea a semplice binario non conviene MAI in quanto al livello di domanda compatibile con la stessa non conviene neppure costruire una ferrovia. Si dice: "Per quei poveri disgraziati che non hanno i mezzi per acquistare un veicolo, o che non possono avere la patente, sono sufficienti semplici autobus circolanti nel flusso del traffico stradale: in fondo, se la popolazione attiva, e in genere coloro che si spostano per motivi seri, si deve adattare a ingorghi e colonne, perché devono esserne esenti i "poveracci" a cui il servizio viene concesso quasi a titolo assistenziale?".

Il ragionamento sottinteso è perverso: prima di decidersi a investire nel trasporto pubblico si deve fare di tutto per forzare le prestazioni della mobilità individuale con sempre nuove strutture stradali; solo quando queste hanno letteralmente fatto "terra bruciata" del territorio si può pensare a strutture per il trasporto pubblico. Così è stato per la Bergamo - Albino e così sarà prossimamente per la **Bergamo - Villa d'Almè**; in questi casi il doppio binario era ed è imprescindibile. Così sarà probabilmente (e sperabilmente) per la Albino -

Vertova. Oltre Villa d'Almè e oltre Vertova, invece, non è ancora terra bruciata per cui si pensa che si possa ancora puntare sulla mobilità individuale e costruire nuove strade. Quando ormai non ci sarà più nulla da devastare, ci si accorgerà che si deve pensare a un capace sistema di trasporto pubblico. A quel punto però, per competere con complessi sistemi di superstrade saranno necessarie frequenze di almeno 10 minuti per cui ci vorrà il doppio binario.



S41, Forbach (Schwarzwald) (D), 6/2008 - Giorgio Stagni

Invece il ragionamento deve essere invertito: se si tratta di impiantare una linea di trasporto pubblico, ci si deve chiedere in primo luogo: "Qual è la funzione sociale?"

Nel nostro caso la funzione è quella di consentire alla Valle Brembana un modello di mobilità sostenibile, efficace e competitivo, tale da permettere uno sviluppo futuro non completamente dipendente dai nastri d'asfalto e dalle auto individuali. L'attuale dipendenza porta inevitabilmente quello sviluppo in un vicolo cieco. Un sistema di mobilità alternativo deve quindi rispondere a quattro condizioni:

- 1) Sia sostenibile per l'ambiente;
- 2) Sia in grado di soddisfare una quota significativa delle esigenze, anche primarie, di mobilità, tenendo conto anche degli incrementi futuri;
- 3) Sia accessibile a tutti;
- 4) Sia competitivo rispetto ai mezzi individuali e sia quindi esente dalle remore e dagli ingorghi provocati da questi.

Data la consistenza del bacino di traffico, non solo attuale, ma anche prevedibile in futuro, da Villa d'Almè a San Pellegrino, usando convogli da 300 persone non è necessaria una frequenza inferiore ai 15 minuti; frequenze dell'ordine dei 15 minuti sono senz'altro compatibili con il semplice binario purché, beninteso, vi siano sufficienti punti di raddoppio per gli incroci! Considerato che esiste già un sedime ferroviario, in buona misura utilizzabile e comprendente diverse gallerie, predisposto per il semplice binario, volere a tutti i costi il doppio binario implicherebbe la necessità di costruire ex-novo una ferrovia a doppio binario che, date le condizioni orografiche e la strettezza della Valle, non

potrebbe che avere un forte impatto ambientale, dei costi spropositati e praticamente insostenibili e che, soprattutto, richiederebbe molti anni per la progettazione e la costruzione, durante i quali la Valle sarebbe alla totale mercé del traffico individuale e condannata a morte! Alla fine il nuovo servizio equivarrebbe a “chiudere la stalla quando i buoi sono fuggiti!”

Passiamo ora al problema della pista ciclabile attualmente collocata nell'ex sedime ferroviaria. Occorre ribadire che i progetti prevedono una soluzione unitaria e combinata contemplante sia la tranvia che la pista ciclabile; quest'ultima quindi non è in alcun modo messa in discussione.

Spesso si confonde il concetto di “mobilità dolce” con quello di “mobilità sostenibile”: la mobilità sostenibile (che non sempre può essere “dolce”!) è qualcosa che ci dovrebbe essere sempre per non condannare a morte il territorio a breve o a media scadenza; la mobilità dolce è qualcosa che è bello e auspicabile da parte delle Istituzioni incoraggiare e, da parte dei singoli, praticare. La tranvia rientra nella mobilità sostenibile, le piste ciclabili nella mobilità dolce. La mobilità con auto individuali (anche elettriche se concepite come sistema base e generale su cui si fa conto per le varie esigenze!), può essere definita a tutti gli effetti come mobilità insostenibile!

Realizzare una pista ciclabile è assai più semplice ed economico che una ferrovia o una tranvia; disporre di una sede idonea per una tranvia, ovvero per la mobilità sostenibile, per poi utilizzarla solo per la mobilità dolce, lasciando i movimenti primari affidati alla mobilità insostenibile, proprio mentre si accresce la crisi climatica, è una scelta che trovo davvero poco razionale!

Occorre infine notare che oltralpe si investe abbondantemente anche per tranvie e ferrovie vicinali percorse da materiale tranviario a semplice binario, con bacini di traffico inferiori a quello dell'Alta Valle Brembana con frequenze di 30 - 60 minuti. Persino la nuova avveniristica rete tranviaria di Bordeaux comprende dei tratti periferici a semplice binario!

Un esempio significativo:

ALBENTALBAHN (Germania - Baden Wuertemberg): da Ettlingen a Bad Herrenhalb - Km 24 - popolazione residente (esclusa Ettlingen) 25000 abitanti. Ferrovia a semplice binario percorsa da elettromotrici di tipo tranviario con partenza dal centro della città di Karlsruhe e orario cadenzato ogni ora (mezz'ora nelle ore di punta) dal primo mattino sin oltre mezzanotte - Viene espletato anche traffico merci.

Per confronto: da Villa d'Almè a San Giovanni Bianco - Km 20 - popolazione (esclusa Villa d'Almè) 25000 abitanti.

Maurizio Alfisi - Sociologo dei trasporti (Associazione Utenti Trasporto Pubblico)