



**IL RACCONTO  
DELLA LINEA  
(MAI NATA)  
TIRANO-EDOLO:  
UNA MIOPIA  
TUTTA ITALIANA  
E LA STORIA  
SI RIPETE**

# **LE OCCASIONI PERDUTE: STORIA DEL TRENO MAI NATO CON DESTINAZIONE EUROPA**

**Di occasioni perdute Brescia ne ha avute tante. In questo articolo vi raccontiamo la storia del treno mai nato destinazione Europa.**

**Un progetto (fatto fallire) che avrebbe permesso di costruire, a cavallo del 1910, una linea montana in grado non solo e non tanto di collegare Valcamonica e Valtellina, quanto di chiudere il circuito ferroviario delle Orobie (qualcosa come 340 chilometri di binari già ai primi del Novecento) e di mettere in rete, attraverso la ferrovia del Bernina, la pianura Padana con la Mitteleuropa.**

**Il fallimento del progetto è il racconto di una visione miope della realtà. Tanto emblematica da essere ancora attuale.**



La sentenza del fallimento arriva cento anni dopo. Ed è nero su bianco, in 430 pagine scandite da documenti, fotografie, missive e cartografie inedite. È un libro - dal titolo «La ferrovia rubata - Storia poco romanzata e assai ben documentata del fallito progetto di via ferrata a scartamento ridotto da Tirano a Edolo pel ridente colle d'Aprica e gli altri comuni di Villa di Tirano, Teglio, Corteno



*Le immagini che riportiamo in queste pagine sono dell'attuale treno del Bernina che, ovviamente, non è collegato all'Italia.  
(foto tratte dal sito delle Ferrovie Retiche)*



e Santicolo», a firma di Antonio Stefanini - a ripercorrere quella lungimiranza infrastrutturale che avrebbe permesso di costruire, a cavallo del 1910, una linea montana in grado non solo e non tanto di collegare Valcamonica e Valtellina, quanto di chiudere il circuito ferroviario delle Orobie (qualcosa come 340 chilometri di binari già ai primi del Novecento) e di mettere in rete, attraverso la ferrovia del Bernina, la pianura Padana con la Mitteleuropa.

Non solo, la Edolo-Aprica-Tirano avrebbe smosso le acque (quindi intraprendenze imprenditoriali, politiche ed economiche) per la creazione della tanto sognata dorsale alpina, ossia un collegamento ferrato tra l'Engadina elvetica e il Trentino attraverso la Trento-Malè e la già progettata Edolo-Ponte di Legno-Tonale.

Ma tutto rimase sulla carta. E il sogno, anzi il progetto, naufragò, dopo 9 anni di infernale burocrazia (tra il 1905 e il 1914) con radici a Roma. Ben poco poterono intere municipalità schierate a favore di quelle rotaie, altrettanto i personaggi da novanta che ci misero anima e corpo, del calibro del

premio Nobel Camillo Golgi, del filosofo e già ministro Luigi Credaro, dell'ing. Alessandro Caré, del politico ed editore Emilio Quadrio.

Retaggio del passato? Macché, «La ferrovia rubata», ossia il libro di Stefanini, fissa una realtà storica di straordinaria attualità. Perché ancor oggi si progetta un collegamento ferroviario fra le due Valli, attraverso il traforo del

*“La ferrovia rubata”,  
ossia il libro di  
Antonio Stefanini,  
fissa una realtà storica  
di straordinaria  
attualità: perché  
ancor oggi si progetta  
una collegamento  
ferroviario fra le Valli*

Mortirolo. In realtà di «bucare» la montagna tra Edolo e Tirano se ne parla da quarant'anni, a dimostrazione di come quel progetto di ferrovia per il passo dell'Aprica era strategico già un secolo fa. Per vincere il fisiologico isolamento dei territori montani, per rilanciare le economie locali, per valorizzare il turismo che iniziava a muovere i primi passi e per arginare il fenomeno dello spopolamento.

Come sarebbero oggi l'alta Valcamonica, la valle di Corteno, l'Aprica e la Valtellina se nel 1914 fosse iniziata la costruzione della ferrovia elettrica? Quale sviluppo avrebbero conosciuto questi

borghi? La visione europeista (in termini di avvicinamento fisico) che vantaggi avrebbe offerto? In fondo in fondo l'esempio della Ferrovia Retica è ancor oggi sotto gli occhi di tutti: costruita nel 1910 - guarda caso - dalla stessa società di Basilea che aveva promosso il progetto della Edolo-Tirano, la Tirano-Poschivao-St. Moritz è considerata un gioiello d'ingegneria ferroviaria e riconosciuta, dal 2008, come patrimonio mondiale Unesco, in grado di attrarre milioni di turisti dal Giappone agli Stati Uniti, dalla Cina al Sudafrica.

Col senno di poi, la mancata costruzione della Edolo-Tirano fu un grande fallimento. Reso ancor più amaro dalla sordità del Governo rispetto alle istanze locali, che alimentò un gioco di rimpalli in un torrente d'inchiostro e carte bollate.

La vicenda, oggi intelligentemente consegnata alla storia attraverso la ricerca del 61enne Stefanini, di Corteno Golgi, permette di capire quale occasione (ancor oggi rincorsa o rimpianta) fu perduta. Difficile da digerire lungo la Valle dell'Oglio e in Tellina all'epoca; negli anni in cui le ferrovie conquistavano le montagne, con chilometri e chilometri di rotaie capaci di accorciare le distanze e favorendo economia, industria e

ANCORA OGGI  
SI PROGETTA  
UN COLLEGAMENTO  
FERROVIARIO  
FRA LE DUE VALLI,  
ATTRAVERSO  
IL TRAFORO  
DEL MORTIROLO

*La scure del progresso  
e dell'avanzare di strade,  
autostrade e veicoli a  
motore, fin dagli anni  
Cinquanta e Sessanta,  
«taglia» centinaia di  
chilometri di binari, in tutta  
la Penisola*

turismo. Tanto per capire il contesto, basti ricordare che nel 1909 veniva aperto il prolungamento sino a Edolo della Brescia-Iseo-Breno, nello stesso anno entrava in esercizio la Marilleva-Malè-Trento, nel 1910 s'inaugurava la Ferrovia Retica, nel 1911 i rami franciacortini Bornato-Rovato e Bornato-Paderno e la linea di pianura Rovato-Soncino-Cremona con la gestione Snft. Già datata invece l'attivazione della Sondrio-Tirano (del 1902), quale collegamento diretto con Lecco e Milano.

Sono gli anni in cui la Ferdinanda già attraversava celermente la pianura, in cui Brescia e Bergamo erano ormai ad un tiro di schioppo e le «porte» sul Sebino erano addirittura due: la Brescia-Iseo inaugurata nel 1885 e la Palazzolo-Paratico/Sarnico aperta fin dal 1876.

E mentre tra Edolo e Aprica si lavora per la ferrovia elettrica a scartamento ridotto (progetto all'avanguardia per l'epoca, con energia elettrica prodotta in loco) nelle provincie proliferano le tramvie, con rotaie che da Brescia s'allungano verso il lago di Garda e da Bergamo raggiungono il Sebino, a Sarnico.

Ma la scure del progresso e dell'avanzare di strade, autostrade

e veicoli a motore, fin dagli anni Cinquanta e Sessanta, «taglia» centinaia di chilometri di binari, in tutta la Penisola.

I sogni ferroviari rimangono nel cassetto, ben chiusi, mentre le ferrovie si devono giostrare fra il rischio di essere etichettate come «rami secchi» (e quindi destinate alla chiusura e allo smantellamento fisico) ed un forte declino che ne segna, inevitabilmente, il passo.

Ma ancor oggi, si sognano i binari sotto il Mortirolo! Mentre Svizzera, Austria e Germania salgono sempre più in carrozza, facendo correre anche le merci. E questo è uno dei tanti motivi per i quali il nostro Paese paga l'arretratezza nel costo dei trasporti e una insufficiente mobilità interna.

Dimentichiamo inoltre troppo spesso di essere un Paese turistico, dove il trasporto ferroviario - come accade altrove - dovrebbe essere puntuale e al servizio dei visitatori.

Questo raramente accade, a meno che non si viaggi con la Tav. Tornando al Mortirolo, infine, le occasioni sprecate nei decenni non si contano. Noi vi abbiamo raccontato una parte della storia.

**Marco Bonari**

*Ancor oggi, si sognano  
i binari sotto il Mortirolo!  
Mentre Svizzera, Austria e  
Germania salgono sempre  
più in carrozza, facendo  
correre anche le merci. E'  
è uno dei tanti motivi per i  
quali siamo arretrati*

## **ITALIA DODICESIMA NELLA CLASSIFICA DELLE FERROVIE UE**

**Risulta senza prova d'appello l'esame della classica elaborata da Eurostat sulla qualità del sistema ferroviario italiano. Il nostro Paese in Europa si classifica al dodicesimo posto, con un trend in negativo.**

**In cima alla classifica c'è la Svizzera con 2.450 km ad abitante (era a 1.588 nel 2000), seconda la Francia con 1.405 km per abitante (era di 1.103 km), terza l'Austria con 1.330 km (era a 1.061 12 anni fa).**

**La politica italiana che ha puntato (erroneamente) sulla gomma non si è interrotta e negli ultimi dieci anni flette da 818 a 715 km per abitante segnando un meno 12,6%.**

**Tralasciando la Grecia, notoriamente uno dei Paesi più arretrati per quanto riguarda l'apparato ferroviario, possiamo considerare come in Italia il decollo dell'alta velocità non sia stato per ora gestito a dovere. Il trasporto merci, che pure era stato promesso, non decolla, mentre l'arrivo dei treni veloci viene privilegiato a scapito degli Intercity e dei regionali. Tale mancanza di strategia complessiva non solo determina ulteriori e sempre più gravi disservizi (e aggravio dei costi), ma è un elemento fondante della sempre inferiore competitività del Sistema Paese. Invertire la rotta si può, ma serve un impeto d'orgoglio.**