

## **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*

### **Conclusioni 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!