

TRASCRIZIONE DEGLI INTERVENTI DEL PROF. ALBERTO

QUADRIO CURZIO Preside della Facoltà di Scienze Politiche e Direttore del Centro di analisi economica dell'Università Cattolica di Milano, Presidente del Comitato tecnico della SEV, **AL CONVEGNO 3V Valtellina vettori Veloci del 3.07.2009 a Sondrio.**

a) Intervista a TeleUnica

b) Interventi al Convegno

1. DAL SERVIZIO TELEVISIVO DI TELEUNICA

1.1 Presentazione delle finalità del Convegno.

Presentando le finalità del Convegno ricorda come nello Statuto Comunitario per la Valtellina, sia pure nella forma sintetica che caratterizza questa tipologia di documenti, vengano prefigurati interventi sul sistema di movimentazione della Valle dando un grande ruolo alla ferrovia. Sottolineando l'importanza della conferenza internazionale 3V ricorda il rilievo di testimonianze quali quelle dei rappresentanti della ferrovia Retica, della Provincia di Bolzano e in particolare della Merano –Malles e il ruolo cruciale della testimonianza del Direttore Generale di FNM in particolare riguardo alla linea Brescia Edolo. Prosegue augurandosi che si possa tener conto di tutto ciò e *"quindi promuovere anche da parte della provincia di Sondrio, intesa questa come Comunità Valtellinese e Valchiavennasca, qualche iniziativa volta a rilanciare il sistema ferroviario locale"*.

Ricorda che la finalità del progetto 3V Valtellina Vettori Veloci è *"quella di innanzitutto individuare un Ente di iniziativa, cioè una persona giuridica, che si faccia carico della rappresentanza degli interessi della Comunità di Valle presso le grandi istanze regionali e nazionali al fine di migliorare il trasporto sulla Milano-Tirano senza dimenticare il pendolarismo sulle tratte più brevi della provincia di Sondrio"*. *Nella riqualificazione del sistema ferroviario un ruolo fondamentale è anche quello del trasporto merci, che richiede punti di scalo adeguatamente attrezzati e relativi investimenti"*. A questo proposito cita due dati particolarmente esplicativi: *"negli ultimi dieci anni sulla linea Brescia-Edolo è stato fatto un investimento di un miliardo di euro, mentre sulla tratta ferroviaria Colico-Tirano ne sono stati fatti solo per 50 milioni di euro"*.

1.2 Nota conclusiva al termine delle dichiarazioni rilasciate dai Relatori nel servizio Televisivo:

In conclusione pensando ai passi da compiere subito ritiene che si possa immediatamente dar corso alla Società 3V attraverso l'integrazione dello statuto dell'attuale società Aviosuperficie, posseduta al 60% dalla Provincia di Sondrio. In questo modo sarà possibile iniziare il dialogo con le istanze più alte regionali e nazionali per apportare - da subito - sul percorso Milano-Tirano delle prime migliorie sulle tipologie del materiale rotabile. Successivamente, nel medio-lungo termine, si procederà con modalità più incisive. Conclude sottolineando la consapevolezza e la convinzione che, sia l'Ente Regionale, sia la provincia di Sondrio, sia un forte partenariato pubblico privato, sono ciò che può consentire di raggiungere risultati utili per la Comunità locale di Valtellina e Valchiavenna.

2. INTERVENTI AL CONVEGNO:

2.1 In mattinata, dopo alcuni interventi introduttivi.

Intervento di

ALBERTO QUADRIO CURZIO

Preside della Facoltà di Scienze Politiche e Direttore del Centro di analisi economica dell'Università Cattolica di Milano, Presidente del Comitato tecnico della SEV

Riflessioni introduttive

Anche in considerazione di taluni dei precedenti interventi espongo alcune considerazioni personali.

E' innanzitutto molto importante tenere ben presente il cronogramma di ogni riflessione sulla tematica ferroviaria, distinguendo tra l'immediato, il breve periodo, il medio periodo, il lungo periodo ed evidenziando cosa sia necessario e cosa sia fattibile. Il cronogramma è cruciale.

Un secondo aspetto a mio avviso non trascurabile è quello del partenariato pubblico-privato che sta riprendendo notevole vigore in taluni comparti del cosiddetto servizio pubblico, intendendosi per servizio pubblico non una fattispecie inefficiente come una volta si pensava, bensì un servizio che non necessariamente sia capace di produrre utili ma che sia tuttavia capace di coprire i costi.

La terza osservazione generale è piuttosto prospettica: l'Italia è entrata nel regime di federalismo fiscale con l'approvazione della legge delega 42 del maggio scorso. Nei prossimi cinque anni non si tornerà più indietro: il federalismo fiscale sarà fatto. E' noto, tra l'altro, che questa legge delega è stata approvata con i voti di tutta la maggioranza e con un sostanziale assenso di gran parte dell'opposizione. Ed è chiaro che, in un contesto di federalismo fiscale basato sui costi standard e non costi storici, quella potenza economica che è la Regione Lombardia, il cui prodotto interno lordo è pari a quello della Svezia, avrà a sua disposizione una notevole quantità di risorse finanziarie. Si dirà che questo è un tempo a venire molto lontano: non è affatto vero. Nei prossimi cinque anni tutto ciò accadrà e quindi quello che per noi oggi è il lungo termine potrebbe diventare rapidamente il medio termine.

Se si tengono presenti queste prospettive, allora i nostri ragionamenti sul futuro non sono illusori ma hanno un forte fondamento di concretezza, dove il contesto fiscale e istituzionale in cui ci muoviamo non è più quello antecedente al maggio di quest'anno. Detto questo, farò alcune brevi considerazioni.

E' logico che si parta da quello Statuto Comunitario della Valtellina che è stato elaborato con un notevole impegno da parte della Società Economica Valtellinese sostenuta dal Consorzio "Vivi le Valli" al quale di nuovo va il nostro apprezzamento. Lo Statuto Comunitario all'articolo 10 tratta della sostenibilità infrastrutturale, sistema ferroviario, intermodalità, innovazione, tangenziali cittadine e via discorrendo.

Noi abbiamo altresì previsto che, laddove lo Statuto Comunitario abbia un seguito, e ce lo auguriamo, uno dei punti di accertamento regolare dei miglioramenti della situazione della Provincia di Sondrio riguardi appunto il problema dei trasporti, inteso in senso lato: ferrovie, energia, telefonia, internet e infrastrutture urbane. Naturalmente ci si potrebbe chiedere se questa idea delle ferrovie sia un'idea che nasce oggi. Certamente no.

Se mi è consentito un cenno quasi autobiografico, quando ebbi modo di collaborare con Bruno Tabacci, allora Presidente della Regione Lombardia, nel 1987, per le prime stesure della cosiddetta "Legge Valtellina" pensai immediatamente che il miglioramento della tratta ferroviaria Milano-Tirano fosse cruciale per la nostra valle. E questo fu scritto nelle prime bozze di quella che divenne poi la Legge del 1990, e allo stesso modo fu largamente argomentato in un mio studio pubblicato nel 1989, nella collana socio-economica del Credito Valtellinese. Lo studio portava la titolazione: "Valtellina, ricostruzione e nuovo Sviluppo". In quel volume vi era pure la proposta di un Istituto per l'Innovazione di una valle alpina con attenzione estrema ai profili di compatibilità ambientale, sviluppo equilibrato e quindi un benessere economico. Sono passati vent'anni ma ancora ne parliamo. Qualche miglioramento probabilmente è stato conseguito, ma non i risultati che avremmo potuto raggiungere. Nella cosiddetta "Legge Valtellina" erano previste diverse filiere: intervento sulla mobilità, valutazione di fattibilità per migliorare i collegamenti Nord-Sud, stradali e ferroviari, potenziamento degli "assi-sistema" Milano-Tirano con la nuova statale 38, ammodernamento della linea ferroviaria, interventi migliorativi del sistema di mobilità secondaria. E' successo ben poco specie per il miglioramento della linea ferroviaria e

per le tangenziali dei centri urbani più importanti.

Il tema ferroviario non è mai però stato abbandonato nella riflessione. Nei tre volumi che ho curato "Valtellina: Profili di Sviluppo" nella collana socio-economica del Credito Valtellinese c'è sempre stato un capitolo dedicato non solo alla tematica dei trasporti, ma alla tematica dei trasporti ferroviari. E' peculiare che gli studiosi che hanno elaborato quei capitoli siano Svizzeri- Ticinesi: Gianpaolo Torricelli, Riccardo Tabacco e Roman Rudel. E' dunque da almeno vent'anni che seguiamo il tema, sia pure con un'impronta economica non ingegneristica e senza analisi di costo per ciò che attiene la fattibilità degli investimenti.

Questo convegno dovrebbe dare una svolta operativa. E' stata richiamata la mia intervista che voleva innescare il dibattito e lo ha fatto perché alla stessa sono seguite delle reazioni molto positive, delle reazioni problematiche e delle reazioni negative, in un pluralità di punti di vista. E' stata citata prima dal Consigliere Lardi la "Merano-Malles", di cui si parlerà parecchio, oggi. Ebbene, io credo che una riflessione attenta su una tipologia di trasporto di tal fatta, per collegare Milano a Tirano, sia non da breve termine ma da immediato termine. Si deve affrontare subito, domani, questo problema. Credo anche che i miglioramenti programmati sulla Brescia-Edolo, di cui per altro mi pare abbia fatto un accenno non solo il consigliere Lardi, ma anche l'ing. Mandelli, evidenziano un'attenzione della Regione Lombardia su una tratta che non è certamente più importante della tratta Milano-Tirano anche perché quest'ultima è interconnessa alla Retica, che non solo è "patrimonio dell'Umanità" ma è nota in tutto il mondo. Quindi noi ci troviamo su una tratta internazionale anche se corriamo in territorio nazionale. Ecco perché io, senza esagerare nell'orgoglio valtellinese, ritengo che la tratta Milano- Tirano sia più importante della tratta Brescia-Edolo.

Naturalmente sappiamo che le Ferrovie dello Stato stanno migliorando in modo significativo la loro capacità di servizio: tutti noi abbiamo cominciato a sperimentare la "Freccia Rossa" ed è ovvio che un sistema che è in grado di risolvere problemi di tal fatta non dovrebbe avere difficoltà a risolvere il problema della veicolazione sulla tratta Milano-Tirano. Quando esaminiamo il sito della Regione Lombardia e ci concentriamo sulla tematica della Rete Ferroviaria, per la quale la Regione ha fatto molto, non troviamo un cenno alla Milano-Tirano. Sappiamo che è una tratta da Ferrovie dello Stato ma nell'ambito degli accordi tra la Regione Lombardia e le Ferrovie dello Stato dovrebbe rientrare anche una attenzione a questa tratta. Devo anche dire che, esaminando tutta la tematica dell'Expo, di cui ha fatto cenno l'ingegner Mandelli, con una prospettiva incoraggiante che mi auguro si possa poi concretizzare, non sono riuscito a trovare un cenno per la Valtellina. Certo, una Expo che parla di "Alimentare il Pianeta" dovrebbe interrogarsi sul fatto che la Valtellina è la zona tipica della Bresaola e di vini di grandissima qualità. Mi chiedo, perciò, in qual modo la nostra provincia debba e possa incidere sulle decisioni che si vanno prefigurando per l'Expo, affinché la provincia di Sondrio non rimanga in qualche modo un'entità se non irrilevante quanto meno residuale in questo grande disegno. Quando parlava prima il consigliere Lardi, mi sovveniva un ricordo di racconti che sentii e di eventi che in parte constatai da ragazzo: la Fav (Ferrovia Alta Valtellina), operativa dal 1902, aveva sempre avuto tra i suoi importanti scopi anche quello di mantenere il profilo internazionale di connessione con la Svizzera, ovvero con la Ferrovia Retica che diventò operativa sulla Tirano-Samaden-St Moritz nel 1910.

A mio avviso, per affrontare in modo vigoroso questa tematica, ci vuole un soggetto. Il soggetto, ovviamente, può essere il soggetto istituzionale, la Provincia di Sondrio magari consorziata con altri Enti Pubblici. Tuttavia, in un clima di partenariato tra Pubblico e Privato, si può pensare anche a qualche cosa di diverso. Non dimentichiamo che, anche per il veniente federalismo fiscale, il partenariato pubblico-privato andrà assumendo grande importanza. Personalmente ho lanciato l'idea del "Valtellina Vettori Veloci". E credo che questo Ente di Iniziativa dovrebbe avere la capacità di interloquire con la Rete Ferroviaria Italiana, la Regione Lombardia,

Trenitalia e Ferrovie Nord Milano. È noto a tutti che esiste già l'iniziativa AvioValtellina per la promozione del trasporto con aerei od elicotteri per la provincia di Sondrio. Io credo che sarebbe interessante modificare l'ottica di questo soggetto giuridico, non certamente sopprimendo le finalità che esso stesso si era dato al momento fondativo, ma integrando le finalità stesse estendendole al trasporto ferroviario. La compagine societaria di AvioValtellina ha un azionariato che è per quasi il 60% della Provincia di Sondrio, poi il 21,5% degli Istituti di Credito e il resto è distribuito tra cinque Enti Pubblici e novantasette Soci Privati.

La 3V potrebbe prendere esempio dalla SAD, che è la società del trasporto locale della Provincia di Bolzano, che è molto interessante come modello organizzativo pur dotato di un grande contributo della ben più forte Provincia Autonoma di Bolzano.

Concludo. Certe volte mi chiedo per quale motivo dobbiamo continuare a riflettere ed a fare proposte sulle tematiche della nostra Valle quando poi non riusciamo a passare alla operatività. La ragione è che la nostra prudenza sia davvero eccessiva. Il Valtellinese è noto per tre qualità: la silenziosità, la parsimonia e la perseveranza. Adesso deve dimostrare più capacità di iniziativa ricordando conterranei che hanno dato uno straordinario contributo al nostro Paese tra cui Luigi Credaro (che contribuì a sconfiggere l'analfabetismo in Italia) e Ezio Vanoni.

Noi dobbiamo mettere un piede dopo l'altro, ma dobbiamo guardare davanti, distante. Sono uno sciatore credo abbastanza accreditato, ma non guardo mai la punta degli sci, e meno che mai gli scarponi. Guardo avanti. Non guardo lì, perché se guardo lì, sono sicuro di cadere. Grazie.

2.2 Al termine della sessione mattutina.

Rivolgo alcune considerazioni ai conterranei affinché questa mia idea della 3V possa produrre qualche risultato.

Anzitutto sono convinto che la crisi economica in corso offra, al di là delle enormi difficoltà delle quali molti soffrono, anche delle opportunità che ci invitano a riflettere sui modelli di sviluppo. Uno dei temi su cui riflettere sia il riposizionamento della movimentazione sia delle persone sia delle merci. Così come sono convinto che, nella nostra provincia, l'unione di molte debolezze possa fare 'la forza'. Il nostro passato è caratterizzato da questo particolare evento dalla storia dei nostri Istituti bancari che hanno aggregato una molteplicità di soci. Ognuno di essi sicuramente non era ricco, ma insieme hanno saputo trasformare questa somma di debolezze in una grande forza. Noi dobbiamo essere consapevoli che se non agiamo insieme non conseguiremo alcun risultato.

Le relazioni di questa mattina ci hanno detto cosa si può fare e quali sono le difficoltà. Personalmente penso che l'Ente di Iniziativa sia un passo imprescindibile, senza il quale il nostro convegno produrrà uno splendido volume ma non si andrà oltre. La mia ipotesi di utilizzare l'Aviovaltellina, integrando lo statuto a tali fini, rimane valida e praticabile anche rapidamente. D'altra parte l'ente provinciale ha il 60% del capitale di questa Società.

Nel contempo vorrei richiamare la vostra attenzione su un'altra ipotesi complementare che avevo avanzato nel convegno SEV sul Paesaggio del 22.11.08, e cioè quella delle 3E: Energie, Endogene, Efficienti. Sembra una strana assonanza tra le 3V (Valtellina Vettori Veloci) e 3E (Energie, Endogene, Efficienti). Non dobbiamo infatti dimenticare che la Valtellina è una fonte di energia elettrica straordinaria e che tutto sommato una grande parte dei successi della AEM, ora A2A, sono connessi alla nostra provincia. Non faccio discorsi rivendicativi sul passato perché credo che sia stato un bene per la nostra Valle avere una Società di tale rilevanza. Se non ci fosse stata, noi non avremmo sicuramente saputo utilizzare le acque in quel modo. Ma oggi siamo nel XXI secolo e quindi credo che ci possa essere non solo un'assonanza tra 3V e 3E ma ci possa essere anche una concordanza di sostanza su una tipologia di intervento. Forse

con le risorse finanziarie della 3E, conseguenti alla ricontrattazione delle concessioni, si potrebbero trarre anche le risorse per potenziare la 3V.

Naturalmente dobbiamo scegliere gli interlocutori giusti. E qui mi sia consentito ancora di ricordare che il federalismo fiscale avrà corso e che la Regione Lombardia ha un prodotto interno lordo più o meno pari a quello della Svezia, superiore ai 300 miliardi di euro, e 10 milioni di popolazione. Siamo parlando di entità notevoli e non solo nel contesto italiano. Ricordo anche un evento come Expo 2015, che potrebbe portare, è stato detto, 30 milioni di visitatori o anche più. Se si sceglie una strada corretta, è questa un'altra occasione che non va perduta.

La legge Valtellina poteva portare risultati assai migliori di quelli che ha conseguito e quindi penso che questi due grandi profili – federalismo fiscale e Expo 2015 – devono essere da noi tenuti ben presenti.

Tra l'altro segnalo che il federalismo fiscale si colloca in un disegno strategico 2009-2013 che il nostro conterraneo Ministro Giulio Tremonti ha enunciato in modo chiarissimo nel documento di programmazione economico-finanziaria presentato nel giugno scorso ed articolato su diverse linee di intervento su un orizzonte di 5 anni. Tra l'altro, nel capitolo "sviluppo" di questa serie di interventi, c'è un riferimento specifico al trasporto ferroviario che dovrà essere potenziato. E questa è anche la ragione per cui, nonostante l'avvicinarsi di governi sorretti da maggioranze diverse, le Ferrovie dello Stato non siano state toccate, perché si ritiene stiano facendo un buon lavoro.

Sappiamo che il costo di investimenti ferroviari può essere molto significativo. Tuttavia faccio presente un fatto. È certo che il sistema di movimentazione su gomma dovrà cambiare in Italia, perché il consumo di territorio, l'inquinamento ambientale, i decessi, i costi connessi alla salute delle persone incidentate stanno crescendo continuamente. Naturalmente non voglio trasformare il nostro Paese in un modello parasovietico per cui si impedisce alla gente di usare l'automobile. E' chiaro, però, che il cambiamento dovrà avvenire. Quindi si va verso un sistema in cui sarà inevitabile la tariffazione del traffico stradale. Sono in atto parecchie riflessioni in merito alla collocazione su ogni automobile di una scatola nera. Quindi la stessa tariffazione del trasporto ferroviario avrà una dinamica connessa alla tariffazione del movimento stradale. D'altronde l'economia è basata su incentivi e disincentivi ed è necessario usare tutti questi strumenti. Per questo sto facendo studiare da una mia Collega con competenze di diritto tributario le possibilità degli Enti Locali di tariffare i passaggi automobilistici per fasce orarie o in determinati giorni della settimana, per verificare se ciò è consentito dalla vigente normativa italiana e dalla Costituzione italiana. Vedo al proposito due direttrici: 1. dovranno essere aumentate le tariffe ferroviarie; 2. dovrà essere tariffata la movimentazione su gomma sia delle merci sia delle persone. Queste due prospettive, quindi, devono essere tenute ben presenti poiché arriveranno prima ancora di quanto si possa pensare.

Per concludere: ho detto prima che i Valtellinesi sono prudenti, sono parsimoniosi, sono silenziosi, ma sanno anche essere coraggiosi. E lo hanno dimostrato in molte circostanze. A mio avviso, questo è il momento per avere coraggio!