

La Bergamo-Treviglio? Lasciamo perdere la superstrada e rilanciamo il treno



Ogni tanto, a leggere le cronache locali, più che nella grigia e pragmatica Bergamo pare di vivere nella sfavillante e fantasiosa Disneyland. Se si tratta di parlare di infrastrutture, infatti, pare

che sia tutto possibile. Che si tratti del treno per Orio o della fermata dell'ospedale, della linea del tram per la Valle Brembana o dell'autostrada Bergamo-Treviglio, è tutto un fiorire di idee, progetti, cartine e planimetrie. Una gara a chi vola più alto, fra buone intenzioni e demagogia politica da giovanotti in carriera, del tutto incurante della cronica mancanza di risorse da un lato e del sempre più evidente fallimento di faraoniche opere di un recentissimo passato (do you remember Brebemi?) dall'altro.

In questi giorni riaffiora, come un torrente carsico, l'idea di un collegamento diretto tra il capoluogo e la capitale della Bassa. Un tempo si parlava di una vera e propria autostrada; ora si ipotizza una superstrada a due corsie a pedaggio (?). Nell'uno come nell'altro caso, pare che ci vogliano non meno di 180 milioni di euro. Che non ci sono, che non è ipotizzabile vengano dallo Stato o dalla pur sempre munifica Regione (almeno a star a sentire l'assessore Sorte che da reincarnazione del mago Houdini pare riesca sempre a trovare soldi laddove prima non c'erano...), che non è credibile possano arrivare così facilmente da operazioni di project financing che proprio nella Bassa hanno mostrato e mostrano di

non essere sostenibili senza un aiuto, diretto o indiretto, di Pantalone.

Autostrada (o superstrada) Bergamo-Treviglio no grazie, allora? Sì, è bene dirlo forte. E non per pruriti ambientalisti o per disfattismo. Ma per semplice realismo. Perché, al netto di tante visionarie trombonate che ci sono state ammannite nell'ultimo ventennio sull'ineludibile necessità di costruire arterie stradali di ogni tipo per assecondare uno sviluppo che non si è visto o che ha preferito affidarsi alle infrastrutture immateriali, un collegamento diretto tra Bergamo e Treviglio esiste già. Collega tutti i paesi intermedi lungo l'asse nord sud ed è utilizzabile sia per le persone che per le merci. Si chiama treno. La linea viaggia su un doppio binario ed è collegabile, attraverso il nodo di Treviglio, alla Torino-Venezia. Cioè una delle direttrici economiche più importante che ora verrà ulteriormente potenziata con l'alta velocità.

In qualsiasi paese moderno, dove il rapporto costi benefici abbia ancora un senso, nessuno si sognerebbe di investire decine e decine di milioni di euro per un'autostrada di 25 chilometri che poi finirebbe a sua volta nel buco nero della Brebemi. Soprattutto se già si dispone di una infrastruttura ferroviaria. Che, se proprio si manifesta la necessità di migliorare i collegamenti, può essere benissimo adeguata alle nuove esigenze con investimenti decisamente inferiori (anche non calcolando quelli ambientali, che pure ci sarebbero) a quelli che comporterebbe la maxicolata di asfalto. Se si vuole discutere seriamente nessuno guardi al servizio che oggi viene fornito sulla linea Bergamo-Treviglio. E' a dir poco penoso, sia in termini di orari che di carrozze messe a disposizione. Ma basterebbe poco per rilanciarlo e per renderlo appetibile, se solo chi ne ha le competenze istituzionali avesse la capacità di comprenderne la valenza strategica e se gli attori economici del territorio si mobilitassero, con la loro pur residuale influenza su quel che rimane della politica, per orientarne le scelte.

Nella Disneyland bergamasca, invece, si continua a

favoleggiare. Così che perfino una banale variante per bypassare il centro di Verdello (non realizzata per l'insipienza degli amministratori locali di marca leghista), l'unica opera stradale che avrebbe davvero senso in quella fetta di territorio, diventa un impervio Everest da scalare. C'è bisogno di aggiungere altro?