

[Alberto Quadrio Curzio]

«Il nostro domani si chiama 3V»

Intervista di fine anno all'economista che più di altri crede nelle potenzialità della Valle «Valtellina Vettori Veloci, ecco la mia proposta per risolvere i problemi infrastrutturali»

Il tema è di grande attualità. I giornali locali valtellinesi hanno spesso fiumi di inchiostro nelle ultime settimane mettendo a fuoco un problema annoso che è esploso recentemente in tutta la sua gravità: quello dei collegamenti su rotaia. Essi costituiscono l'unica alternativa al trasporto su gomma, ma, per quanto attiene alla provincia di Sondrio, rappresentano un gap, più che un sostegno.

Ne abbiamo parlato molto negli ultimi tempi, ma stavolta la voce narrante è quella del prof. Alberto Quadrio Curzio, valtellinese illustre e doc, oltre che uomo dotato di spessore e cultura che vanno ben oltre il trivio di Fuentes. E la scelta non è casuale: Quadrio Curzio, infatti, proprio nell'anno che si chiude fra poche ore ha dato alle stampe - su iniziativa di Società Economica Valtellinese e Consorzio Vivi Le Valli - un volume che si propone come pietra miliare per lo sviluppo economico e sociale della nostra provincia: "Lo Statuto Comunitario per la Valtellina - Un progetto per la sussidiarietà". E uno dei capitoli è proprio dedicato a sostenibilità infrastrutturale e collegamenti, con specifico riferimento alla rete ferroviaria. Nessuno meglio di lui, dunque, può scattare una fotografia della situazione attuale e gettare un ponte verso un futuro più fluido e costruttivo.

«Il collegamento ferroviario tra Milano e Tirano - afferma il prof. Quadrio Curzio - è in condizioni ormai inaccettabili e pertanto si impone una iniziativa forte della Comunità Valtellinese. Noi insistiamo da anni sul tema, nei volumi "Valtellina, Profili di sviluppo" elaborati per incarico del Credito Valtellinese. Inoltre nello Statuto Comunitario per la Valtellina si può leggere: "Deve essere perseguito il potenziamento della connessione ferroviaria, anche tramite specifici accordi con le Ferrovie Retiche e le Ferrovie Regionali, al fine di alleggerire il carico di movimento stradale e favorire la messa in rete del sistema turistico. La scelta ferroviaria, che in Provincia di Sondrio fu realizzata autonomamente nel 1902, deve essere rivalutata anche nei trasporti merci, attraverso sistemi di intermodalità e soluzioni innovative di movimentazione e logistica". Presso il Centro di ricerche in analisi economica (Cranec) dell'Università Cattolica - dice Quadrio Curzio - si è avviata una prima riflessione al proposito sulla cui base mi auguro che possa essere elaborato uno studio di prefattibilità, anche per raccogliere i molti studi già fatti. L'incarico potrebbe essere affidato al coordinamento della Sev».

- In concreto, quali sono a suo avviso le strategie da adottare per uscire definitivamente da questa situazione che si potrebbe definire anacronistica?

«I problemi mi paiono almeno quattro: quello di un Ente di iniziativa; quello della linea e dei treni sulla Milano-Tirano; quello degli orari e dei raccordi con bus per le località turistiche; quello del trasporto merci e degli scali. Importante è infine il rapporto con la Ferrovia Retica, divenuta patrimonio della Umanità di Unesco. Sotto tutti i profili si possono ottenere grossi miglioramenti».

- Vediamoli nel dettaglio, cominciando proprio da questo ente di coordinamento.

«Un Ente di iniziativa è innanzitutto necessario quale espressione forte della Comunità valtellinese. Solo così vi è una possibilità di interlocuzione con la Rete Ferroviaria Italiana - RFI - con Trenitalia, con la Regione Lombardia e con le Ferrovie Nord. L'Ente "già esiste", fatte salve alcune modeste trasformazioni, nella società Aviovaltellina spa che noi proponiamo di commutare nella società Valtellina Vettori Veloci (3V). E' una denominazione che propongo perché delinea anche un programma, un impe-

pubblico-privato sono la tipica espressione del principio di sussidiarietà».

- Quali sarebbero i compiti di 3V?

«Se sarà costituita, dovrebbe cercare subito un rapporto Ferrovie Nord Milano ovvero con la Regione Lombardia che possiede il 58% della Holding Fnm, il più importante gruppo ferro-

siderata reddituale».

- Quali miglioramenti si potrebbero apportare?

«Su questo tema il Cranec ha chiesto una valutazione all'ing. Guido Magenta che è un esperto ferroviario. Malgrado la valutazione sia in corso posso anticipare che un punto cruciale è differenziare il servizio su due tratte: Milano-Lecco e Lecco-Tirano.

La ferrovia Milano-Tirano è di 156km ed i migliori "diretti", peraltro spesso in ritardo, impiegano 2 ore e mezza. L'infrastruttura ferroviaria è buona sulla Milano-Lecco (a doppio binario) dove treni adeguati potrebbero viaggiare per 36 km tra i 130 e i 150 km/ora e per gli altri 13 tra i 105 e i 115 km/ora. Lecco-Tirano, pur ammodernata nella tecnologia, non consente, salvo brevi tratte, velocità analoghe. Tuttavia con un adeguato materiale rotabile, e

«Per gli orari, oggetto di comprensibili proteste dei pendolari, limitaci a rilevare che i diretti Milano-Tirano, nell'orario 2009 ne sono previsti in 9 giornali (più due limitati a Sondrio) e viceversa: impiegano 2 ore e mezza, con 8 fermate intermedie (Monza, Lecco, Varenna, Bellano, Colico, Morbegno, Sondrio, Tresenda). I ritardi di arrivo a Tirano si ribaltano sulle partenze non essendoci treni alternati arrivi-partenze. Non buoni sono anche i raccordi con gli autobus per le località turistiche che andrebbero meglio integrati con i diretti almeno nei fine settimana di alta stagione. Il modello di esercizio, cui ispirarsi potrebbe essere la Val Venosta in cui la Ferrovia Merano-Malles è gestita unitariamente con i servizi su gomma. Il servizio merci dovrebbe essere l'altro tema di riflessione in uno con la creazione di scali merci attrezzati in pochi punti di accumulazione oltre al capolinea di Tirano».

- E sulle comunicazioni stradali qual è il suo parere?

«Oggi vorrei limitarmi alla ferrovia sottolineando tuttavia due aspetti trattati anche dallo Statuto Comunitario: l'urgenza assoluta delle circonvallazioni dei centri urbani ormai al limite della sopportazione; il tema della tariffazione, specie per il trasporto merci su gomma che, in particolare per le acque minerali, grava pesantemente le strade della provincia di Sondrio. Nell'articolo 10 è scritto: "La Comunità ritiene che accessibilità e connessione debbano essere perseguiti come una priorità di sviluppo, seguendo approcci avanzati di minimo impatto ambientale, con efficienza tecnico-organizzativa e con proporzionalità rispetto alle necessità. In tale ambito rientra anche la possibilità di tariffazione, realizzabile con l'impiego di sistemi di rilevazione, nella movimentazione di autotreni ed autoveicoli per fasce orarie e per giorni della settimana, al fine di distribuire meglio il traffico sulla rete stradale e per reperire finanze utili agli investimenti».

- In conclusione che futuro vede per lo Statuto Comunitario e per la provincia di Sondrio?

«Lo Statuto Comunitario produrrà risultati se vi saranno allo stesso significative adesioni di promozione da parte di Istituzioni, associazioni, imprese. Allegato allo stesso vi è anche un tavolo di monitoraggio che potrebbe dare una valutazione annuale della situazione per progettare. Il mio compito si è concluso qui: se gli operatori politici, economici e sociali della Valle non riteranno lo Statuto utile rafforzare una coesione comunitaria progettuale, lo stesso rimarrà nella sfera delle riflessioni. Quanto alla provincia di Sondrio, che ha sempre ottimi posizionamenti nelle graduatorie di qualità della vita delle province italiane, mostrando anche maggior resistenza di altre province limitrofe, non deve sopravvalutare se stessa pensando che la crescita di benessere degli ultimi decenni proseguirà nel futuro in modo spontaneo grazie alla, pur notevole, capacità di iniziativa degli operatori e dei cittadini».

Pierluigi Comerio



gnolo. La Aviovaltellina ha un ottimo azionariato: la Provincia di Sondrio che detiene il 59,50%; 3 istituti di credito (tra cui le due banche popolari della Provincia) che detengono il 21,50%; 97 soci privati, tra cui molte aziende (anche la A2A), che detengono il 16,30%; 5 enti pubblici che detengono il 2,70%. Il capitale sociale sottoscritto dovrebbe essere già adesso intorno ai 2,4 milioni di euro ed è previsto statutariamente arrivi a 2,8 milioni entro il 2010. La ferrovia è una priorità della Provincia di Sondrio anche perché il trasporto aereo sarebbe limitato ad una clientela circoscritta. La 3V dovrebbe tuttavia comprendere le finalità della Aviovaltellina. Importante sarebbe anche ottenere una partecipazione della Ferrovia Retica in 3V magari nel contesto dei progetti di cooperazione transfrontaliera. Oggi le iniziative miste

viario non statale italiano, quotato in Borsa. Le Fnm stanno molto rinnovando il materiale rotabile avendo affidato la costruzione di nuovi convogli alla Ansaldo Ferroviaria e alla Alstom. Una loro gestione della Milano-Lecco, che crediamo sia una tratta assai reddituale, e della Lecco-Sondrio, che dovrebbe ricevere un contributo di gestione dalla 3V, sarebbe altamente innovativa. Fnm potrebbero fare anche lo studio di prefattibilità e di fattibilità. Non va inoltre dimenticato che le Fnm posseggono la Brescia-Iseo-Edolo, cioè la ferrovia di 102 km della valle "consorella" per la quale sono in progetto ammodernamenti. La Regione Lombardia, in accordo con la Provincia, eroga d'altronde un contributo a Trenitalia nell'ambito di un contratto di servizio. Ma, stando ai fatti, Trenitalia non pare interessata alla tratta Lecco-Tirano, forse perché non con-

qualche ulteriore investimento sulla rete, si otterrebbe un discreto incremento di velocità, oggi pari a solo 62,5 km/h (commerciali), con conseguenti riduzioni dei tempi. Ma guadagni sui tempi si potrebbero ottenere differenziando i servizi sulla Milano-Lecco, tratta di affollato pendolarismo, dalla Lecco-Tirano. Oggi vengono usati gli stessi treni inadatti a garantire efficienza per entrambe tipologie di servizio nonché vecchi, di circa 20 anni, e tenuti in un modo squallido. Se non è possibile differenziare i treni su tutta la Milano-Tirano, andrebbe valutato anche l'utilizzo, solo per la tratta Lecco-Tirano, di elettrotreni con minor portata e con trasbordo rapido a Lecco differenziando così l'offerta per i pendolari, da Lecco e medio Lario verso Milano».

- Altri temi sono gli orari, il trasporto merci e gli scali.