

Strade e ferrovia: in tanti anni è cambiato pochissimo

Su e giù per la Valle dei “pitoti” ma sempre a passo di lumaca

di Giorgio Sbaraini

Com'era verde, misteriosa e intimidente – per noi, gnari della Bassa, usi a panorami piatti e sconfinati – la Valcamonica, che ci veniva incontro, appena lasciato alle spalle il lago, con le sue montagne. Avevamo una dozzina d'anni e, in Valle, andavamo in colonia estiva, con il trenino “gamba-de-lègn”, velocità da Far West, fermate ogni cinque minuti e anche meno, e con la signorina Mariuccia a guardarci dietro e a dirigere la baracca e la siura Genia a fare la cuoca.

Chissà, forse certe cose le capivo al di là dei miei anni, ma ricordo come fosse adesso una ragazza bionda e benmessa che, sul treno, scherzava con un giovanotto tutto lustro: la bionda teneva scoperto un pezzo di polpaccio, accavallando le gambe, e io la slumavo cercando di non dar troppo nell'occhio, irresistibilmente attratto ma anche un po' vergognoso di venir scoperto. Lui, quel damerino imbrillantinato che a me pareva un po' laido, le canticchiava all'orecchio qualche canzonetta di moda: a un certo punto, giocando con le parole originali, attaccò sottovoce “Notte e dì”: solo che, invece di dire «*le tue mani nelle mie mani/fino all'alba dell'indomani*», quel malnato cantava «*le mie gambe tra le tue gambe/e le mani nelle mutande*», con la gnara a far finta di schermirsi, ridacchiando complice. Io no, che mi turbai davvero e restai lì, sul sedile di legno, stinco come un baccalà, tutto rimescolato di dentro, finché non scendemmo dal trenino a Capodiponte, avendo davanti la massa imponente della Concarena («*Quan che la Concarena la g'ha 'l capèl, o che 'l piöffo che 'l fa bèl*») e alle spalle la sagoma inconfondibile del pizzo Badile, che ho sempre considerato il Cervino nostrano.

Addio, a pensarci bene dovevo avere un po' più di dodici anni, se è vero che una notte accadde in colonia un fatto inusuale, qualcosa che, allora, stentammo a capire, perché eravamo gnari e vivevamo un po' con la testa nel sacco: successe che qualcuno fece razzia delle nostre provviste e io sentii sussurrare per la prima volta la parola “partigiani”.

Sta di fatto che, essendo sparite pasta e farina, insieme a qualche salame – tutti generi che i nostri genitori avevano faticosamente messo insieme, perché con la roba delle tessere annonarie si pativa la fame – la colonia chiuse anzitempo, sicché tornammo a casa con qualche giorno di anticipo. Se non sbaglio, fu l'ultimo estate di guerra, dunque del 1944.

A Capodiponte, le settimane che c'ero stato, avevo visto per la prima volta i “pitoti” e la stupenda chiesa di San Siro, antica di mille anni e forse più. La passeggiata più suggestiva l'avevamo fatta raggiungendo il lago d'Arno, attraversando la Val di Savio e poi toccando il lago di Salarno. Ricordo che, a un certo momento, ci prese un temporale e ci dovemmo acquattare sotto i roccioni, perché fioc-

cava come fosse d'inverno: ed era una cosa che mi aveva lasciato senza parole, perché alle Basse non succedeva niente del genere ed era questo a renderci misteriosa e intimidente la montagna.

Tornammo a casa con il trenino, cambiando a Iseo, per prendere la linea di Cremona, invece di restare in carrozza fino a Brescia: per fortuna era un giorno di cielo coperto e non vedemmo comparire "Pippo", un aereo da caccia inglese che mitragliava tutto quello che vedeva muoversi sulla terra, gran bastardo di uno...

In Valle tornai altre volte, a guerra finita. Ma fu nel '62, più o meno la... preistoria, che mi reimbarcai su una sgangherata "littorina" della SNFT per un viaggio-inchiesta su quella che avevamo ribattezzato la "transcamuna". Ci volle poco a capire che non era cambiato proprio niente, per quanto fossero passati vent'anni: tre ore e passa di tempo per coprire i 100 chilometri da Brescia a Edolo, uno strappo e una corsetta asmatica e subito dopo una fermata, velocità di crociera sui 30 all'ora, quando tutto andava bene, orari della lippa, passaggi a livello incustoditi che – con il boom della motorizzazione già avanzata – significavano morti e feriti, stazioncine misere e scrostate, un che di cadente, direi addirittura di anacronistico, come di cosa in progressivo abbandono, per la ferrovia fortemente voluta da Giuseppe Zanardelli (detto "Sua Esigenza" perché quando puntava a una cosa, prima o poi la otteneva), dato che quello era un pezzo del suo collegio elettorale e gli facevano aspra guerra i cattolici, guidati dal camuno Giuseppe Tovini, gran restauratore del potere "bianco", messo in discussione da quei senzadio di liberal-radicali...

Già allora era stato soppresso il ramo che – toccando Rovato e sottopassando i binari della "statale" Milano-Venezia – attraversava la Bassa occidentale, per raggiungere Soncino e concludere il suo percorso a Cremona: il treno, sul tratto Iseo-Rovato, di strategica rilevanza per la Valcamonica, perché la agganciava sul piano del trasporto a rotaia al sistema ferroviario maggiore, era durato in servizio fino al '57, per poi lasciare il posto a un servizio automobilistico, che resiste e vivacchia tutt'ora, facendo parte della vecchia concessione alla SNFT, una società con sede a Roma, all'ultimo piano del ministero dei trasporti, del tutto estranea all'ambiente locale. Bene, bisognerà pur dirlo che sono stati in molti i pseudo-imprenditori a calare in Valle con spirito di rapina e non sempre gli enti pubblici (oltreché, aggiungo, il sindacato) sono parsi avveduti nelle opzioni, affidando a costoro una parte di risorse, regolarmente scippate e portate altrove.

È successo anche con la SNFT, che ha inghiottito quattrini pubblici in quantità non piccola, senza mai ovviare al progressivo degrado del servizio: e stiamo parlando di una ferrovia che "serve" una cinquantina di comuni e una popolazione – non solo camuna – che supera le 120 mila unità...

Non mi interessa tanto, a questo punto, parlare del futuro della "Transcamuna", adesso che la vecchia concessione è scaduta, né intendo discutere se sia stato giusto cacciare tanti quattrini di noi tutti, cittadini-contribuenti. Voglio invece sottolineare come la Valle abbia pagato in crescenti disagi e in un isolamento, difficile da spezzare, la cattiva gestione di un servizio essenziale, lasciato in mano ad un gruppo di "romani", che han sempre guardato alla Valcamonica come a una lontana periferia, ai loro occhi priva di diritti, buona solo da sfruttare.

È passato un quarto di secolo, da quel viaggio-inchiesta. Gli ammodernamenti – quelli veri, di struttura, senza i quali i costi di gestione sono destinati ad attestarsi su cifre elevatissime, tali da affossare ogni speranza di un futuro accettabile – gli ammodernamenti, dicevo, sono ancora di là da venire. Però, almeno, abbiamo avuto la soddisfazione, dopo anni di inutile attesa, di vedere il presidente

della SNFT presentarsi a un pubblico confronto (a Iseo, al castello Oldofredi), per fare, con un greve accento da osteria di Trastevere, un discorso vago e divagante, senza uno straccio di dato preciso, su quella ferrovia che rischiava di sfuggirgli di mano. Soddisfazione misera la nostra, se proprio vogliamo guardare, ma pur sempre meglio del... niente di prima.

Per dire che 'sta SNFT, il suo contributo all'isolamento della Valle l'ha dato, insieme a tutti coloro che, potendo, han fatto niente per un miglior collegamento viario quand'erano tempi di vacche grasse: illusorio aspettarsi qualcosa oggi, con la finanza pubblica disastrosa come e più della bassa Valle la mattina del 1° dicembre del '23, quando la diga del Gleno squagliò come fosse di cartapesta e un'ondata di 4 mila metricubi di acqua travolse tuttoquanto trovò sulla sua strada, mietendo 350 vittime.

Così, in strada o per ferrovia, a percorrere la Valcamonica impieghi sempre tempi da... diligenza, o quasi. Certo – lo dicevo ad un amico, che mi rimproverava il progressivo distacco – devi proprio amarla molto la Valcamonica, per decidere di andarci, incolonnato e a passo di lumaca. Non fosse così bella, varia e suggestiva, giuro che avrei... divorziato del tutto, rinunciandoci. Ma è un amore forte e antico: di dosso non me lo levo più...