

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. E' 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.