

Valtellina. Cdc di Sondrio e svizzeri in campo per la tratta

La Ferrovia Retica rilancia su Milano

Newco allo studio - Trenitalia apre al dialogo

PAGINE A CURA DI
Antonia Marsetti

Costituire una società a capitale misto, rilevare la gestione della tratta ferroviaria Milano-Tirano e creare una linea competitiva e pienamente rispondente alle esigenze dell'economia locale, del pendolarismo e del turismo. Non è un sogno nel cassetto ma una volontà concreta. Un progetto che nei prossimi mesi prenderà corpo con la doppia firma della Camera di commercio di Sondrio e della Ferrovia Retica, più che mai intenzionata ad allungare verso Milano la prestigiosa linea che dallo scorso anno si fregia del marchio Unesco e che in Valtellina - a Tirano - ha il suo capolinea. Gli svizzeri, quindi, insieme ai valtellinesi cercheranno di rilevare la tratta di Trenitalia, quasi certamente attraverso le Ferrovie Nord. «Si è perso troppo tempo, e lo stato in cui versa la nostra ferrovia è davvero improponibile per una valle alpina che fa dello sviluppo sostenibile la propria missione». Emanuele Bertolini, presidente della Camera di commercio di Sondrio non nega che

molte delle responsabilità sono da attribuire alla latitanza delle istituzioni («non si sono mai impegnate abbastanza per la ferrovia»), ma quello che è accaduto con le tangenziali di Morbegno e Tirano («enti pubblici e privati hanno messo mano al portafoglio per garantire le risorse mancanti alla loro costruzione») può accadere anche per la strada ferrata. «Perché non eguagliare quanto fatto sulla Merano-Malles, lungo la Brescia-Edoardo e dalle Ferrovie Nord? Perché - si chiede Bertolini - non fare del rilancio della ferrovia il progetto da portare a Expo 2015, che ci vede peraltro già collaborare con Poschiavo? La spinta e l'interesse che registriamo sulla nostra ferrovia dal Canton Grigione è per noi uno stimolo e una garanzia di successo».

Basta guardare cosa accade a due passi dalla Valtellina: la Ferrovia retica, infatti, è un gioiello che si è meritato per la tratta Tirano-Thusis (10 km) il riconoscimento del Patrimonio Unesco e che negli ultimi dodici mesi ha trasportato 1,8 milioni di passeggeri con un incremento

annuo costante del 6 per cento. Ed è proprio la Ferrovia retica che a settembre ha chiesto di sedersi al tavolo con la Camera di commercio e il docente dell'Università Cattolica Alberto Quadrio Curzio, "inventore" della formula 3V, ovvero "Valtellina Vettori Veloci" a cui la Società economica valtellinese pochi giorni fa ha dedicato un importante convegno. «Non ci interessa gestire in prima persona la tratta - mette le mani avanti Silvio Briccola, vice direttore generale della Ferrovia Retica -, ma intendiamo condividere con la Valtellina questo progetto che per noi rappresenta il prolungamento verso Milano della tratta che conduce a St. Moritz. Non ci basta che Trenitalia chiami i convogli "Freccia del Bernina", vogliamo anche puntualità ed efficienza, altrimenti i nostri clienti continueranno a perdere la coincidenza per la tratta Unesco. Siamo convinti che con il coraggio di investire per migliorare l'offerta si riesce a stimolare la domanda, proprio come abbiamo fatto noi. Le Ferrovie Nord? Sono interlocutori più che credibili. Lo hanno di-

mostrato (e i fatti).

Ancora da decidere come possa formalmente concretizzarsi la discesa in campo degli elvetici. L'economista valtellinese Alberto Quadrio Curzio ha indicato nella società Avio-Valtellina spa (società a capitale misto che per ora si occupa dei trasporti aerei e gestisce l'aviosuperficie alle porte di Sondrio) il nuovo soggetto entro il quale pubblico e privati possono studiare la migliore proposta da sottoporre a Trenitalia, magari attraverso le Ferrovie Nord. Trenitalia qualche cifra l'ha già messa sul tavolo, ma sono in molti a credere che quelle somme vadano ridimensionate.

«Ipotizzando che i ricavi coprano il 35% dei costi - afferma Gianfranco Laguzzi, direttore divisione passeggeri regionale di Trenitalia - servono dai 9 ai 10 milioni l'anno di risorse regionali a cui vanno aggiunti altri milioni per rinnovare la flotta dei treni. E quindi c'è da chiedersi come si farà a disporre di queste risorse e se saranno possibili aumenti tariffari specifici per il bacino della Valtellina. Fs è disponibile a qualsiasi soluzione, e la newco con Fnm va proprio in questa direzione». «Prima di discutere di cifre c'è tempo - chiosa Claudio Snider, della Società Economica Valtellinese - per ora pensiamo a uno studio di fattibilità e a individuare il soggetto più idoneo. Quel che è certo è che ci siamo messi in moto e non abbiamo intenzione di fermarci».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

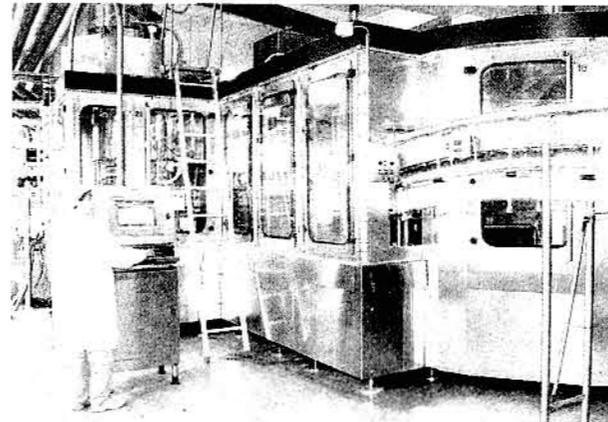
Il gruppo San Pellegrino (Levissima) in prima linea: «Rafforzamento benvenuto» Tirano vuole un nuovo terminal

SONDRIO

Le imprese valtellinesi lo reclamano da tempo. La Camera di commercio di Sondrio ha pure commissionato uno studio all'Università Bocconi (del costo di circa 37 mila euro) per mettere nero su bianco vantaggi, prescrizioni e strategie finanziarie per realizzare un nuovo scalo merci a Tirano, richiesto a gran voce dalle industrie presenti tra la Media e l'Alta Valle e la grigionese Val Poschiavo.

Il progetto ipotizzato dal Comune di Tirano e avallato dall'ente camerale, comporterebbe una spesa che si aggira sui 7 milioni di euro, un costo che verrebbe ammortizzato solo nel lungo periodo (si parla di 40 anni) ma che consentirebbe nel breve di alleggerire - e non di poco - la mandata statale per 38 percorsi ogni giorno da oltre 200 tir carichi di merce.

«I volumi garantiti in uscita dalle imprese - recita lo studio bocconiano - si aggirano sulle 32 mila tonnellate all'anno, contro le 210 mila tonnellate/anno annualmente trasportate via treno. Il dato corrisponde a un aumento del 48,6% dei traffici che potrebbero interessare anche l'ingresso delle merci (si parla di 30 mila tonnellate/anno) qualora venisse realizzato un raccordo con le Fer-



Poca acqua su «ferro». Una fase di imbottigliamento di Levissima

rovie Retiche» che proprio a Tirano hanno il loro capolinea. Il nuovo terminal ferroviario è stato ipotizzato secondo la logica dell'intermodalità e interesserebbe un'area da 49 mila metri quadrati: scalo merci, piazzali e palazzine per i servizi e due capannoni da 1.000 e 1.700 mq, suddivisibili in compartimenti da 200 mq per l'autotrasporto.

Lo scalo vero e proprio dovrebbe potere contare su almeno 3 binari da 220-270 metri di lunghezza destinati al fascio di arrivi e partenze, di 5 binari da 200 metri per le operazioni di carico e scarico, un'asta di manovra da 270 metri di lunghezza e un piazzale largo almeno 90 metri. Insomma, un progetto corposo, destinato a fa-

re i conti però con lo scarso interesse di Trenitalia (che non riesce nemmeno a sfruttare le potenzialità dello scalo di Lecco) e la penuria di fondi, sia pubblici che privati (lo studio ipotizza la creazione di una società mista, a maggioranza pubblica).

Le industrie che potrebbero essere interpellate e coinvolte non mancano. A cominciare da Levissima, per esempio, che dallo stabilimento di Valdisotto di Cepina trasporta ogni anno 800 milioni di bottiglie. Di queste solo il 30% viaggia in treno: il 65% con dei vagoni merce caricati a Tirano (a 35 km di distanza), il 35% invece allo scalo di Lecco (distante 140 km).

«Il gruppo San Pellegrino

I NUMERI

7 milioni

I costi

Il progetto ipotizzato dal Comune di Tirano e avallato dalla Camera di commercio di Sondrio comporterebbe una spesa di circa 7 milioni di euro, che verrebbe ammortizzata solo nel lungo periodo (si parla di quaranta anni)

8

Le dimensioni

Lo scalo dovrebbe potere contare su almeno tre binari da 220-270 metri di lunghezza destinati al fascio di arrivi e partenze, e di cinque binari da 200 metri destinati invece alle operazioni di carico e di scarico



Marco Toppano
MANAGER
SAN PELLEGRINO

Limiti. L'attuale scalo di Tirano non può essere sfruttato ulteriormente: le gallerie sono strette, e la linea ha una sola rotaia e binari morti in stazione troppo corti

è quello che in Italia utilizza maggiormente il treno - spiega Marco Toppano, responsabile supply chain (letteralmente: la catena dell'offerta ndr) del gruppo -. Purtroppo, però, lo scalo di Tirano più di così non può essere utilizzato a causa dei limiti della strada ferrata: gallerie strette che non consentono il passaggio dei vagoni con casse mobili, una linea con una sola rotaia e binari morti nelle stazioni, troppo corti per consentire il passaggio di convogli con più di 8 vagoni. Un nuovo scalo sarebbe il benvenuto, se avessimo a disposizione anche solo un parcheggio potremmo organizzarci per far viaggiare più treni durante la notte». Di fatto però, dei volumi in uscita da Levissima (attualmente si parla di circa 100/120 tir al giorno) al massimo solo il 30% potrà viaggiare in treno (per raggiungere le aree di stock in centro e sud Italia), mentre la distribuzione in Lombardia e nel Nord (il 70%) continuerà ad essere realizzata su gomma. Oggi Levissima si appoggia a due società: i "padroncini" locali (CLV Maganetti) e Koinè, partecipata da San Pellegrino che si occupa delle tratte più lunghe. La crisi e la contrazione nella produzione ha colpito anche Levissima e non a caso molti "padroncini" sono già stati avvisati della necessità di lasciare fermi alcuni dei loro tir a partire dall'autunno.

© RIPRODUZIONE RISERVATA