**PER UNA MOBILITA’ SOSTENIBILE IN VALLE BREMBANA**

In alcune località si è sentito affermare riguardo alla T2: *“accettiamo la tranvia solo se sotterranea!”*. Qual è il presupposto di questa drastica posizione? Semplice: la tranvia è una cosa che interessa ad altri, non a noi. Perché non interessa? Forse che gli autobus alle prese con i noti ingorghi di traffico, siano sufficienti e adeguati alle esigenze globali di mobilità? Poco verosimile per un comprensorio di diverse migliaia di abitanti. Perché sono ritenuti sufficienti allora? Semplice: perché quei servizi smaltiscono solo esigenze di mobilità residua (studenti, ecc.); le esigenze primarie di mobilità sono espletate con auto individuali. E qual è il risultato? I noti ingorghi, le colonne, il degrado ambientale, ecc.. Ci va bene? Sembra proprio di no, a giudicare dalle lamentele che traspaiono sui media.

L’eccesso di automobili non piace a nessuno: non a coloro che devono usarle, ne’ a coloro che devono subirne l’impatto. Però è opinione diffusa che le automobili siano indispensabili e che, come tali, debbano essere tollerate per forza, anche se ovunque ci si sente insidiati da questi mezzi. Se per ogni polo generatore di mobilità un ampio spazio deve essere sacrificato per il parcheggio dei veicoli, la cosa viene vista come logica e necessaria e non un intollerabile spreco di spazio, come invece viene spesso intesa la sede di scorrimento di un trasporto pubblico. Una linea tranviaria attraversabile solo in punti prestabiliti è vista come una forma di cesura del territorio, ma non così viene intesa una strada percorsa da un continuo traffico veicolare, che pure dovrebbe essere attraversata solo in punti prestabiliti (come raccomandato da qualsiasi istruttore di educazione stradale). Il rumore contenuto di un tram moderno, che normalmente non circola in piena notte, è visto come una penalizzazione inaccettabile, ma il rumore di auto, sportelli sbattuti, motorini anche truccati, ecc., si ritiene debba essere oggetto di tolleranza!

Si deduce che la “Scala di Valori” generalmente interiorizzata sia così conformata: al primo posto potersi muovere liberamente (e trovare parcheggio!) con il mezzo individuale, al secondo la tutela dell’ambiente e, all’ultimo, la possibilità di disporre di efficienti trasporti pubblici. Sembra non ci si voglia rendere conto che, con simili presupposti, non possono esservi soluzioni per i problemi lamentati!

Un trasporto pubblico che possa contribuire a ridurre la pressione automobilistica, per essere competitivo, **deve essere indenne dalle remore e dagli ingorghi che affliggono la mobilità individuale**. Se si vuole dunque una mobilità sostenibile, si deve garantire al trasporto pubblico un **corridoio riservato**. Nei nostri territori, purtroppo, è ben difficile ricavare spazio per simili corridoi; tuttavia più di un secolo fa, i nostri avi, compresero tale esigenza e provvidero con un’opera mirabile che avrebbe dovuto essere lasciata in eredità alle generazioni future, investendovi risorse e lavoro! Purtroppo, invece, cinquant’anni dopo, gli Amministratori politici, per miopia, ignoranza, incompetenza o disonestà, fecero un rozzo ragionamento del tipo: *“Dal momento che ormai tutti “hanno la macchina” e non usano più il trasporto pubblico, che senso ha continuare a mantenere quel costoso servizio e quel corridoio? Abbandoniamo questo al suo destino ed eserciamo il trasporto pubblico frammisto al traffico individuale!”*.

Sulle prime, nonostante le veementi proteste, la popolazione ha, di fatto, condiviso questa impostazione, interiorizzando il principio che il trasporto pubblico è destinato a esigenze di mobilità residua (studenti, ecc.), mentre la mobilità primaria deve essere appannaggio delle auto.

Anche lo sviluppo del territorio è avvenuto sulla base di questo presupposto.

Successivamente si è detto: *“Cosa ne facciamo di quel bel corridoio, comprendente anche numerose opere d’arte, viadotti, gallerie, ecc.? Ecco, trovato: facciamone* *una pista per coloro che vogliono fare delle belle pedalate!”*. Si è pensato così di salvaguardare la memoria storica della ferrovia. Sottinteso: per le esigenze di mobilità della Valle, quel corridoio non può avere più alcun ruolo, in quanto, per quelle, è sufficiente il sistema stradale.

In seguito, però, l’incremento della domanda di trasporto ha mostrato con evidenza la precarietà di quest’ultima idea; centri abitati un tempo ridenti, come Zogno o S. Giovanni Bianco sono tormentati da un traffico continuo, rombante, insidioso e inquinante come una degradata periferia urbana! Gli stessi automobilisti denunciano lo stress e le perdite di tempo indotte dalle colonne; gli operatori economici non si stancano di dire che la difficile viabilità rischia di strangolare l’economia, lo sviluppo e il futuro della Valle.

Sinora si è teso a ritenere che le difficoltà viabilistiche si possano risolvere costruendo nuove strutture stradali; non ci si sofferma tuttavia a cercare di individuare cosa occorrerebbe veramente per risolvere alla radice le criticità lamentate in un’oggettiva visuale d’insieme, non limitata al singolo tratto. Logico, perché, se così si facesse, ci si accorgerebbe che, volendo continuare ad affidare quasi tutte le esigenze di mobilità alle auto individuali, occorrerebbe, in aggiunta alla strada attuale, una vera e propria autostrada con tanto di svincoli a più livelli ad ogni connessione, quanto meno sin oltre S. Pellegrino, oltre a un’intera serie di tunnel e di varianti di diversa lunghezza per la strada attuale. E’ evidente che la messa in cantiere di un simile programma di opere, oltre ad avere dei costi mostruosi, ridurrebbe il territorio a “terra bruciata”, precludendone ogni possibilità di valorizzazione turistica. Pertanto ci si accontenta di postulare limitati interventi locali alla rete stradale atti a eliminare quelli che appaiono, di volta in volta, i punti più critici (strettoie, semafori, attraversamenti di abitati, ecc.) e si presentano regolarmente tali interventi come “soluzioni radicali” dei problemi.

Non occorre essere esperti per comprendere che, nella maggior parte dei casi, questi interventi non fanno altro che spostare i punti di intoppo e di ingorgo, a seconda dei casi, a valle o a monte e che, comunque, anche l’eventuale sollievo non può che essere di breve durata: basta un semplice, fisiologico, aumento, spesso peraltro auspicato (se connesso a uno sviluppo economico o turistico), perché anche le nuove strutture si saturino, rendendone necessaria la costruzione di nuove in un crescendo senza fine. Infatti la storia della viabilità brembana negli ultimi decenni è contrassegnata da una serie continua di nuove opere stradali che, se sono riuscite a deturpare irrimediabilmente il paesaggio, non sono riuscite a risolvere, o almeno sostanzialmente ridurre, le criticità che affliggono chiunque debba muoversi in Valle Brembana!

I vari interventi sono stati progettati in gran parte nell’ambito di “Piani della viabilità” elaborati però senza che fosse stato eseguito preventivamente un generale “Piano della mobilità”. I “Piani della viabilità” servono a definire le modalità con cui deve essere gestito e disciplinato il traffico stradale e le opere strutturali allo scopo necessarie; i “Piani della mobilità”, invece, redatti in stretto collegamento con i “Piani del territorio”, servono a quantificare la domanda di mobilità originata dalle varie funzioni, prevedere gli sviluppi futuri, e stabilire quali sono i mezzi più adeguati , nei vari casi, per una mobilità efficace, funzionale, razionale e sostenibile dal punto di vista ambientale. Lo stretto coordinamento con i “Piani del territorio” deve essere bilaterale: i sistemi di trasporto devono essere organizzati e calibrati in base alle esigenze oggettive del territorio, quest’ultimo, però, deve essere pianificato in modo da consentire la migliore e più razionale utilizzazione delle infrastrutture di trasporto esistenti.

Nel caso di un territorio come la Valle Brembana, qualunque “Piano della mobilità” che tenga conto degli sviluppi futuri, prevedibili e auspicabili, non può che evidenziare l’insostenibilità di un’accessibilità affidata unicamente ai nastri d’asfalto, anche perché questa equivale di fatto a un’accessibilità affidata quasi solo alle auto individuali, data l’effimera competitività che può essere data da un’autolinea circolante nel flusso del traffico.

Dal punto di vista delle Istituzioni responsabili, sicuramente, sostituendo letteralmente i “Piani della mobilità” con “Piani della viabilità” (sulla base del presupposto *“tanto vanno tutti in macchina!*”), si facilita sostanzialmente l’elaborazione di “Piani del territorio”: gli insediamenti e i poli generatori di mobilità possono essere collocati ovunque, visto che i cittadini, *avendo la macchina, possono in qualsiasi momento andare in qualsiasi posto*. L’unica cosa ritenuta importante è che per ogni polo generatore di mobilità vi sia un adeguato spazio di parcheggio! Peccato che il prezzo di questa “facilitazione” siano caos, inquinamento e degrado garantiti!

E’ così, del resto, che si procede ovunque in Italia; basti pensare al Nuovo Ospedale di Bergamo, per il quale si è ritenuta importante solo l’accessibilità in auto, preoccupandosi intensamente dei parcheggi, ma considerando come un “di più” rinviabile qualsiasi investimento per l’accesso con mezzi pubblici, oppure alla pratica di trasferire uffici, attività commerciali e servizi di pubblica utilità dal centro alla periferia, in posizioni precariamente raggiungibili con mezzi pubblici, al solo scopo di rendere più agevole il parcheggio, senza minimamente pensare che questo è il modo migliore per far morire le città!

Lo stesso avviene nelle nostre Valli: gli insediamenti vengono sempre più dispersi nel territorio, con il duplice risultato di attuare una sistematica distruzione di spazio naturale (cementificazione) e di rendere sempre più inevitabile l’uso di mezzi individuali.

Con queste condizioni, è assolutamente utopico pensare che vi possano essere adattamenti del sistema stradale che riducano sostanzialmente le criticità viabilistiche e anche che vi possa essere una mobilità sostenibile. Qualsiasi analisi della mobilità non può invece che portare alla conclusione che è necessaria, almeno fino a S. Pellegrino, una via di comunicazione alternativa alla strada che permetta di garantire gli spostamenti indipendentemente dalle remore del traffico.

Ora, con le sempre maggiori criticità viabilistiche, si è cominciata finalmente a recepire l’utilità di un’accessibilità alternativa. Tuttavia si è intesa questa non come una necessità assoluta, ma come un “di più”; in pratica, dal punto di vista del singolo automobilista, l’idea è che, se vi è un efficiente trasporto pubblico, ALTRI se ne serviranno, così da liberare le strade dal traffico. L’investimento per il trasporto pubblico viene inteso così in funzione di chi ……. si muove in auto; infatti, nei dibattiti sui “web” in proposito, si legge talvolta che la tranvia in Valle Seriana è stata una spesa inutile in quanto “non è servita a eliminare le code”! Non si capisce che ingorghi e colonne potrebbero essere eliminati solo se fosse possibile PROIBIRE di usare l’automobile, oppure se si dovesse arrivare a un livello di maturità civica diffusa inducente a comprendere la necessità di razionare l’uso dell’auto e di adottare dei *ménage* non facenti conto sistematicamente su questa. E’ logico, allora, che gli investimenti per la Tramvia siano intesi sempre meno importanti degli interventi stradali che, di volta in volta, si pensa possano “risolvere definitivamente” il problema delle code. Logico è anche che il livello di “severità” con cui si rifiutano vincoli, soggezioni e problemi di impatto imposti dalla Tramvia sia di gran lunga maggiore di quelli corrispondenti imposti dalle opere stradali e che quindi, per la Tramvia, la “sindrome di NIMBY” possa esplodere con rabbiosa caparbia.

Non si capisce che lo scopo della Tramvia NON E’ eliminare le code, ma consentire i movimenti di entrata e in uscita dalla Valle evitando le code, in tempi certi e in modo sostenibile per l’ambiente: è di questo che la Valle ha estremo bisogno per il suo sviluppo economico e turistico!

Se il corridoio, predisposto dai nostri lungimiranti avi per garantire un’agevole accessibilità alla Valle, passa un po’ troppo vicino alle abitazioni costruite dopo la dismissione della ferrovia, gli abitanti di queste trovano inaccettabile che possa passare un semplice tram davanti alle loro finestre, dimenticandosi che nelle più evolute e vivibili città del mondo vi sono linee tranviarie anche nei centri storici senza che ciò venga visto come un grave problema. Nel quartiere di Vauban, a Friburgo, concepito e apprezzato come un modello pilota di vivibilità, transitano i tram, ma non circolano automobili!

E così è per la pista ciclabile ricavata lungo l’ex sede ferroviaria; per le esigenze primarie di mobilità si usa l’auto (e guai dunque se si mettono in discussione i parcheggi!), ma poi è bello rilassarsi con delle salutari pedalate lungo quella striscia di terreno! Guai dunque a chi vuole metterla in discussione!

Le Amministrazioni politiche locali, allora, si fanno interpreti di queste istanze e portano avanti ricatti tipo: *“Accettiamo la Tramvia solo se sotterranea e, comunque, non compromette la pista ciclabile”*, senza tenere conto che la realizzazione di un tratto sotterraneo (che dovrebbe comprendere anche delle fermate, con relative attrezzature, scale mobili, ecc.) farebbe raddoppiare il costo della Tramvia, rendendone la costruzione impossibile!

In tutti i Paesi evoluti non esiste una Valle per caratteristiche economiche, naturali e demografiche paragonabile alla Val Brembana la cui accessibilità sia affidata unicamente al sistema stradale.

Anche l’auspicato rilancio turistico non può che partire zoppo se facente conto solo sugli automobilisti; un’attrattiva turistica, costituita essenzialmente da bellezze paesaggistiche e naturali, destinata quasi solo agli automobilisti è condannata ad autostrangolarsi (quanto più è il successo, tante più è il traffico; quanto più è il traffico, tanto più è il degrado e quanto più è il degrado, tanto meno è l’attrattiva!) e, in ogni caso, può essere rivolta quasi solo a gente proveniente, al massimo, da un centinaio di chilometri, non certo a una vasta clientela a livello europeo!

E’ utopico pensare che la pista ciclabile possa essere un volano per il turismo; certo, vi saranno molti bravi cicloamatori che, da Bergamo, si cimenteranno la domenica a risalire la Valle sino a Piazza Brembana, ma non potranno certo essere questi a contribuire seriamente all’economia turistica! La pista ciclabile potrebbe essere una risorsa preziosa se concepita come risorsa a disposizione di villeggianti dimoranti in alberghi in Valle, ma se si concepisce che questi arrivino quivi in automobile, tanto che, magari, si sia costretti a predisporre parcheggi all’imbocco delle piste, siamo da capo!

 Laddove vige una sensibilità seria all’ambiente, chi ama la natura non viaggia certo in automobile se ha alternative! Se si aspira a una clientela turistica a livello europeo, non si può non tenerne conto. Non si deve neppure perdere di vista che la maggior parte della clientela straniera auspicata arriverebbe in aereo e, per conseguenza, non sarebbe “automunita”!

In conclusione, se si vuole veramente salvare e rilanciare, economicamente e turisticamente, la Valle, non si può prescindere da questi fattori:

1. Un capace sistema di trasporto pubblico alternativo alla strada deve essere considerato non un’opzione eventuale, ma una necessità essenziale. Uno “studio di fattibilità” riguardante l’introduzione di tale servizio dovrebbe essere accompagnato da un altro studio concernente la “fattibilità” della rinuncia a tale sistema; tale secondo studio dovrebbe cioè esaminare in modo analitico la reale possibilità, anche dal punto di vista ambientale, di conciliare i prevedibili o auspicabili sviluppi futuri demografici, produttivi, commerciali, occupazionali e turistici con un’accessibilità solo stradale basata eminentemente su auto individuali.
2. E’ molto più facile ed economico ricavare la sede per una pista ciclabile che per una ferrovia o tranvia; pertanto, disponendo di un corridoio adatto a queste ultime, utilizzarla per la prima è come se, in un territorio in cui si ravvisa la necessità di un ospedale, si decidesse di utilizzare un’area perfettamente idonea a quello e, in parte, già strutturalmente all’uopo attrezzata, per un centro di divertimenti.
3. Se le risorse per la T2 sino a S. Pellegrino al momento **non ci sono**, chiaramente non si possono fabbricare dal nulla, ragion per cui si può solo deplorare la grave situazione economica che non permette di rimediare subito al gravissimo errore di mezzo secolo fa. E’ saggio e opportuno, tuttavia, cominciare a fare quello che può essere ora possibile e realistico, arrivando solo fino a Villa d’Almè, ma, comunque, preservando il sedime ferroviario anche a monte, per quando arriveranno tempi migliori che diano la possibilità di realizzare l’importante opera.
4. Nessuno mette in discussione l’utilità delle piste ciclabili; queste però non devono in alcun modo compromettere la futura tranvia almeno sino a S. Pellegrino. Se si ritiene importante la pista ciclabile, si prescriva, nell’incarico di progettazione della tranvia, specificamente che venga simultaneamente prevista anche quella, con individuazione di tutte le soluzioni atte ad aggirare le interferenze e incompatibilità. Sarà poi compito dell’Istituto professionale incaricato stabilire se è opportuno utilizzare l’esistente sedime per la tranvia o per la pista ciclabile, individuando il nuovo tracciato da realizzare, a seconda dei casi per l’una o per l’altra.
5. L’impatto di una tranvia è sicuramente maggiore di quello di una pista ciclabile; per sostenere, però, che un’utilizzazione del sedime come pista ciclabile sia preferibile a quello come tranvia dal punto di vista della protezione ambientale, si dovrebbe presupporre che la pista ciclabile venga utilizzata, non solo dai cicloamatori, ma anche per le esigenze primarie di mobilità della Valle, ovvero, per esempio, da molti pendolari in alternativa all’automobile (non in alternativa all’autobus!) anche per tragitti di qualche decina di chilometri: previsione chiaramente completamente utopistica! Se, infatti, si vuole sostenere che le esigenze primarie di mobilità possano e debbano continuare a far capo sui mezzi a motore (in primo luogo individuali) circolanti su strada, il confronto di impatto perde ogni validità in quanto le funzioni sono diverse: da una parte un’esigenza primaria, dall’altra un divertimento! Volendo fare un confronto serio riguardo alla tutela dell’ambiente, bisognerebbe chiedersi: *“Quante sono le automobili in meno che graverebbero sulla strada per effetto di un capace e affidabile trasporto pubblico indipendente dalle remore del traffico e quante quelle in meno per la possibilità di usare la bicicletta, in luogo dell’auto, indotta dalla presenza di una comoda pista ciclabile?”*. Deve essere chiaro che un cicloamatore che si diverte ad andare in bicicletta, ma che, per le sue esigenze primarie di mobilità, usa l’automobile **non contribuisce in alcun modo alla tutela dell’ambiente.**