



DOPO LA GRANDE GUERRA, L'IDEA...

a cura di Ivan Scelsa

La storia di Luigi e Francesco Marini è una tra le tante affascinanti degli imprenditori lombardi. Passione e coraggio fanno nascere da un vecchio camion il primo trasporto passeggeri

La storia di ciascuno di noi si è inevitabilmente intrecciata con quelle di giovani imprenditori le cui fortune sono legate a felici intuizioni che hanno migliorato la qualità della vita altrui. Accade spesso casualmente, anche solo attraverso semplici e spontanee azioni che entrano a far parte della quotidianità. Azioni che si ripetono, giorno dopo giorno, come una piacevole abitudine. Quella che prende il via nel 1920 grazie ai fratelli Marini, è una di queste.

Di ritorno dal primo conflitto mondiale, Luigi e Francesco decidono di organizzare il primo servizio di trasporto passeggeri a Treviglio. Dopo aver adattato al trasporto dei passeggeri alcuni camion di provenienza bellica, gettano le basi per la creazione delle future Autolinee Sai, tutt'oggi un importante punto di riferimento per il trasporto pubblico nell'intera provincia.

Cogliendo l'opportunità offerta dalla notevole affluenza di pellegrini provenienti da Milano e diretti al Santuario della Beata Vergine del Fonte di Caravaggio, nasce la prima linea di trasporto che consente all'azienda di ampliarsi rapidamente e raggiungere un parco veicoli di trenta unità (con altrettanti conducenti) che garantiva così il trasporto delle maestranze dirette ai linifici-canapifici di Villa

d'Almè, Fara d'Adda e Cassano d'Adda, nonché alle fabbriche milanesi della Pirelli, della Falk e della Magneti Marelli, all'epoca perno dell'industria lombarda.

A far segnare la differenza fu principal-

mente proprio l'intuizione di proporre alla Direzione Compartmentale F.S. di Milano un servizio cumulativo combinato ferroviario-automobilistico con tariffe dedicate da destinare ai visitatori del Santuario di Caravaggio, con una propaganda mirata volta a rilevare l'imponente scuderia dedicata dalla nuova società di autolinee.

Analizziamo i dati: dal raffronto tra il numero di persone che avevano usufruito del servizio nel 1932 e quelli dell'anno successivo, è evidente l'esponentiale incremento di passeggeri. Dalle 1500 persone trasportate (per un incasso di 37.520 lire) si saliva a ben 7369 per un incasso di 182.500 lire. Questo nei soli mesi di maggio dei rispettivi anni. In questo modo, con il servizio combinato, le Ferrovie dello Stato incassarono 144.980 lire in più.

Nei successivi quattro mesi le cose non andarono molto diversamente: da un incasso di 289.000 lire si passò nel 1933 a 471.500 lire che negli anni a venire si stabilizzarono intorno alle 500.000 lire. Attenzione: è da rilevare come tutto questo avvenne senza che si doves-

sero istituire treni speciali o materiale rotabile di rinforzo. A questa prima, importante, innovazione seguì un vero e proprio studio per la distribuzione degli abbonamenti che negli anni precedenti aveva mostrato i suoi limiti in diverse stazioni ferroviarie dove si erano verificati disordini. Importanti i risultati raggiunti, con miglioramenti netti sia nella distribuzione che nel controllo del titolo di viaggio, soprattutto per gli abbonamenti.

Oggi le Autolinee Sai raggiungono e collegano diversi paesi della bassa bergamasca, la vicina provincia milanese (con diverse linee da Vaprio d'Adda, Trezzo sull'Adda, Cassano d'Adda, Groppello, Cascine San Pietro) e anche Bergamo e Chiari.

S.A.I. Treviglio, oltre ai servizi di linea, svolge anche attività di noleggio autobus con conducente con servizi mirati a gite scolastiche, sociali, aziendali, pellegrinaggi, servizi navetta, tour e giro città con una flotta composta da venti autobus Gran Turismo che si sommano agli ottanta mezzi in servizio di linea che, quotidianamente, transitando in poco

meno di cinquanta Comuni, sviluppano circa 2.100.000 chilometri annui.

Sono certamente risultati lusinghieri quelli ottenuti dai Fratelli Marini, frutto di anni di comprovata esperienza nel settore e volta ad analizzare il mutare delle esigenze del trasporto passeggeri e delle condizioni del traffico: una rete che per efficienza poteva essere paragonabile all'odierna concezione d'intercambiabilità urbana "ferroviario-metropolitana" realizzata anche attraverso mirate analisi di mercato e accordi commerciali che tenevano conto anche delle azioni promosse dai Comitati Locali di lavoratori (in particolare a Treviglio, Bergamo, Cremona e Brescia) e apprezzate dalla stessa amministrazione delle Ferrovie dello Stato che, finalmente, avevano risolto l'annoso problema dei passeggeri sprovvisti di titolo di viaggio.

A tutto questo va poi sommato il successo nel trasporto combinato "strada-rotaiia" mediante l'utilizzo di grandi casse mobili (che oggi chiameremmo container) che già dal finire degli anni Venti videro la costituzione di

una società internazionale per il loro sviluppo cui fu chiamato a collaborare lo stesso Luigi Marini dall'allora Senatore Silvio Crespi.

Potremmo quasi dire che quella società (la Società Internazionale per lo sviluppo delle Casse Mobili), nata nel 1928 e attiva fino al 1933 (anno in cui gli investitori francesi decisero di abbandonare il progetto), ebbe il pregio di rendere il trasporto merci più capillare e vicino alle esigenze dell'industria. In tal senso, lo stesso Marini diede un importante impulso con l'intuizione del sistema "FER-AUT" (dalle parole "ferrovia" e "automezzo") che poneva il nostro Paese all'avanguardia delle realizzazioni del coordinamento stradale-ferroviario con un servizio di consegna merci che potremmo definire "porta a porta".

Dal 1954 a oggi sono passati molti anni, ma sembra quasi un segno del destino che proprio oggi, con l'EXPO e una nuova arteria autostradale alle porte, possiamo parlare di progetti tanto importanti per il commercio e il trasporto che, guarda caso, sono nati sul nostro territorio.

