

Convegno
Paesaggio ed Economia

Sondrio, Sabato 22 Novembre 2008

Silvio Briccola

Vice Direttore e Responsabile Finanze Ferrovia Retica

**La cura del territorio quale modello di sviluppo:
l'esempio della Ferrovia retica**

La Ferrovia retica è come noto un tracciato ferroviario. A differenza della consuetudine di questo mezzo, si inerpica però tra le creste alpine che dividono la Svizzera dalla provincia di Sondrio, in Italia. Ma che soprattutto collega le principali località del cantone dei Grigioni. Un treno che attraversa le montagne, direi di cominciare da qui. Da un viaggio che è prima di tutto un viaggio della fantasia umana, quasi un paradosso della volontà. E come in ogni viaggio c'è qualcuno che sta al finestrino, e che guarda.

Individuare lo sguardo, o meglio *gli sguardi* che si proiettano dalle carrozze del "trenino del Bernina" – in Italia veniamo comunemente chiamati anche così, ma la qualifica riguarda solo una piccola porzione del tracciato – ci potrà aiutare a conoscerne lo stato attuale. Quindi le sue prospettive.

Propongo di suddividere tali "sguardi" in quattro principali categorie, non da ultimo economiche. La prima appartiene a quel consistente gruppo di persone che frequenta la Ferrovia retica per ragioni turistiche. Si tratta infatti dell' 80% per cento dell'utenza complessiva, che ammonta a dieci milioni di persone ogni anno. Abbiamo così otto milioni di persone che salgono sulle carrozze proprio per questo: incollare gli occhi al finestrino, essere rapiti dagli scenari magnifici delle alpi che si dischiudono allo stupore. Solo a un regista cinematografico è riuscito a fare di più, attraversando le montagne con una nave.

Il secondo e principale gruppo che troviamo sulla Ferrovia retica è quello dei pendolari. Il loro sguardo non è sempre così sorpreso ed esposto al paesaggio, ma la loro presenza è affezionata. Si tratta infatti di circa due milioni di persone ogni anno, dirette principalmente verso la capitale del cantone dei Grigioni, Coira.

Abbiamo poi uno sguardo che, come è ora di moda dire, potremmo definire "virtuale". Si tratta infatti della gran massa delle merci – principalmente legnami e carburanti - che dalla Ferrovia retica vengono trasportate. Ed in modo molto più agevole, in questi difficili contesti, di quanto non si faccia con il trasporto pneumatico. Anche se la concorrenza economica di quest'ultimo vede la ferrovia in netto svantaggio, per ovvie ragioni di costi e manutenzione.

Infine abbiamo il trasporto di autoveicoli su treno navetta attraverso il traforo del Vereina, inaugurato nel 1999.

Che cosa rappresenta dunque la Ferrovia retica? Innanzi tutto, simbolicamente, è la spina dorsale del cantone dei Grigioni. Ma è anche qualcosa di molto più fluido, quasi un sistema sanguineo che unisce e mescola culture adiacenti, storicamente rimaste per molto tempo separate. Non ultimo, un moltiplicatore economico, volano di sviluppo e opportunità per le zone collegate.

Abbiamo accennato alla questione storica. Ricordiamo che la Ferrovia retica compirà 100 anni nel 2010, e l'anno prossimo vi sarà dunque una grande festa di commemorazione. Aggiungendo che fu costruita in complessivi 25 anni; di cui l'80% per cento nel primo decennio del novecento. Il suo concepimento avvenne dunque al termine del secolo precedente. Tempi in cui sopra le montagne si saliva ancora con i muli o la piccozza. Quasi inesistenti le automobili. Figurasi arrampicarsi con un treno, sopra le alte vette dei nostri monti! Ecco, se proviamo a guardare alla Ferrovia retica dal finestrino storico del suo ideazione, ci accorgiamo che veramente fu uno slancio generoso del cuore. Prima ancora che della tecnica.

Riferendoci all'origine lontana nel tempo, abbiamo toccato quello che è certamente uno dei principali motivi di orgoglio della Ferrovia retica. Ma come spesso accade, il dato si è recentemente mostrato anche nel suo aspetto problematico. Ad esempio in relazione all'obsolescenza di talune strutture. O del parco veicoli che, nel 2002, scontava un'ampia presenza di carrozze costruite da più di 40 anni. In tale data è dunque stato inaugurato un piano di rilancio e di ammodernamento complessivo. Composto da una direzione strategica "offensiva", volta all'interpretazione e alla soddisfazione delle esigenze del mercato, e da un meditato lavoro di ottimizzazione delle risorse. A cui si è unito l'ammodernamento strutturale appena menzionato. All'interno del quale spicca il nuovo elettrotreno, che già dall'estate del 2010 sarà in circolazione sulle nostre tratte. Oppure quelli che sono certamente i nostri fiori all'occhiello. Ossia il Bernina Express, con 26 nuove carrozze panoramiche e climatizzate, ed il Glacier Express, che unisce St. Moritz e Davos a Zermatt.

Gli effetti di questo piano di rinnovamento già ci stanno avvicinando ad obiettivi di crescita ambiziosi, soprattutto in relazione al trasporto passeggeri. Che più che rappresentare un semplice "core business", costituisce la nostra principale soddisfazione morale: quella di contribuire ad un'importante funzione sociale e culturale.

Un così importante impegno pubblico, si è quindi tradotto con il più gradito tra i riconoscimenti. La tutela della Ferrovia retica, o più precisamente di 120 km della sua tratta, da parte dell'Unesco. Considerata dal luglio del 2008 patrimonio mondiale dell'umanità. E dando luogo all'immediata creazione di un organismo specificamente dedicato: l'associazione Patrimonio mondiale ferrovia retica. Associazione che come espressamente richiesto dalla stessa Unesco, si occupa della creazione e della verifica di un piano di gestione, volto appunto alla tutela di quegli aspetti riconosciuti come unici e preziosi. "Unicità" è infatti la parola chiave per inquadrare l'importante titolo ottenuto, che insieme ad un altro termine, quello di "autenticità", premia e i riconosce lo sforzo di centinaia di persone che si sono passate il testimone nei decenni. Ovvero l'impegno pionieristico nel trasformare un sogno del moderno, per così dire, in cura e salvaguardia dell'antico. Due termini solo apparentemente contraddittori. In realtà, intimamente convergenti.

Da questo punto di vista mi pare che il nostro lavoro, così fattivamente concreto, materiale, abbia anche un'importante valenza metaforica. Un treno serve infatti per "attraversare", per "collegare". E attraversando montagne tra le più belle e maestose d'Europa, collegando luoghi storicamente e culturalmente distanti, per quanto compresi in una geografia tutto sommato ridotta, la Ferrovia retica mostra che le contrapposizioni sono spesso tali solo nella pigrizia del pensiero. Ciò che difetta non sta insomma in una sintesi rassicurante, ma dentro un dialogo ed una composizione tra i diversi. Ecco, senza scomodare le grandi parole della filosofia, forse un piccolo trenino rosso che si arrampica tra le montagne potrebbe servire anche a questo: ad aumentare la nostra curiosità, a fidarci un poco di più anche di ciò che immediatamente non corrisponde.

Per questo l'obiettivo non è la conservazione museale, la fotografia sepiata di un tempo irrimediabilmente perduto. Il tempo è "ritrovato" quando la tradizione e l'ambiente divengono il luogo di un'esperienza vissuta, di una trasformazione che abbia memoria ma anche progetto, sogno, utopia. Tale fu quella degli uomini che si arrampicarono sul Bernina con lo zaino colmo di bulloni, lasciando al loro posto le stelle alpine. Da qui la precisa volontà di riqualificare anche lo spazio circostante il tracciato dei binari; ad esempio tramite la sentieristica alpina, o i numerosi monumenti contenuti nell'area.

Ma torniamo subito con i piedi per terra, ad alcune cifre qualificanti: 384 km di tracciato complessivo; 70% di pendenza massima – ricordando che si tratta di una rete ferroviaria ad adesione, non a cremagliera; 2253 metri di altitudine toccata, di cui il 30% sopra i 1500 metri, con i connessi problemi meteorologici; tunnel e viadotti che rappresentano il 19% dell'intero tracciato; il "giroscopio" più grande delle alpi, collocato proprio in prossimità della stazione di Tirano; temperature invernali sulla tratta che raggiungono i 35 gradi sotto lo zero, per un servizio che viene assicurato 365 giorni all'anno ... Mentre guardiamo stupefatti il paesaggio che si offre dal finestrino, è difficile ricordarsi i numeri di quella autentica scommessa matematica che è la Ferrovia retica. Ma senza questi numeri, non ci sarebbe nemmeno lo stupore che tutto dimentica.

Un altro aspetto importante è costituito dal capitale umano di impegno e competenze che è qui racchiuso. Si tratta di 1270 collaboratori e collaboratrici attivi in molti campi. Dalla materia dura di cui è composta una ferrovia, il ferro dispiegato delle sue rotaie, passando all'amministrazione, il controllo, la manutenzione, le pulizie, la conduzione dei convogli ed il management. Ma soprattutto il sogno, appunto, che di giorno in giorno si rinnova attraverso il lavoro di questa gente.

Riguardo la composizione geografica dell'utenza, è interessante notare come solo il 50% sia rappresentato da cittadini svizzeri. Estremamente esigua è però la componente italiana, costituita dal solo 4% - alcuni indicatori ci danno però lo stesso dato in forte crescita. Abbiamo invece la consistente percentuale del 24% di persone provenienti dalla Germania. Quindi da altri paesi stranieri in qualità, come abbiamo visto, principalmente di turisti. E' verso questa specifica richiesta che la Ferrovia retica si apre in veste anche propositiva, strategica. Insomma, nel campo di un marketing che non sia solo economico, ma nella piena consapevolezza del ruolo di promozione e sviluppo di un intero territorio.

Merita dunque un particolare risalto, nelle sede di questo ciclo di conferenze promosso dalla Società Economica Valtellinese, come la nostra strategia di marketing non solo non si ponga in contrasto con la tutela ambientale e del paesaggio, ma ne sia al contrario ispirata e potenziata. Detta in altre parole, è proprio in ragione della cura che noi dedichiamo al territorio e allo sviluppo di un turismo territoriale, che il mercato premia anche economicamente i nostri sforzi. Dimostrando una volta di più, se ancora ve ne fosse bisogno, che progresso umano e sviluppo economico non sono termini necessariamente conflittuali. E che anzi è proprio dalla loro virtuosa relazione, che si può ottenere un reciproco potenziamento.

A questo punto credo che si possa riconsegnare il viaggiatore, che ci ha gentilmente seguito in questo percorso di parole, all'altro spettacolo qui solo evocato. Quello che si dischiude magnifico dal finestrino di un piccolo treno rosso.