

Università Cattolica del Sacro Cuore

CENTRO DI RICERCHE IN ANALISI ECONOMICA
E SVILUPPO ECONOMICO INTERNAZIONALE

**VALTELLINA VETTORI VELOCI (3V)
PER UNA NUOVA CENTRALITÀ
DELLA FERROVIA CON MILANO**

Prefazione di Giuseppe Biesuz

Coordinamento di Alberto Quadrio Curzio

A cura di Maria Chiara Cattaneo,
Laura Binaghi e Tiziana Pianezze



V&P

Università Cattolica del Sacro Cuore

CENTRO DI RICERCHE IN ANALISI ECONOMICA
E SVILUPPO ECONOMICO INTERNAZIONALE

**VALTELLINA VETTORI VELOCI (3V)
PER UNA NUOVA CENTRALITÀ
DELLA FERROVIA CON MILANO**

Prefazione di Giuseppe Biesuz

Coordinamento di Alberto Quadrio Curzio

A cura di Maria Chiara Cattaneo,
Laura Binaghi e Tiziana Pianezze

Dicembre 2010

V&P

Giuseppe Biesuz, Amministratore Delegato di Trenitalia-LeNORD

Alberto Quadrio Curzio, Presidente Centro di Ricerche in Analisi Economica e Sviluppo Economico Internazionale (CRANEC), Università Cattolica

Maria Chiara Cattaneo, Centro di Ricerche in Analisi Economica e Sviluppo Economico Internazionale (CRANEC), Università Cattolica

Laura Binaghi (Responsabile Programmazione Offerta e Orari) e Tiziana Pianezze (Responsabile del Coordinamento Commerciale), Trenitalia-LeNORD

Questa ricerca è dedicata dal coordinatore della stessa, prof. Alberto Quadrio Curzio, alla Società Economica Valtellinese (SEV), che dal 1993 è impegnata a promuovere, in applicazione dei principi di sussidiarietà e solidarietà, lo sviluppo sostenibile della Provincia di Sondrio. Nell'ambito della SEV è stato elaborato nel 2008 lo "Statuto Comunitario per la Valtellina".

Questa prima edizione a tiratura limitata è stata predisposta rapidamente per il 1° viaggio del "Treno della Neve" il 3 dicembre 2010. Alla stessa seguirà una seconda edizione riveduta e ampliata.

 segreteria.cranec@unicatt.it

www.vitaepensiero.it

All rights reserved. Photocopies for personal use of the reader, not exceeding 15% of each volume, may be made under the payment of a copying fee to the SIAE, in accordance with the provisions of the law n. 633 of 22 april 1941 (art. 68, par. 4 and 5). Reproductions which are not intended for personal use may be only made with the written permission of AIDRO, Corso di Porta Romana n. 108, 20122 Milano, e-mail: segreteria@aidro.org, web site www.aidro.org

Le fotocopie per uso personale del lettore possono essere effettuate nei limiti del 15% di ciascun volume dietro pagamento alla SIAE del compenso previsto dall'art. 68, commi 4 e 5, della legge 22 aprile 1941 n. 633.

Le riproduzioni effettuate per finalità di carattere professionale, economico o commerciale o comunque per uso diverso da quello personale possono essere effettuate a seguito di specifica autorizzazione rilasciata da AIDRO, Corso di Porta Romana n. 108, 20122 Milano, e-mail: segreteria@aidro.org e sito web www.aidro.org

© 2010 Cranec

ISBN 978-88-343-2028-0

INDICE

PREFAZIONE di <i>Giuseppe Biesuz</i>	15
INTRODUZIONE - Sviluppo Sostenibile, Statuto Comunitario, Sistema ferroviario di <i>Alberto Quadrio Curzio</i>	17
PARTE I - Valtellina: Profili di sviluppo, Statuto comunitario, Vettori veloci a cura di <i>Maria Chiara Cattaneo</i>	29
1) Un richiamo storico agli inizi del XX secolo	29
2) Valtellina Profili di Sviluppo (1989-2010): 20 anni di analisi e proposte	31
3) Dallo Statuto Comunitario della SEV all'idea 3V	51
4) Per un Ente di coordinamento: l'ipotesi di trasformazione di AvioValtellina	60
5) Ricominciare dalla Ferrovia: il Convegno del luglio 2009	65
PARTE II - Il “Progetto Valtellina” ed il “Treno della neve” per Trenitalia-LeNORD a cura di <i>Laura Binaghi e Tiziana Pianezze</i>	77
6) La risposta e il progetto TLN	77
6.1) L'operazione di costituzione della società Trenitalia -LeNORD	77
6.2) I criteri ispiratori dell'operato di Trenitalia - LeNORD	78
6.3) Il progetto Valtellina	79
6.4) Il treno della neve	89
PARTE III - La Retica. l'Expo, la mobilità diffusa, le merci	102
	3

7) Il legame con la Ferrovia Retica e l'EXPO, a cura di <i>Maria Chiara Cattaneo</i>	102
8) La mobilità di prossimità e su gomma: prospettive di sviluppo, a cura di <i>Giulio Cainelli</i>	113
Riferimenti Bibliografici e Siti Web	118
Elenco Quaderni Cranec	122

INDICE ANALITICO

PREFAZIONE di <i>Giuseppe Biesuz</i>	15
INTRODUZIONE - Sviluppo Sostenibile, Statuto Comunitario, Sistema ferroviario di <i>Alberto Quadrio Curzio</i>	17
PARTE I – Valtellina: Profili di sviluppo, Statuto comunitario, Vettori veloci a cura di <i>Maria Chiara Cattaneo</i>	29
1) Un richiamo storico agli inizi del XX secolo	29
2) Valtellina Profili di Sviluppo (1989-2010): 20 anni di analisi e proposte	31
2.1 La posizione della Valtellina - storia ed evoluzione	33
2.2 Mobilità nell'area alpina e modelli di mobilità	34
2.3 Mobilità e traffico in provincia di Sondrio	37
2.4 La legge Valtellina	38
2.5 Il ruolo delle ferrovie	43
2.6 La struttura del trasporto merci in Valtellina e prospettive di innovazione tecnologica.	47

3) Dallo Statuto Comunitario della SEV all'idea 3V	51
3.1 <i>Lo Statuto Comunitario per la Valtellina. Il quadro di riferimento: valori e progetti comuni</i>	51
3.2 <i>Gli articoli 4 - 9 e 10</i>	52
3.3 <i>Le prospettive dell'attuazione</i>	54
3.4 <i>L'intervista del 31 dicembre 2008 e altre due iniziative (3V, 3E e 3I). L'azione della SEV</i>	56
 4) Per un Ente di coordinamento: l'ipotesi di trasformazione di AvioValtellina	60
4.1 <i>Avio Valtellina: caratteristiche e funzioni</i>	60
4.2 <i>Modifica dell'oggetto sociale</i>	61
4.3 <i>3 V - Valtellina Vettori Veloci e relative funzioni</i>	62
4.4 <i>Alcuni commenti</i>	63
 5) Ricominciare dalla ferrovia: il Convegno del luglio 2009	65
5.1 <i>I soggetti coinvolti e le reazioni positive e negative</i>	66
5.2 <i>Le best practices presentate</i>	70
5.2.1 <i>Un esempio: la mobilità in Val Venosta</i>	71
5.2.2 <i>La mobilità in Valcamonica</i>	73
 PARTE II - Il "Progetto Valtellina" ed il "Treno della neve" per Trenitalia-LeNORD a cura di Laura Binaghi e Tiziana Pianezze	77
 6) La risposta e il progetto TLN	77
6.1 <i>L'operazione di costituzione della società Trenitalia -Le NORD</i>	77
6.2 <i>I criteri ispiratori nell'operato di Trenitalia- LeNORD</i>	78
6.3 <i>Il "Progetto Valtellina"</i>	79
6.3.1 <i>Le aree di intervento</i>	82
6.4 <i>Il "Treno della neve"</i>	89
6.4.1 <i>Il servizio combinato treno - bus</i>	93
6.4.2 <i>Il servizio catering e la presenza delle hostess</i>	96
6.4.3 <i>Il pricing</i>	96
6.4.4 <i>I canali di vendita e la comunicazione</i>	98
	5

6.4.5 Considerazioni e possibili sviluppi del progetto	100
PARTE III - La Retica, l'Expo, la mobilità diffusa, le merci	102
7) Il legame con la Ferrovia Retica e l'EXPO di Maria Chiara Cattaneo	102
7.1 Il legame con la Ferrovia Retica	102
7.2 Reti virtuali e infrastrutture fisiche per una maggiore competitività	107
7.3 Il monitoraggio dei progressi	109
7.4 Alcune opportunità di dimensione europea	109
7.5 Verso l'EXPO 2015	111
8) La mobilità di prossimità e su gomma in Valtellina: prospettive di sviluppo di Giulio Cainelli	113
Riferimenti Bibliografici e Siti Web	118
Elenco Quaderni Cranec	122

Abstract

Il progetto 3V (Valtellina Vettori Veloci), proposto da Alberto Quadrio Curzio, afferma la necessità di ricentrare sul trasporto ferroviario Milano-Tirano la connessione della Provincia di Sondrio con la capitale della Lombardia Milano e innestare su questa tutta la mobilità in Valtellina, in Valchiavenna e con la Ferrovia Retica. La proposta, radicata negli studi sullo sviluppo sostenibile della provincia di Sondrio, che Quadrio Curzio coordina dal 1989, (soprattutto con il patrocinio del Credito Valtellinese e negli studi della Società Economica Valtellinese), è stata formalizzata in via definitiva in un'intervista a "La provincia di Sondrio" a fine 2008. Ne è seguito il convegno "Valtellina Vettori Veloci - Ricominciare dalla ferrovia" organizzato dalla Società Economica Valtellinese nel luglio 2009. Da quella data si è attivato un processo sia istituzionale che economico che ha visto un grande impegno sia del Presidente della Provincia di Sondrio - Massimo Sertori - sia dell'Amministratore delegato di Trenitalia-LeNORD - Giuseppe Biesuz - che ha portato ad un risultato concreto di grande rilievo: il *progetto pilota* denominato «Treno della Neve» che farà la sua prima corsa il 3 dicembre 2010. Lo stesso è inserito in un più ampio «Progetto Valtellina».

Il presente elaborato, suddiviso in tre parti, dà conto del passato, del presente e riflette anche sul futuro.

- La prima parte ripercorre in via di sintesi le trattazioni e valutazioni emerse in molti studi di Alberto Quadrio Curzio sullo sviluppo sostenibile della Provincia di Sondrio evidenziando in particolare il tema dei trasporti in Valtellina, per dare il quadro delle proposte avanzate nell'arco di vent'anni. Procede poi con la presentazione della proposta di Valtellina Vettori Veloci - che rientra nel quadro dello "Statuto Comunitario per la Valtellina" (art. 4, art. 9 ed in particolare art. 10) in riferimento al tema infrastrutture, collegamenti e sviluppo sostenibile - per arrivare ad una sintesi del convegno di cui sopra. In questa parte si presenta anche un'ipotesi organizzativa per creare un ente di iniziativa e di coordinamento che sia espressione della Comunità Valtellinese composta da soggetti pubblici e privati nella logica del partenariato. Vi è infatti la consapevolezza che senza un forte coinvolgimento anche delle forze economiche della Provincia di Sondrio è difficile che l'iniziativa 3V possa proseguire ed evolvere.

- La seconda parte dello studio riguarda la risposta di Trenitalia-LeNORD alle esigenze di un miglioramento dei trasporti ferroviari Milano - Tirano. Presenta e discute il “progetto Valtellina” di Trenitalia-LeNORD e di cui fa parte l’iniziativa del “Treno della Neve” realizzato in collaborazione con le istituzioni del territorio della Provincia di Sondrio. Il progetto Valtellina viene presentato come possibile progetto pilota successivamente esportabile anche in altri contesti territoriali.
- La terza parte conclude lo studio guardando al futuro, aprendosi anche alle prospettive offerte dal legame con la Ferrovia Retica e dall’EXPO, alla necessità di sviluppare parallelamente progetti concreti anche sulla mobilità alternativa su gomma e per il trasporto merci finalizzati ad una effettiva integrazione modale. Propone quindi nuovi filoni di studio ed approfondimento e linee concrete d’azione.

Abstract (English)

The Valtellina Vettori Veloci (Valtellina Fast Carriers) project, proposed by Alberto Quadrio Curzio, points to the need of (re)focusing on Milano-Tirano railway transport for the connection of the province of Sondrio to Milan as capital of the Lombardy Region and to concentrate the whole mobility of Valtellina, Valchiavenna and with the Rhaetian railway on this.

The proposal is rooted in the works by Alberto Quadrio Curzio carried out since 1989 (mainly with the support of Credito Valtellinese and SEV - Valtellina Economic Society) - on sustainable development in the Sondrio province. Such a proposal was formally presented in an interview to the newspaper “La provincia di Sondrio “ at the end of 2008. After that a debate was started and an important conference “Valtellina Vettori Veloci: Starting again with railways” was organised by SEV in July 2009. Since then there has been an institutional and economic process involving both the President of the Province – Massimo Sertori – and the CEO of Trenitalia-LeNORD – Giuseppe Biesuz. Their great commitment has led to a tangible and very relevant result: the pilot project named “Snow Train” running for the first time on 3rd December 2010. The same project is part of a larger initiative called “Valtellina Project”.

In its three parts, this study accounts for the past and for the present and also meditates on the future sustainable mobility developments.

- The first part shortly summarises reviews and assessments made in various works by Quadrio Curzio throughout the last twenty years on the topic of the Sondrio Province’ sustainable development, and with a particular focus on transportation. It goes on with presenting “Valtellina Vettori Veloci” proposal – within the framework of the “Statuto Comunitario per la Valtellina” (Valtellina Community Statute) (art. 4, art. 9 and particularly art. 10) - with regards to infrastructures, connections and sustainable development and then moving to a summary of the above mentioned conference. This section also presents an organisational proposal aimed at creating an agency coordinating those transport related issues and being expression of the Valtellina Community in a public- private partnership. It is indeed clear that a deep involvement of both political and economic actors of the province is needed; otherwise it will be difficult that the 3V initiative will manage to succeed and grow.

- The second part is about Trenitalia–LeNORD’s response to the need for an improvement in railway transport from Milan- Tirano. It presents the “Valtellina project” including the “Snow Train” realised together with the support by local institutions and economic actors of the province. “Valtellina project” is presented as a possible pilot project which, as a prototype, will possibly be exported also in other territories and local contexts.
- The third part concludes this research by looking forward, opening up to new perspectives offered by the link with the Rhaetian Railway and by EXPO 2015. It also looks at the need to develop projects for alternative mobility and for freights with a view to effective intermodal transport systems. It then proposes new possible research analysis and specific lines for action.

Résumé

Le projet 3V («Valtellina Vettori Veloci » ou Valtellina Vecteurs Rapides), proposé par Alberto Quadrio Curzio, affirme la nécessité de valoriser le chemin de fer sur l'axe Milano–Tirano pour relancer la mobilité en Valtellina et Valchiavenna - et avec le chemin de fer Rhaetique,- et la connexion de la province de Sondrio avec Milan en tant que capitale de la Lombardie.

La proposition, qui dérive des études sur le développement durable de la province de Sondrio conduites par Quadrio Curzio depuis 1989 (surtout pour compte du “Credito Valtellinese” et de la Société Economique de Valtellina) a été présentée officiellement dans une interview au journal “La provincia di Sondrio” à la fin de 2008. Le débat qui en est dérivé a porté à la conférence “Valtellina Vettori Veloci: Recommencer par le chemin de fer”, organisée par la Société Economique de Valtellina en juillet 2009.

Suite à la conférence, un processus institutionnel et économique a vu le jour avec l'engagement du Président de la Province de Sondrio – Massimo Seratori – et du PDG de Trenitalia-LeNORD – Giuseppe Biesuz. Ce processus a abouti à un résultat important: le projet pilote appelé “Train de la Neige” qui sera opérationnel à partir du 3 Décembre 2010. Ce projet fait partie de l'initiative appelée “Projet Valtellina”.

L'étude objet de cet ouvrage, en trois parties, analyse le passé et le présent afin de tracer le futur scénario de la mobilité sur chemin de fer dans la province de Sondrio.

- La première partie retrace les études et les analyses économiques sur le développement de la province de Sondrio effectuées lors de nombreux ouvrages par Quadrio Curzio avec une attention toute particulière pour les transports locaux. Ensuite, la proposition “Valtellina Vettori Veloci” est présentée dans le cadre du “Statut communautaire pour la Valtellina” (art 4, art 9 et particulièrement art 10) en référence au thème des infrastructures, connexions et développement durable. L'ouvrage propose aussi un scénario possible pour enclencher le débat d'un point de vue pratique pour créer l'entité “Valtellina Vettori Veloci” avec des partenaires publics et privés afin de gérer l'initiative en étant expression de la

Communauté locale. En effet, la participation conjointe de partenaires économiques publics et privés de la province de Sondrio est un élément clé pour le succès de l'initiative 3V.

- La deuxième partie regarde la réponse de la société ferroviaire Trenitalia-LeNORD face aux besoins d'amélioration de l'axe ferroviaire Milano-Tirano. Cette partie de l'ouvrage présente le «Projet Valtellina» de Trenitalia-LeNORD et décrit l'initiative pilote «Train de la Neige» mise au point avec les institutions du territoire de la province de Sondrio. Le «Projet Valtellina» ici illustré est un possible projet pilote qui pourrait en suite être appliqué à d'autres contextes.
- La troisième partie de l'étude regarde vers l'avenir, en analysant les opportunités offertes par la liaison avec le Chemin de fer Rhétique et par l'exposition universelle de Milan EXPO 2015 et en présentant l'opportunité de développer en parallèle des projets concrets pour une mobilité alternative à la route des personnes et des marchandises avec une vraie intégration modale. L'ouvrage se termine avec des propositions réelles et des nouvelles idées de recherche pour des approfondissements.

Abstract (Deutsch)

Das Projekt 3V (Valtellina Vettori Veloci), vorgeschlagen von Alberto Quadrio Curzio, betont die Notwendigkeit, über den Schienenverkehr zwischen Mailand und Tirano die Verbindung der Provinz Sondrio mit der Hauptstadt der Lombardei, Mailand, und auf dieser Grundlage die gesamte Mobilität im Veltlin und Valchiavenna sicherzustellen. Der Vorschlag, dessen Grundlage Studien über die nachhaltige Entwicklung der Provinz Sondrio sind, die Quadrio Curzio seit 1989 koordiniert (unter der Schirmherrschaft vor allem von Credito Valtellinese und der Società Economica Valtellinese), ist definitiv durch ein Interview mit “La provincia di Sondrio” Ende 2008 veröffentlicht worden.

Als Folge tagte die Konferenz “Valtellina Vettori Veloci – Ricominciare dalla ferrovia” im Juli 2009, organisiert von der Società Economica Valtellinese. Seitdem hat ein politischer und wirtschaftlicher Prozess begonnen, der ein großes Engagement seitens des Provinzpräsidenten der Provinz Sondrio Massimo Sertori, und des CEO von TrenitaliaLeNord, Giuseppe Biesuz, ausgelöst und zu einem konkreten Ergebnis geführt hat: dem Pilotprojekt “Treno della Neve” (Schneezug), der seine erste Fahrt am 3. Dezember 2010 haben wird. Der ist in einem breiterem “Veltlin Projekt” eingeschrieben.

Diese Ausarbeitung enthält drei Teile, die sich mit der Vergangenheit, der Gegenwart und auch Überlegungen zur Zukunft befassen.

- Der erste Teil fasst die Einschätzungen und Bewertungen aus vielen Studien von Alberto Quadrio Curzio über die nachhaltige Entwicklung der Provinz Sondrio zusammen und befasst sich insbesondere mit dem Thema der Verkehrsmittel im Veltlin. In diesem Rahmen werden Vorschläge aus den letzten 20 Jahren vorgestellt. Der Vorschlag Valtellina Vettori Veloci – im Rahmen des “Statuto Comunitario per la Valtellina” (Art. 4, 9 und insbesondere Art. 10) mit Bezug auf die Themen Infrastruktur, Verbindungen und nachhaltige Entwicklung – wird danach vorgestellt, ebenso ist eine Zusammenfassung der oben genannten Konferenz enthalten. Es werden auch Ideen zu den organisatorischen Abläufen zur Gründung einer “Institution der Initiative und Koordinierung” entwickelt, die direkt von der Veltlin-Gemeinschaft (“Comunità

Valtellinese”) und von öffentlichen und privaten Akteuren in einer Partnerschaft gebildet wird. Es gilt, das Bewusstsein zu schaffen, dass die Fortsetzung und Weiterentwicklung der Initiative 3V ohne eine starke Beteiligung auch der wirtschaftlichen Kräfte der Provinz Sondrio schwer wird.

- Der zweite Teil der Studie betrifft die Reaktion von Trenitalia Le Nord auf die Anforderungen einer Verbesserung des Schienenverkehrs zwischen Mailand und Tirano. Das “Projekt Veltlin” von TrenitaliaLeNORD, zu dem die Initiative “Schneezug” gehört, und das zusammen mit den Institutionen der Provinz Sondrio verwirklicht wird, wird vorgestellt und diskutiert. Das “progetto Valtellina“ wird als mögliches Pilotprojekt vorgestellt und ist im Nachhinein auch auf andere Gebiete zu übertragen.
- Mit dem dritten Teil endet die Studie. Hier wird die Zukunft betrachtet und die Perspektiven einer Verbindung mit der Rhaetischen Bahn und EXPO werden ausgeführt sowie die Notwendigkeit einer parallelen Entwicklung von konkreten Projekten, auch über alternative Formen des Transports von Personen und Waren durch Kraftfahrzeuge mit dem Ziel einer effektiven Vernetzung. Weiter werden neue Ansätze zu Studien und zur Vertiefung sowie konkrete Handlungslinien aufgezeigt.

PREFAZIONE

di Giuseppe Biesuz

Federalismo, sussidiarietà, attenzione al cittadino rischiano di essere parole vuote se non sono accompagnate ogni giorno da azioni concrete.

Questo documento è una testimonianza di un nuovo modo di affrontare i problemi partendo da una analisi puntuale dei fatti per arrivare, attraverso un percorso di approfondimento, ad elaborare proposte applicabili velocemente e che siano in grado di avere un impatto immediato sui cittadini.

3V e Trenitalia -LeNORD (la nuova Società che gestisce il trasporto pubblico ferroviario in Regione Lombardia) sono una prima risposta al bisogno di concretezza e pragmatismo che gli abitanti della Valle ed i Lombardi in genere si aspettano.

Molto ha fatto in questo senso anche il Tavolo per il Trasporto Pubblico voluto dall'Assessore alle Infrastrutture e Mobilità della Regione Lombardia, Raffaele Cattaneo, che ha individuato nel trasporto ferroviario l'asse portante del sistema di mobilità lombardo.

Il riequilibrio modale ferro/gomma e l'attenzione all'ambiente diventano quindi centrali nel dibattito regionale e nazionale.

Su queste premesse era quindi necessario implementare un nuovo modello di intervento sul territorio attraverso l'individuazione di soggetti in grado di tagliare il gap temporale che spesso c'è tra la definizione delle strategie e il risultato finale sul campo, riducendo la catena decisionale ed, in ultima analisi, avvicinando le istituzioni ai bisogni reali dei propri cittadini.

Dopo il Convegno del luglio 2009, 3V e Trenitalia-LeNORD hanno cominciato a collaborare, aiutate in modo decisivo dal presidente del-

la Provincia di Sondrio, Massimo Sertori, predisponendo due importanti progetti:

Il Progetto Valtellina

Il Treno della Neve

Il Progetto Valtellina è in fase realizzativa mentre il Treno della Neve partirà da Dicembre di quest'anno.

Quest'ultimo sarà, quindi, un esempio evidente di come l'efficienza delle aziende coinvolte consente un output efficace per i cittadini.

Certo questo modo di operare è particolarmente faticoso, perché presuppone una propensione al dialogo e al confronto con le Istituzioni ed i Territori non abituale per organizzazioni aziendali che fanno spesso dell'autoreferenzialità una ragion d'essere.

In questo senso mi pare di poter dire che soluzioni localistiche, anche se all'interno di un quadro di riferimento regionale, nazionale e ormai anche Europeo, sono in sé portatrici sane del virus dell'efficacia e consentono di eliminare alla radice l'intermediazione della burocrazia, che invece tende a generare ritardi ed aumenti di costi indotti. Questo modello di approccio alla risoluzione dei problemi, credo meriti di essere esteso, ed in questo senso mi auguro che la felice intuizione del Professor Quadrio Curzio sul ruolo che in futuro potrebbe avere 3V debba costituire un ulteriore step del nostro lavoro.

Avvicinare il capoluogo di Provincia, Sondrio, e tutta la Valle alla Capitale Regionale, Milano, deve essere un obbiettivo di sistema al quale nessuno degli attori deve potersi sottrarre, trasporti veloci e qualitativi sono motore di sviluppo per le popolazioni e una Società moderna e competitiva non può rinunciarci.

3V può essere il razionalizzatore di queste necessità e la Società ferroviaria che ho l'onore di dirigere sarà sicuramente un partner attento e pronto a rispondere alle sollecitazioni.

INTRODUZIONE

Sviluppo Sostenibile, Statuto Comunitario, Sistema ferroviario^(*) ***(Il caso della Provincia di Sondrio)***

di Alberto Quadrio Curzio

1. Il titolo di questo volume «Valtellina Vettori Veloci» (3V) può apparire eccessivamente avveniristico ma abbiamo preferito tenerlo perché lo stesso richiama un paradigma con una certa forza progettuale di cui la Valtellina e la Valchiavenna hanno bisogno anche «per una nuova centralità della ferrovia» che limita ed espande l'acronimo 3V. Lo limita riferendolo alla ferrovia. Lo espande indicando nella stessa una centralità ma non una esaustività.

Il tutto assume però un significato proporzionato in base alla titolazione di questa introduzione «Sviluppo Sostenibile, Statuto Comunitario, Sistema ferroviario» che colloca, così come il volume tutto, il sistema ferroviario in un contesto ben più ampio: quello della Sussidiarietà per lo Sviluppo. Ma nel contempo questo volume conclude concettualmente una prima fase di un «lungo viaggio ferroviario Valtellinese» attraverso il secolo XX e apre una seconda fase che riguarda il XXI secolo.

La prima fase, quella del XX secolo ferroviario della Provincia di Sondrio, inizia con la Ferrovia Alta Valtellina inaugurata nel 1902, passa attraverso molte vicende che non possiamo ripercorrere qui, viene concettualmente ripresa negli studi di Valtellina Profili di Sviluppo, da me curati e pubblicati dal 1989 al 2010 per iniziativa del Credito Valtellinese si affianca alle ricerche della Società Economica Valtellinese (SEV) fondata nel 1993.

^(*) Questo studio rientra in parte nel rapporto di collaborazione tra il Centro *Cranec* e la Società *Deltas* del Gruppo Credito Valtellinese alla cui lungimiranza nel promuovere ricerche sulla Provincia di Sondrio si desidera esprimere qui un forte apprezzamento. Lo studio ha natura di riflessione e non impegna nessuno dei soggetti indicati qui o nel corso del testo di questo lavoro.

Dalla SEV esce poi lo Statuto Comunitario per la Valtellina del giugno 2008 al quale si connette la mia proposta della 3V avanzata nel dicembre 2008.

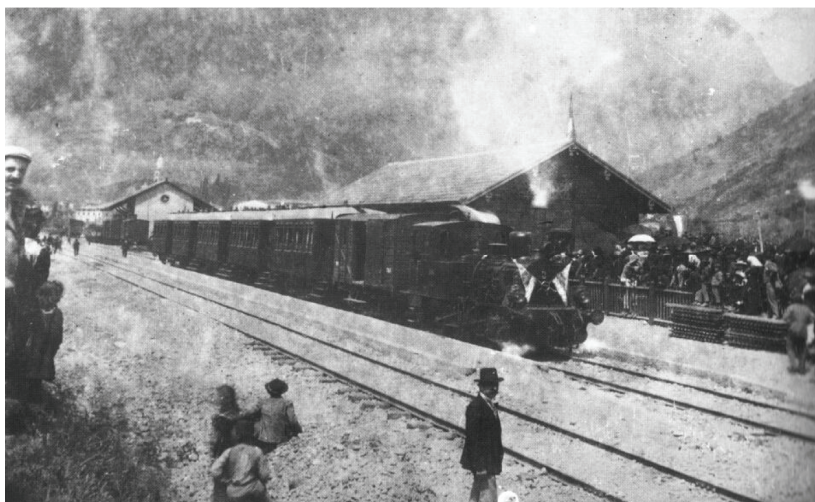
Di tutto ciò si dà conto nella Parte I di questo volume curata da Maria Chiara Cattaneo. Fin qui la storia dei fatti iniziali e poi quella delle idee, ma anche il mio ruolo di studioso e di progettista del possibile, ma non di realizzatore del fattibile.

La seconda fase, quella del XXI secolo, è intonata alla concretezza del fare e inizia con la inaugurazione che si avrà il 3 dicembre 2010 del «Treno della Neve». Iniziativa descritta nella Parte II di questo volume, curata da Laura Binaghi e Tiziana Pianezze. Il merito principale, o meglio esclusivo, di questa concretezza è di Giuseppe Biesuz, amministratore delegato di Trenitalia-LeNORD, e di Massimo Sertori, Presidente della Provincia di Sondrio. Sono molto lieto di aver collaborato, sia pure nel mio ruolo accademico, con loro sia per la loro attenzione al bene comune sia per la loro concretezza e professionalità.

Credo che la loro “opera ferroviaria” potrà continuare, rafforzarsi e radicarsi, solo con una forte collaborazione dei soggetti pubblici e privati della Provincia di Sondrio e probabilmente anche di altre zone limitrofe non esclusa la vicina Confederazione Elvetica. Altrimenti questa meritoria iniziativa difficilmente potrà svilupparsi e dare piena attuazione all’intraprendenza ed alla capacità di assunzione di responsabilità dimostrata da Biesuz e Sertori. Se l’iniziativa non proseguirà, la responsabilità non potrà essere addossata a loro. E’ bene dirlo perché il coraggio di chi prende l’iniziativa non deve poi essere colpito dalla passività di altri.

2. Un richiamo di storia ferroviaria del XX secolo della Provincia di Sondrio può essere utile. Le linee ferroviarie della Valtellina entrarono in funzione all’inizio del Novecento. Nel 1899 prese avvio la Società Anonima per le Ferrovie dell’Alta Valtellina (F.A.V.) con lo scopo di collegare Sondrio con Tirano. La tratta fu inaugurata il 29 giugno 1902 con la trazione a vapore che venne elettrificata nel 1908. Il 15 ottobre 1902 ebbe inizio l’esercizio a trazione elettrica

sulle linee Lecco-Colico-Chiavenna e Colico-Sondrio della Rete Adriatica.



1902 - Arrivo a Tirano (Valtellina) del treno inaugurale

Il 1 luglio 1908 venne attivata per la Compagnia privata svizzera Retica la linea Tirano - St Moritz che permetteva il collegamento tra Tirano con i versanti svizzeri della Alta Rezia, inserendo così le ferrovie della Valtellina nei collegamenti internazionali.

I legami transfrontalieri con la vicina valle di Poschiavo ed il Canton Grigioni sono sempre stati un caso di *localismo europeista* ancor più importante oggi che il «Trenino Rosso del Bernina» fa parte del Patrimonio Mondiale dell'Umanità secondo i riconoscimenti dell'Unesco.

Queste vicende storiche mi sono sempre state ben presenti - anche nella comparazione con il Cantone dei Grigioni - nel valutare quale fosse l'interesse della Provincia di Sondrio per avere una mobilità e uno sviluppo sostenibile ed allo stesso tempo un rapido collegamento con la Città di Milano. E sempre ho ritenuto che il collegamento ferroviario non potesse essere sostituito da una grande arteria stradale data anche la conformazione geomorfologica della Provincia di Son-

drio. Provincia che con il passare degli anni e con lo sviluppo tumultuoso sia dell'economia con il trasporto delle merci sia del turismo con il trasporto delle persone diventava sempre più congestionata.

Così negli studi da me coordinati e pubblicati nella collana "Valtellina - Profili di Sviluppo" il tema è sempre stato posto in grande evidenza sottolineando come i trasporti ferroviari fossero centrali per uno sviluppo sostenibile della provincia.

Lo "Statuto Comunitario per la Valtellina", presentato a Sondrio nel 2008, e da me coordinato per conto della Società Economica Valtellinese con il patrocinio di Vivi le Valli, ha dedicato in modo consequenziale alcuni articoli proprio alla sostenibilità infrastrutturale e ai collegamenti.

Infine una mia intervista del dicembre del 2008 ha dato avvio alla proposta 3V.

3. *"Valtellina Profili di Sviluppo"*, come si diceva prima, è la serie di ricerche, da me coordinate e pubblicate nella Collana Socio Economica del Gruppo Credito Valtellinese, che da anni contribuisce all'analisi e alla progettazione economica per la provincia di Sondrio. Da sempre ho evidenziato il ruolo chiave dei collegamenti per evitare una marginalizzazione della provincia di Sondrio e nello specifico l'importanza dei collegamenti ferroviari per uno sviluppo sostenibile e per una mobilità attraverso le Alpi che potesse evitare la congestione.

Già a partire dal mio studio "Valtellina ricostruzione e nuovo sviluppo" del 1989, che si concentrava in particolare sulle esigenze di sviluppo qualitativo conseguenti alla grande alluvione del 1987, ho trattato dell'importanza delle ferrovie come collegamento strategico. Chiaro era lo scopo: scongiurare la marginalità e sviluppare, anche attraverso trafori alpini ferroviari a navetta, una più forte apertura intervalliva europea.

Questo filo rosso dei collegamenti si ritrova poi anche nei successivi volumi di "Valtellina: profili di sviluppo" del 1993, del 1998 del 2004¹ e 2010².

In tutti i volumi sono state analizzate, infatti, le caratteristiche socio-economiche provinciali nelle loro valenze qualitative-quantitative e nelle loro trasformazioni e viene stigmatizzata la criticità di collegamenti adeguati. Nel 2004 è stata affermata l'opportunità per la Valtellina di dotarsi di un modello di sviluppo "integrato, turistico, cultural-ambientale, agro-alimentare" dove la centralità del trasporto ferroviario e della sua valorizzazione è sottolineata in più punti. Il volume più recente della collana, pubblicato quest'anno, afferma proprio come sia essenziale definire un netto e rapido miglioramento della connessione ferroviaria Tirano-Milano.

Nel testo che segue in queste pagine, curato da Maria Chiara Cattaneo, si sintetizza il percorso fatto nella collana Valtellina Profili di Sviluppo³ proprio allo scopo di dare conto della situazione economica e della mobilità valtellinese, delle proposte emerse nel tempo per promuovere una valorizzazione dei collegamenti ferroviari e anche dei modelli di innovazione tecnologica nei trasporti.

¹ Cfr. Gian Paolo Torricelli, "Trasporti e reti di traffico"; in "Valtellina: profili di sviluppo", 1993.

Gian Paolo Torricelli, Riccardo Tabacco, "I trasporti e le telecomunicazioni" in "Valtellina: profili di sviluppo: una provincia fra localismo e globalismo", 1998.

Roman Rudel "Il sistema della mobilità e dei trasporti", in "Valtellina. Profili di Sviluppo: Una provincia fra identità ed innovazione: 2000-2010", 2004; Alberto Quadrio Curzio: introduzione ai volumi "Valtellina. Profili di Sviluppo" del 1993, 1998, 2003, 2010.

² Maria Chiara Cattaneo, Giulio Cainelli "Innovare con le imprese - Valtellina Profili di sviluppo", 2010.

³ Cfr. 1993, Gian Paolo Torricelli, "Trasporti e reti di traffico"; in Valtellina: profili di sviluppo;

1998 - Gian Paolo Torricelli, Riccardo Tabacco, "I trasporti e le telecomunicazioni" in Valtellina: profili di sviluppo: una provincia fra localismo e globalismo;

2005 - Roman Rudel "Il sistema della mobilità e dei trasporti"; in "Valtellina. Profili di Sviluppo: Una provincia fra identità ed innovazione: 2000-2010";

2005 - Alberto Quadrio Curzio: introduzione al volume "Valtellina. Profili di Sviluppo: Una provincia fra identità ed innovazione: 2000-2010";

2010 - Alberto Quadrio Curzio: introduzione al volume "Innovare con le imprese - Valtellina Profili di Sviluppo";

4. La *Società Economica Valtellinese* (SEV), da me proposta e fondata nel 1993, anche per il diretto impegno del Credito Valtellinese e della Banca Popolare di Sondrio, due forti e prestigiose banche cooperative, ha rappresentato una iniziativa di grande importanza per mobilitare la riflessione comunitaria sullo sviluppo sostenibile della Provincia. Associazione culturale costituitasi con l'obiettivo di contribuire ad "individuare e favorire uno sviluppo integrato, rivolto alla qualità", da cui la Valtellina non potrà che trarre vantaggio, valorizzando allo stesso tempo la propria identità sociale, culturale e storica⁴.

Molte sono state le iniziative della SEV (www.sevso.it) marcate nel 2008 dallo «*Statuto Comunitario per la Valtellina*». Il quadro in cui la proposta 3V si inserisce e in cui pertanto trova collocazione la presente riflessione sui trasporti e sui collegamenti valtellinesi, è proprio lo "Statuto".

Come viene evidenziato nell'introduzione del documento stesso, la realizzazione dello "Statuto", presentato a Milano e Sondrio nel giugno 2008, ha due fondamenti. "La prima è l'intuizione, che reputo di aver avuto già nel 1993 con la proposta "che la Valtellina si desse uno 'Statuto comunitario' che utilizzando innanzitutto il principio di sussidiarietà fissi nella 'Pergamena', e non sulla 'Gazzetta Ufficiale', una identità di valle alpina italo-europea per il XXI secolo"⁵. La seconda è stata la determinazione della Società Economica Valtellinese e del Consorzio Vivi le Valli che hanno proposto di passare dall'intuizione alla progettazione dello Statuto comunitario affidandone la elaborazione al Centro di Ricerche in Analisi Economica dell'Università Cattolica.

Lo sviluppo dello Statuto Comunitario si articola in due parti.

La prima riguarda le fondamenta dello Statuto comunitario e di fatto verifica se l'intuizione originaria fosse effettivamente applicabile sotto i profili storico, economico e istituzionale, europeo ed italiano. Ne

⁴ Cfr. "Lo Statuto Comunitario per la Valtellina"; pag. 3.

⁵ A. Quadrio Curzio (a cura di), "Valtellina profili di sviluppo", 1993, *introduzione*.

è seguita la identificazione di una "Comunità Valtellinese" tale da legittimare lo Statuto.

La seconda parte del lavoro riguarda la formulazione dello Statuto comunitario vero e proprio, che sintetizza il passato e progetta un possibile futuro per la provincia di Sondrio. Lo Statuto ha la caratteristica di indicare principi generali, fondati su solidarietà, sussidiarietà e sviluppo sostenibile, progetti di sviluppo che incorporano orientamenti operativi, "Strumenti di monitoraggio". Dall'applicazione di tali strumenti potranno seguire nel tempo orientamenti e regole più precise, i cui destinatari sono gli Enti e i soggetti decisionali capaci di procedere con concrete applicazioni. Lo Statuto Comunitario per la Valtellina rappresenta quindi un innovativo strumento di *governance* comunitaria ed in questo senso, una volta passati alla fase di attuazione, costituisce un'opportunità importante per lo sviluppo della Valtellina.

In particolare, all'interno dello "Statuto Comunitario per la Valtellina", che si rivolge appunto ad una Comunità Valtellinese dalla forte identità storico culturale, la proposta 3V si ricollega agli art. 4-9 e 10 dello Statuto stesso.

L'art. 4 "sviluppo sostenibile" afferma che "... la combinazione di investimenti immateriali in conoscenza ed organizzazione e di investimenti materiali in valorizzazione del territorio, delle infrastrutture e del sistema economico sono il paradigma che la Valtellina deve ricercare per il XXI secolo, nella convinzione che solo così si potranno combinare benefici comunitari con benefici individuali durevoli".

Nell'Art. 9 si afferma che "la Comunità tutela il paesaggio quale elemento fondante dell'identità, promuove la salvaguardia dell'ambiente e l'uso sostenibile delle risorse territoriali".

Nello specifico, poi, l'art 10 recita: "La Comunità ha sofferto in misura crescente di un debole sistema di infrastrutture fisiche, fino alla percezione di un isolamento strutturale che è stato tuttavia rotto dalla straordinaria intensificazione di traffico turistico e commerciale su gomma. Tale situazione comporta un doppio costo sociale: quello dell'isolamento e quello della congestione.

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. ... 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 nel trasporto merci, attraverso sistemi di intermodalità e soluzioni innovative di movimentazione e logistica. La mobilità, specie turistica, intra-valliva deve essere innovata con veicoli ad uso comune e a basso inquinamento. La Comunità ritiene che il Protocollo Trasporti della Convenzione delle Alpi ... possa indirizzare anche le scelte strategiche della Comunità stessa verso leggerezza, efficienza organizzativa, nuove tecnologie ...”

E' chiaro quindi come lo Statuto Comunitario per la Valtellina rappresenti il quadro di riferimento in cui la presente riflessione sulla 3V e la conseguente proposta si collocano. La sostenibilità infrastrutturale rappresenta un tassello importante per il futuro di qualità che la Valtellina può scegliere a vantaggio di cittadini, imprese e turisti.

5. *Valtellina Vettori Veloci*. La proposta di realizzare la 3V è stata da me presentata e dettagliata in un'intervista il 31 dicembre 2008 a “La provincia di Sondrio”. In quel contesto si affermava la necessità di porre rimedio ad una situazione di degrado, ormai diventato da tempo insostenibile, della linea ferroviaria Tirano - Milano. Anche se la linea per la tratta Tirano - Sondrio non è diventata in passato “ramo secco” forse grazie alla presenza della Ferrovia Retica al capolinea di Tirano, non erano più garantite efficienza e dignità di servizio da ormai molto tempo sulla tratta Tirano-Milano.

In sostanza, nell'intervista si affermava che bisognava affrontare principalmente i seguenti problemi: quello di un ente di iniziativa, quello relativo alla linea Milano - Tirano, quello degli orari e del raccordo coi bus per le località turistiche e quello del trasporto merci, problemi per i quali ci sono ampi margini di miglioramento. La realizzazione di un ente di iniziativa e di coordinamento che sia espressione della Comunità Valtellinese rappresenta un tassello utile, anche se non irrinunciabile, per garantire un miglioramento del sistema dei trasporti ferroviari in Valtellina, attraverso la ricerca e messa in atto di rapporti con la Rete Ferroviaria Italiana, Trenitalia, le Ferrovie Nord e la Regione Lombardia. La proposta di 3V consiste nel voler affrontare in modo concreto la questione dei trasporti ferroviari avanzando anche il suggerimento (non certo centrale) di convertire la società Aviovaltellina nella società "Valtellina Vettori Veloci"(3V): un acronimo ed un nome proposto in modo da delineare già un impegno ed un programma. In questo programma si affermava anche la possibilità di coinvolgere anche la Ferrovia Retica, Trenitalia, Le Ferrovie Nord, oltre a soggetti privati, in un'iniziativa pubblico-privata che rappresenterebbe una tipica attuazione del principio di sussidiarietà. Non si propone quindi di costituire una nuova organizzazione, ma di convertirne una esistente che potrebbe inglobare nel proprio oggetto sociale anche i collegamenti ferroviari. Verrebbe ridotto così ogni rischio di duplicazione e potrebbero essere sviluppate partnership e sinergie efficaci. Infatti, uno dei primi passi allora proposti e da subito pensati per la società 3V una volta costituita era quello di rapportarsi alle Ferrovie Nord, che possiedono già la linea Brescia-Edolo nella vicina Valcamonica dove, come verrà mostrato più avanti, sono stati realizzati interventi di riqualificazione ed ammodernamento con risultati importanti.

6. *La nascita di Trenitalia-LeNORD (TLN)*, nell'agosto 2009, ha aperto un orizzonte di concretezza alle proposte prima illustrate. Lo scopo della TLN è infatti proprio quello di gestire in modo innovativo i trasporti ferroviari in Lombardia e quindi la stessa apparve subito come un interlocutore ideale per trattare del miglioramento della

linea Milano-Lecco-Tirano, come evidenziato in una mia successiva intervista⁶.

Come già detto a questo punto è diventato cruciale il ruolo di Giuseppe Biesuz e quello di Massimo Sertori.

Numerosi sono stati anche i miei incontri con loro. Dal loro impegno, per loro merito e con loro, sono seguiti incontri con il Vice Presidente della Provincia di Sondrio Pierpaolo Corradini, il Presidente della Camera di Commercio di Sondrio Emanuele Bertolini, con il Presidente del Credito Valtellinese Giovanni De Censi, con i direttori generali delle due banche Cooperative locali, Mario Alberto Pedranzini per la Banca Popolare e Miro Fiordi per il Credito Valtellinese nel corso di tutto il 2010.

In questi incontri è stato illustrato, ad opera della TLN in dialogo con i rappresentanti della Amministrazione Provinciale di Sondrio, lo sviluppo del «Progetto Valtellina» e del «Treno delle Neve». Ma questo tema è stato collocato su una più ampia questione ferroviaria e dei trasporti, nella riaffermazione della necessità di migliorare i collegamenti e i raccordi con autobus per le località turistiche che a loro volta dovevano mobilitarsi per rendere disponibili pacchetti integrati. Ma si è anche trattato il tema del miglioramento del trasporto merci, che potrebbe essere potenziato attraverso l'introduzione di tecnologie innovative e la creazione/potenziamento degli scali merci sul territorio valtellinese e lo sviluppo degli interporti sul territorio. Infine, si è parlato anche della mobilità su gomma e persino della possibilità di verificare l'introduzione di sistemi di tariffazione per far fronte all'urgente problema della congestione della SS 38.

I primi risultati di questo impegno politico-economico sono il «*Progetto Valtellina*» e – ivi ricompreso - il «*Treno della Neve*» con riferimento al quale non c'è miglior eloquenza delle due fotografie che seguono.

⁶ Cfr. «La provincia di Sondrio», 31 dicembre 2009.



Foto FLIRT – rendering dell'interno



Foto treno - FLIRT - esterno

Queste immagini colpiscono per la enorme differenza con la situazione attuale causata da molti fattori, compreso il vandalismo. La speranza è che treni di questa tipologia o analoghi possano diventare, sulla tratta Milano-Tirano, la «regola» e non l'«eccezione».

PARTE I

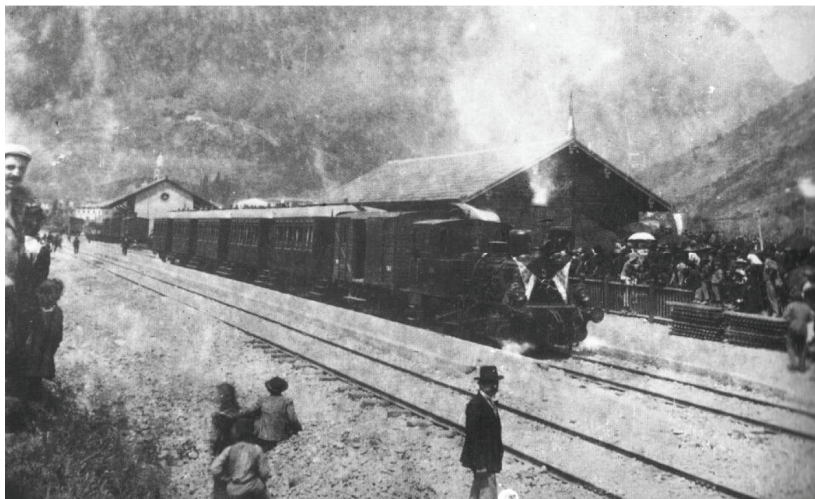
Valtellina: Profili di sviluppo, Statuto comunitario, Vettori veloci

a cura di Maria Chiara Cattaneo

1. Un richiamo storico agli inizi del XX secolo

Le linee ferroviarie della Valtellina, entrate in funzione all'inizio del Novecento, furono all'avanguardia in campo nazionale per avere adottato soluzioni innovative fin dall'inizio; furono fra le prime ad utilizzare la corrente elettrica alternata trifase per la trazione dei treni e le prime al mondo ad avere un esercizio ad alta tensione. Infatti, il 15 ottobre 1902 ebbe inizio l'esercizio a trazione elettrica sulle linee Lecco-Colico-Chiavenna e Colico- Sondrio della Rete Adriatica. Le linee elettriche aeree a 3.600 volt e frequenza 16,7 Hz erano alimentate dalla centrale elettrica di Campovico.

Nel frattempo si era costituita nel 1899 la Società Anonima per le Ferrovie dell'Alta Valtellina (F.A.V.) con lo scopo di collegare Sondrio con Tirano. La linea dell'Alta Valtellina, naturale prosecuzione della Colico-Sondrio - di 26 km a scartamento ordinario e a binario semplice - fu inaugurata il 29 giugno 1902. Inizialmente fu esercitata con la trazione a vapore utilizzando allo scopo 4 locomotive a vapore T3, in seguito venne elettrificata con lo stesso sistema della linea afferente della Valtellina.



1902-Arrivo a Tirano (Valtellina) del treno inaugurale

Qualche anno più tardi, il 1 luglio 1908 venne attivata per la Compagnia privata svizzera Retica la linea Tirano - St Moritz che permetteva il collegamento dell'Alta Valle con i versanti svizzeri della regione, inserendo così le ferrovie della Valtellina nei collegamenti internazionali.

Il ramo Tirano - Sondrio, nazionalizzato nel 1969, corse il rischio di essere soppresso, cosa che non avvenne probabilmente per il raccordo con la Ferrovia Retica. Il Professor Quadrio Curzio ha evidenziato che questo fatto può essere considerato esempio di localismo europeista, sottolineando l'importanza dei forti legami transfrontalieri con la vicina valle di Poschiavo ed il Canton Grigioni. Si tratta di legami stretti che accompagnano una storia ed una cultura comuni e diventano ancor più importanti oggi che il Trenino Rosso del Bernina fa parte del Patrimonio Mondiale dell'umanità e che ha celebrato nel maggio di quest'anno il centenario. Sono momenti celebrativi e riconoscimenti che rendono ancora di maggiore attualità il tema dei collegamenti, in particolare ferroviari, fra la Valtellina e Milano.

Il contesto da cui è nata la proposta 3V – Valtellina Vettori Veloci - è quello di un collegamento ferroviario fra Milano e Tirano in condizioni ormai inaccettabili, per cui si ritiene necessaria un’iniziativa forte da parte della Comunità Valtellinese per migliorarlo. Nei volumi della collana “Valtellina - Profili di Sviluppo”, elaborati su incarico del Credito Valtellinese, il tema è sempre stato posto in grande evidenza sottolineando come i trasporti ferroviari siano centrali per uno sviluppo sostenibile della provincia. Anche lo “Statuto Comunitario per la Valtellina”, presentato a Sondrio nel 2008 e sostenuto da SEV e Vivi le Valli, dedica un capitolo proprio alla sostenibilità infrastrutturale e ai collegamenti. Vi si afferma infatti come la scelta ferroviaria, che in provincia di Sondrio fu realizzata autonomamente nel 1902, debba essere rivalutata non solo per i passeggeri, ma anche nei trasporti merci, attraverso sistemi di intermodalità e soluzioni innovative di movimentazione e logistica.

2. Valtellina Profili di Sviluppo (1989-2010): 20 anni di analisi e proposte⁷

“Valtellina Profili di Sviluppo” all’interno della Collana Socio Economica del Gruppo Credito Valtellinese è una serie editoriale che da anni contribuisce all’analisi e alla progettazione economica nella provincia di Sondrio e che affronta e approfondisce temi diversi e molteplici per lo sviluppo economico locale. Da sempre ha evidenziato il ruolo chiave dei collegamenti per evitare un ruolo periferico della provincia di Sondrio e nello specifico l’importanza dei collegamenti

⁷ Cfr. Gian Paolo Torricelli, “Trasporti e reti di traffico”; in “Valtellina: profili di sviluppo”, 1993.

Gian Paolo Torricelli, Riccardo Tabacco, “I trasporti e le telecomunicazioni” in “Valtellina: profili di sviluppo: una provincia fra localismo e globalismo”, 1998.

Roman Rudel “Il sistema della mobilità e dei trasporti” in “Valtellina. Profili di Sviluppo: Una provincia fra identità ed innovazione: 2000-2010”, 2004; Alberto Quadrio Curzio: introduzione ai volumi “Valtellina. Profili di Sviluppo” del 1993, 1998, 2003, 2010.

ferroviari, per uno sviluppo sostenibile e per una mobilità attraverso le Alpi che potesse scampare dalla marginalità e congestione.

Già a partire dal volume “Valtellina ricostruzione e nuovo sviluppo” del 1989 che si concentra in particolare sulle esigenze di sviluppo qualitativo conseguenti alla grande alluvione del 1987, il Prof. Quadrio Curzio fa menzione dell’importanza delle ferrovie come collegamento strategico attraverso le Alpi da potenziare per scongiurare la marginalità e da sviluppare anche attraverso trafori alpini per una più forte apertura europea.

Questo filo rosso dei collegamenti si ritrova poi anche nei successivi volumi di “Valtellina: profili di sviluppo” del 1993, del 1998 del 2004 e 2010⁸.

In tutti i volumi sono analizzate infatti le caratteristiche socio-economiche provinciali nelle loro valenze qualitative-quantitative e nelle loro trasformazioni e stigmatizzata la criticità di collegamenti adeguati. Nel 2004 viene affermata l’opportunità per la Valtellina di dotarsi di un modello di sviluppo “integrato, turistico, cultural - ambientale, agro-alimentare” dove la centralità del trasporto ferroviario e della sua valorizzazione è sottolineata in più punti. Il volume più recente della collana, pubblicato quest’anno, afferma proprio come sia essenziale definire un netto e rapido miglioramento della connessione ferroviaria Tirano-Milano.

La sezione seguente ripercorre e sintetizza il percorso fatto nella collana Valtellina Profili di Sviluppo⁹ proprio allo scopo di dare conto

⁸ Vedi anche par 2.5 il ruolo delle ferrovie.

⁹ Cfr. 1993, Gian Paolo Torricelli, “Trasporti e reti di traffico”; in “Valtellina: profili di sviluppo”.

1998; Gian Paolo Torricelli, Riccardo Tabacco, “I trasporti e le telecomunicazioni” in “Valtellina: profili di sviluppo: una provincia fra localismo e globalismo”.

2005; Roman Rudel “Il sistema della mobilità e dei trasporti” in “Valtellina. Profili di Sviluppo: Una provincia fra identità ed innovazione: 2000-2010”.

2005; Alberto Quadrio Curzio: introduzione al volume “Valtellina. Profili di Sviluppo: Una provincia fra identità ed innovazione: 2000-2010”.

2010; Alberto Quadrio Curzio: introduzione al volume “Innovare con le imprese – Valtellina Profili di Sviluppo”.

della situazione geografica e della mobilità valtellinese e delle proposte emerse nel tempo per proporre una valorizzazione dei collegamenti ferroviari e anche modelli di innovazione tecnologica nei trasporti.

2.1. La posizione della Valtellina - storia ed evoluzione

Dal punto di vista dei trasporti attraverso l'arco alpino, la posizione della Valtellina - che oggi risulta decisamente marginale - non nasce dalle condizioni fisico-morfologiche, ma è il risultato di condizioni storico-geografiche decise da strategie adottate a livello di singoli paesi e potenze regionali alpini.

In passato, fino alla fine del XVIII secolo, la Valtellina è stata oggetto di attenzione da parte di imperi e potenze regionali, civili ed ecclesiastiche europee. Nell'Ottocento, però, il fatto di essere una valle longitudinale e quindi con ridotte possibilità di scambi nord-sud venne percepito come fattore di isolamento collegato ad uno stato sociale ed economico arretrato.

Questo radicale cambiamento di percezione fu determinato da un insieme di condizioni politico-economiche connesso allo sviluppo di attività industriali nelle città, all'aumento di traffici e mercati e alle necessità di maggiori transiti di merci attraverso le Alpi, necessità che tuttavia non si risolse con aumento di traffico attraverso la Valtellina rimasta allora ancorata ad un sistema agricolo arcaico ed ancora quasi autarchico. Nonostante i tentativi di cambiamento promossi dal governo austriaco nell'Ottocento, la Valtellina rimase fortemente esclusa dai flussi di transito che si stavano via via sviluppando ad ovest ed a est così da decretare la fine del suo ruolo di territorio chiave e la sua sempre maggiore marginalizzazione e dipendenza da Milano, cui fornì la base energetica, nell'Ottocento attraverso legna e carbone di legna e, nei primi del Novecento, attraverso lo sfruttamento idroelettrico dei suoi bacini laterali.

2.2. Mobilità nell'area alpina e modelli di mobilità

La Valtellina non rappresenta un'eccezione nello sviluppo degli ultimi secoli, ma la sua marginalità si iscrive nell'evoluzione delle reti di trasporto fra nord e sud Europa.

La mobilità e le reti di trasporto nell'area centrale delle Alpi sono il risultato di due fattori determinanti: lo sviluppo industriale e i conseguenti nuovi modelli di urbanizzazione dell'area alpina.

A partire dalla fine dell'Ottocento, mentre alcune regioni come il Trentino, il Canton Ticino e la Valle d'Aosta attuavano un radicale cambiamento in seguito alla rapida realizzazione di vie di transito ferroviarie che rendevano queste aree strategicamente vitali per le relazioni fra gli Stati a nord e a Sud delle Alpi, la Valtellina rimase marginale rispetto allo sviluppo indotto dai traffici di transito; nella Provincia di Sondrio non si verificarono così quegli squilibri che un grosso flusso di transito e le infrastrutture connesse avrebbero potuto determinare. Si configurarono invece traffici da e per la Valtellina rispetto a Milano e in poco tempo si sviluppò un'urbanizzazione poco pianificata, da "città lineare" lungo il corso dell'Adda fra Morbegno e Tirano.

Lo sviluppo progressivo delle infrastrutture di trasporto ha portato inizialmente a due grandi modelli di regioni alpine, con una molteplicità, comunque, di situazioni intermedie fra i due estremi:

- Modello dell'area di transito: caratterizzata da forti accelerazioni dell'economia, ma costretta anche a gestire effetti negativi come lo sviluppo del traffico e i problemi ambientali ad esso connessi;
- Modello dell'area marginale: rimasta esclusa da forti sviluppi di transito, ma che nel contempo riuscì a mantenere una migliore qualità di vita.

Questi due modelli sono però entrati in crisi a seguito dello sviluppo di nuove infrastrutture di trasporto e di maggiori rapporti economici fra grandi aree urbane e metropolitane, per cui si è dato vita ad una

nuova caratterizzazione di modelli di regione secondo la seguente scansione:

- zone tradizionalmente marginalizzate, cui corrispondono aree e vallate già di fatto emarginate dalla configurazione dei trasporti (qui rientra la Valtellina);
- zone che erano ben situate sulle reti esistenti e diventano semplici corridoi di transito, quali risultato dell'evoluzione tecnologica, ad esempio linee ad alta velocità e TGV in Francia;
- aree essenzialmente urbane situate in prossimità di spazi metropolitani, le quali diventano “zone grigie”, in passato con ruolo di legante fra grandi città e area urbana ed oggi invece con la tendenza a diventare hinterland ai margini della metropoli. Queste sono zone “concettualmente nuove” e relative a zone in posizione chiave, a ridosso di spazi urbani estremamente dinamici (ad esempio, Canton Ticino e province confinanti di Varese e Como) dove si possono sviluppare, se vi è la volontà politica, progetti di reti di trasporto transfrontalieri.

Un altro elemento che, oltre al traffico di transito, ha inciso sullo sviluppo delle regioni alpine - e particolarmente per quelle longitudinali come la Valtellina - è quello dello sviluppo urbano generalizzato, per cui le “nodalità” alpine sono spesso delle nodalità pedemontane, da cui si sviluppano i collegamenti verso le valli. A questo si collega lo sviluppo di industrie, spesso sovradimensionate, cui si aggiungono capannoni, centri commerciali ed attività a basso valore aggiunto ai quali, sul piano urbanistico, si accompagna uno sviluppo lineare, un'urbanizzazione diffusa, poco pianificata da strumenti di intervento, esempio tipico di *sprawl*. Questa situazione, che potrà portare a breve ad una indistinta conurbazione, trova le sue cause in un generalizzato utilizzo dell'automobile - che spesso appare il mezzo più “adatto” per gli spostamenti quotidiani - e nella polverizzazione dell'esercizio da parte del potere locale in piccoli enti, per cui la pro-

grammazione e pianificazione del territorio sono risultate essere in passato spesso miopi e poco lungimiranti.

Se si considera la mobilità nel contesto generale dello sviluppo economico contemporaneo e delle trasformazioni territoriali conseguenti, il territorio, inteso come elemento complesso di interfaccia fra società e ambiente, assume un ruolo centrale nello sviluppo locale. Questo è ancora più vero oggi che con la globalizzazione è aumentata la competizione fra le aree locali. Il territorio è, anche per la Valtellina, la risorsa fondamentale di uno sviluppo equilibrato ed armonioso, risorsa da valorizzare e da proteggere, anche a fini turistici, secondo modelli che devono confacersi all'ambiente alpino.

Questo richiede, evidentemente, politiche di accompagnamento ed informazione alla realizzazione di infrastrutture nuove, ad esempio legate all'intermodalità, che potrebbero rendere meno ineluttabile e accettato in modo remissivo uno sviluppo dei mezzi di trasporto basato quasi esclusivamente sul trasporto su gomma. Anche in mancanza di nuove infrastrutture una politica di mobilità può essere ben impostata con incentivi e misure di moderazione, al fine, per esempio, di favorire l'utilizzo dei mezzi pubblici, garantendo servizi di qualità e rendendoli più attrattivi.

La mobilità negli ultimi anni ha subito un notevole incremento visibile sulle grandi arterie di connessione a livello transalpino; dal punto di vista della localizzazione di imprese e popolazione si assiste ad un'amplificazione che porta ad un rapido cambiamento del tessuto locale. Estremizzando questo processo si arriva alla "metropolizzazione" secondo cui le Alpi diverrebbero quartieri residenziali delle aree metropolitane della pianura. Una situazione di questo tipo si è verificata ad esempio in Val di Susa nei confronti di Torino. Invece, per quanto riguarda la Valtellina, nei primi anni '90, dopo le vicende della frana e alluvione del 1987, si è assistito a crescita e localizzazione di attività qualificate, soprattutto servizi, specialmente nell'area di Sondrio.

La provincia di Sondrio non costituisce un'area di attraversamento principale, ma comunque negli ultimi anni si sono sviluppate dinamiche della mobilità in linea con quelle di molte aree alpine: urbanizzazione diffusa, turismo alla giornata e diffusione di centri commerciali al di fuori dei centri urbani.

Gli effetti delle infrastrutture di trasporto sul territorio non sono meccanici né prevedibili, né in senso positivo, né in senso negativo e quindi è difficile dire se la Valtellina rischia di diventare un quartiere metropolitano o meno. Quello che è invece fondamentale fare è prevedere (e prevenire), in sede di programmazione, le nuove forme della mobilità, in modo da preservare il territorio quale risorsa fondamentale nei suoi aspetti naturali, culturali ed economici.

2.3. Mobilità e traffico in provincia di Sondrio

La dinamica globale-locale determina cambiamenti profondi sulla mobilità, intesa come insieme delle forme di spostamento riscontrabili in una società e in territorio delimitato; la città lineare, o diffusa, non è altro che una conseguenza diretta dell'incremento qualitativo degli spostamenti quotidiani.

Per avere un quadro preciso degli spostamenti è necessario considerare non solo i movimenti dei pendolari e degli studenti dal proprio domicilio a destinazione, ma anche i movimenti legati al consumo e allo svago.

Sulla base dell'analisi dei dati censuari disponibili a livello provinciale nel momento dell'analisi di "Valtellina Profili di Sviluppo" sul tema, si è visto innanzitutto che la domanda di mobilità è sostanzialmente orientata verso tre ambiti territoriali ben precisi: all'interno della provincia stessa, dove ruolo precipuo è svolto da Sondrio, verso Milano e l'area metropolitana, verso il Canton Grigioni.

Si è assistito ad una progressiva deconcentrazione degli addetti rispetto ai luoghi di lavoro e a un esteso allargamento delle aree edificate. L'evoluzione degli spostamenti ha mostrato poi la tendenza ad un forte sviluppo della mobilità che nella realtà si è sviluppato solo

attraverso l'uso del mezzo privato, dell'automobile, che pian piano è diventato l'unico mezzo per muoversi all'interno della valle, sia per gli spostamenti di lavoro, sia per quelli legati ai consumi e al tempo libero. Questo ha determinato una sorta di circolo vizioso: l'automobile ha permesso lo sviluppo degli insediamenti di fondovalle, ma poi è diventata condizione necessaria per poter fruire della struttura insediativa che si è così sviluppata. Infatti si è sviluppata una mobilità sempre più diffusa e polverizzata lungo la SS38 caratterizzata anche, in tutti i rilevamenti, da picchi registrati il sabato, ad ulteriore conferma dell'aumento della mobilità non sistematica al di fuori degli orari lavorativi. Per quanto riguarda i movimenti turistici si è assistito ad una progressiva intensificazione del traffico verso le località sciistiche, fatto salvo il periodo di riduzione del traffico conseguente alle cattive connessioni con l'Alta Valle che hanno caratterizzato per un periodo la Valtellina a seguito dell'alluvione e frana del 1987.

In sostanza quindi, il problema della mobilità in provincia di Sondrio si caratterizza da un lato per l'aumento di richiesta di spostamenti individuali su tutto il territorio e dall'altro per l'accentuata dipendenza di tutto il territorio dal milanese, con la conseguente perdita di uno schema ben definito di centro-periferia per un'urbanizzazione comunque sempre più diffusa.

2.4. La legge Valtellina

L'analisi svolta in "Valtellina Profili di Sviluppo" rileva poi che le strategie attuabili date le caratteristiche della Valtellina non possono essere formulate solo tramite interventi compensatori sull'accessibilità verso le reti esterne, più importanti e veloci, ma devono prevedere anche interventi strutturali così da adattare la mobilità alla nuova situazione urbana diffusa, il cui vettore principale non può più essere, nell'ottica di uno sviluppo sostenibile, soltanto la strada e l'automezzo privato.

Nell'ambito della legge 102/90 e del piano di ricostruzione della Regione Lombardia, sono stati previsti interventi legati alle ferrovie,

anche se maggiori sono stati gli interventi legati ad opere stradali, mentre il rafforzamento delle ferrovie per molti anni è passato in secondo piano e non ha valutato e sviluppato le possibili sinergie fra il traffico pendolare e quello turistico proprio in relazione al sistema di trasporto su ferro. Riprendiamo qui quelle che sono state le proposte della legge 102/90, il piano di ricostruzione e le azioni effettivamente realizzate.

La legge 102/90 prevedeva interventi finalizzati al riassetto idrogeologico e allo sviluppo socio-economico della Valtellina e delle zone adiacenti interessate dalla catastrofe del luglio-agosto 1987, quando una serie di disastri e tragedie naturali si abbatterono sulla Valtellina, culminando in alluvione e frana provocando 53 morti, migliaia di sfollati, danni per circa 4000 miliardi di lire.

Nel 1992 fu presentato - ed approvato dal Consiglio regionale il 19 marzo del 1992 - il “Piano di ricostruzione e sviluppo della Valtellina e delle zone adiacenti delle province di Bergamo, Brescia e Como”, che prevedeva un modello di sviluppo generale articolato in tre componenti primarie di azione:

- sistema relazionale: per le reti di viabilità e di trasporto;
- sistema produttivo: per lo sviluppo delle attività produttive del territorio;
- sistema ambientale insediativo: con espliciti indirizzi per la valorizzazione e tutela delle risorse presenti sul territorio.

E' possibile rilevare come la Legge all'art 5c.1,b desse la priorità al sistema ferroviario e il Piano prevedesse come opzione strategica a) l'inserimento dell'area nel sistema delle relazioni internazionali b) una maggiore integrazione a livello nazionale e regionale attraverso le connessioni fra le due valli maggiori, Valtellina e Valcamonica.

Riguardo al sistema della mobilità, nel Piano della Regione Lombardia si prevedevano tre ordini di intervento:

- 1) valutazioni di fattibilità per collegamenti volti ad accrescere l'accessibilità sulle grandi direttrici transalpine Nord-Sud (traforo stradale e ferroviario della Mesolcina, traforo dello Stelvio);

- 2) potenziamento degli assi del sistema portante ed adeguamento dei livelli di integrazione a rete: in particolare, potenziamento direttrice Milano-Lecco-Colico-Sondrio-Tirano (attraverso una nuova SS38 da Colico a Tirano, un ammodernamento della linea ferroviaria Milano-Tirano, una riqualificazione della linea Colico-Chiavenna); potenziamento dell'analisi di fattibilità dei trafori ferroviario e/o stradale del Mortirolo; potenziamento della direttrice della Valcamonica mediante l'attuazione dell'ammodernamento della linea Brescia-Edolo; potenziamento della SS 340 Regina; analisi di fattibilità del collegamento ferroviario Tirano-(Mortirolo)-Bormio;
- 3) interventi migliorativi del sistema di mobilità secondario (vallivo e intervallivo).

Una volta pubblicato il Piano, la Commissione per la Valutazione dell'impatto ambientale del Ministero dell'ambiente esprime un articolato parere a riguardo dove si sottolineavano, fra l'altro, i seguenti aspetti:

- 1) le opzioni strategiche volte a migliorare l'accessibilità esterna, verso ovest (Ticino e Mesolcina) e verso est (Stelvio) destano preoccupazione per gli ingenti flussi di traffico e congestionamento delle infrastrutture che ne sarebbero derivati; il problema di traffico e di congestione turistica non viene affrontato con la realizzazione di un sistema di trasporto collettivo per i momenti di maggiore accesso e viene richiesta una valutazione di impatto ambientale per tutte le tratte anche quelle già realizzate ed in via di realizzazione;
- 2) riguardo agli interventi sul sistema portante, viene rilevata una contraddizione fra priorità al sistema ferroviario, voluta dalla legge 102/90, e risorse allocate dal Piano: 307 miliardi di lire alla strada (cui vanno comunque aggiunti i finanziamenti previsti per interventi ANAS) e 35 miliardi di lire alle ferrovie; viene rilevata anche una mancanza di previsione di interventi atti a riequilibrare la ripartizione modale strada-ferrovia, sia nel settore merci, sia in quello passeggeri a media distanza.

Gian Paolo Torricelli, nell'analisi dei trasporti presente nello studio "Valtellina: profili di Sviluppo" del 1993, suggeriva uno scenario generale che riprendeva alcuni punti del Piano prospettando strategie che ne avrebbero comportato una profonda revisione, con la proposta di tre interventi fondamentali basati sul trasporto su ferro:

- 1) traforo ferroviario internazionale verso Ovest (Mesolcina-Ticino);
- 2) traforo sotto il Mortirolo per il collegamento con Brescia-Edolo;
- 3) raddoppio della linea Colico-Morbegno-Sondrio.

Relativamente al finanziamento di queste infrastrutture veniva evidenziato come il riferimento non dovesse limitarsi solo alla legge speciale, ma dovessero essere attentamente vagliati anche accordi di programma comprendenti soggetti pubblici e privati e si dovesse pensare anche alla cooperazione transfrontaliera.

Nella realtà, però, la nuova strada Colico-Tirano a scorrimento veloce per molto tempo è diventata di fatto la principale posta in gioco di tutta la programmazione e si è sviluppato a livello locale un acceso dibattito sulle strategie da adottare per il necessario ammodernamento dell'infrastruttura. Fino al 1992 vennero annunciate grandi disponibilità finanziarie per opere stradali, con stanziamenti complessivi di quasi 1400 miliardi di Lire. Dal 1992, con la pubblicazione del dpcm del 4/12/1992 con cui veniva approvato il Piano, la Regione ha attivato un comitato istituzionale per la legge Valtellina e in seguito istituito staff per il coordinamento delle misure scaturite dall'attuazione della legge. Si risentiva allora della mancanza di un piano territoriale di coordinamento provinciale - allestito in seguito e adottato dal Consiglio provinciale in via definitiva nel gennaio del 2010 - il quale avrebbe dovuto fare da base per la programmazione, che invece si poteva inizialmente basare solo sui Prg comunali spesso poco coerenti tra di loro. Nel 1994 è stato comunque realizzato un "inquadramento territoriale" da parte della provincia accompagnato da un acceso dibattito sul futuro della strada statale 38 (Gruppo 38). Si è verificato un radicalizzarsi delle posizioni con differenze di valutazione sulla programmazione legate anche alla crescente incertezza sul reperimento dei finanziamenti, soprattutto fondi ordinari e

straordinari dell'ANAS. I tempi e le decisioni si sono allungati sempre di più, mentre la pericolosità della strada ha assunto sempre più importanza; pertanto la problematica nel tempo era diventata solo quella di una strada nuova e non, come era inizialmente previsto, di una mobilità basata sulla complementarietà fra strada e ferrovia.

La mancanza della copertura finanziaria necessaria alla realizzazione dell'intero complesso di opere ha portato i soggetti istituzionali coinvolti (Stato, Regione Lombardia, enti e organizzazioni locali) a concordare alcune priorità di intervento per il cui sviluppo progettuale e realizzativo la Regione ha promosso e coordinato la stipula di apposite intese istituzionali:

"Accordo di Programma per la realizzazione degli interventi di potenziamento e riqualificazione della viabilità di accesso alla Valtellina e Valchiavenna e per l'attuazione immediata di un primo stralcio della variante di Morbegno" del 18 dicembre 2006;

"Convenzione per la realizzazione della Variante di Bormio Santa Lucia" del 26 marzo 2007;

"Protocollo d'intesa per lo sviluppo progettuale e realizzativo dei nodi di Morbegno e Tirano" del 5 novembre 2007.

I sette lotti identificati consistono sostanzialmente:

- per la Statale 38, nel completamento o nella nuova realizzazione di varianti complete agli abitati di fondovalle lungo il tratto Colico-Tirano;
- per la Statale 36, nel rafforzamento della direttrice Colico-Chiavenna mediante la riqualifica in sede degli assi esistenti e la previsione di una variante a ovest del centro abitato di Chiavenna.

Gli interventi prioritari vengono identificati nelle varianti di Morbegno, Tirano, Bormio Santa Lucia e completamento della tangenziale di Sondrio.

Da registrare, relativamente agli interventi sul fronte delle infrastrutture stradali, è il fatto che il 28 febbraio 2009 vi è stata la cerimonia

di posa della prima pietra e l'avvio dei lavori per la prima parte della nuova S.S 38 all'ingresso della Valtellina, da Fuentes fino a Cosio, per un tratto di 9,3 km ed un impegno economico di oltre 220 milioni di Euro con previsione di conclusione lavori nella prima parte del 2011.

2.5. Il ruolo delle ferrovie

Come evidenziato in precedenza, da oltre vent'anni il Prof. Quadrio Curzio ha avanzato proposte in merito ad una valorizzazione del trasporto ferroviario in Valtellina. Già nel volume sopra citato "Valtellina - Ricostruzione e nuovo sviluppo" che ha dato l'avvio alla collana "Valtellina Profili di Sviluppo", si affermava l'importanza del potenziamento del sistema ferroviario Lecco-Sondrio - Tirano e la sua "effettiva integrazione con le ferrovie retiche", per contrastare i rischi di congestione automobilistica che, per una valle lunga e stretta come la Valtellina, si sarebbero presto raggiunte soprattutto nelle aree a più alto impatto turistico¹⁰. Già in quel contesto, poi, si evidenziava il fatto che buone infrastrutture potessero essere sufficienti per la rinascita della Valtellina dopo l'alluvione e frana del 1987. Si doveva trattare però di infrastrutture che tenessero conto delle questioni ambientali e di tutela dell'ambiente in un'ottica, quindi, di sviluppo sostenibile. Sempre sul fronte dei collegamenti, già allora - oltre vent'anni or sono - veniva avanzata la preferenza per i collegamenti ferroviari attraverso le Alpi, come emerso anche in sede comunitaria. In questa ottica, quindi, veniva proposto di "rivedere ed estendere il sistema ferroviario della provincia di Sondrio per i suoi collegamenti verso Nord, anche con le ferrovie retiche e con quelle dell'Alto Adige e verso Sud"¹¹.

La ferrovia è certo un elemento centrale della mobilità regionale, ma, di fatto, nel tempo è diventata una presenza decisamente secondaria rispetto al dibattito sulla strada. Infatti quest'ultima è stata ritenuta

¹⁰ A. Quadrio Curzio "Valtellina Ricostruzione e nuovo sviluppo"; pag. 39.

¹¹ *Ibi*, pag. 114.

prioritaria, anche se da più parti si evidenziava che le migliorate infrastrutture stradali da sole tenderebbero a incrementare la mobilità individuale congestionando ulteriormente la SS 38, nonostante la riduzione del carico veicolare inquinante con un leggero aumento della velocità commerciale.

Nell'ambito del dibattito portato avanti dal Gruppo 38 citato sopra, sono state avanzate anche ipotesi legate alla ferrovia; vero è, però, che sul fronte della programmazione, le difficoltà finanziarie delle FS hanno rappresentato un pesante fattore di incertezza sull'avvenire della ferrovia stessa. Lo spostamento di risorse dalla strada alla ferrovia è stato effettuato solo a seguito di una garanzia da parte delle FS di un sostanziale miglioramento qualitativo del servizio.

Le infrastrutture ferroviarie, con leggere modifiche, sono rimaste ancora quelle vetuste degli inizi del Novecento, quando nel 1902 fu ultimato il tratto Sondrio-Tirano. Nel 1998, il giudizio sul servizio ferroviario si caratterizzava per una distinzione fra collegamenti con Milano e collegamenti locali. Mentre i primi venivano giudicati di buona qualità, i secondi destavano parecchie perplessità visto il tasso di utilizzo inferiore al 15%. A partire dal 1995 sono state avanzate varie proposte, fra cui quella di spostare la ferrovia, e di modificare di conseguenza il tracciato della statale 38. A questa proposta si accompagnava quella di realizzare anche una metropolitana leggera di valle e di favorire un maggiore utilizzo ferroviario per le merci, proposta cui però non è seguita la verifica sul piano tecnico.

Per quanto riguarda il traffico merci, nel corso degli anni ci sono state alcune proposte di potenziamento. Solo il 4% delle merci in uscita dalla provincia (dati 1994) transitava su ferrovia, per più del 90% acqua minerale. Il motivo di questo modesto riparto modale veniva individuato nella politica nazionale e nell'organizzazione delle FS nello specifico. Alcuni operatori del tiranese avevano sottolineato come ci fossero invece delle potenzialità non sfruttate (ad esempio l'uso della linea di notte quando non circolano treni passeggeri) legando il problema allo scalo merci di Tirano. Relativamente a questo scalo, il Gruppo 38 aveva formulato anche ipotesi di potenziamento con uno spostamento dal centro cittadino verso l'area industriale.

Mentre nel Piano di ricostruzione seguito alla frana del 1987 la prospettiva di nuovi collegamenti ferroviari era importante, a distanza di alcuni anni diventa, come accennato in precedenza, meno rilevante: ad esempio proposte come quella del traforo della Mesolcina o del Mortirolo che prevedevano verifiche di fattibilità nei primi anni di applicazione della legge Valtellina sembrano col tempo perdere di importanza in un dibattito che invece tende a concentrarsi su aspetti percepiti come più concreti, vicini nel tempo e legati all'attuale struttura della mobilità valtellinese.

Così la ferrovia, negli ammodernamenti e nella valutazione di nuovi collegamenti, è passata sempre in secondo piano, come evidenzia il Professor Quadrio Curzio, "in una logica che ha reso l'Italia in generale un paese in grave ritardo su Francia e Germania per queste tipologie di trasporto"¹². Per quanto riguarda la connessione fra Valtellina e Milano i tempi di percorrenza e la qualità dei treni al momento della proposta 3V sono rimasti analoghi a quelli del primo dopoguerra se non peggio.

Ed è evidente quanto questo sia critico. Per esempio, può bastare un confronto con la situazione tedesca: alla vigilia dell'integrazione, le infrastrutture della Germania dell'Est erano il 30% di quelle della Germania Ovest, ma questo differenziale è stato progressivamente ridotto. E' chiaro quindi come le infrastrutture ed i collegamenti siano strategici per generare e sviluppare un vantaggio competitivo solido¹³. Una dotazione non adeguata di infrastrutture legate ai trasporti ha un impatto negativo su una serie di fattori che minano la competitività: meno infrastrutture significa maggiori costi operativi per le aziende, minor capacità di attrarre capitali, investimenti, manodopera qualificata e ostacoli all'espansione organizzativa e alla competitività¹⁴. Tempi di reazioni lunghi rischiano infatti di uccidere il sistema

¹² Dall'intervista di Quadrio Curzio a "La provincia di Sondrio", 31 dic. 2008.

¹³ R. Cattaneo, G. Biesuz, P. Troncatti, Mimeo, *La domanda della regina. Come creare un contesto più competitivo per rimettere in movimento le locomotive del Paese, a partire dalle infrastrutture e dai trasporti*, pag. 142.

¹⁴ *Ibi*, pag. 143.

delle imprese, che invece hanno bisogno di tempi di reazione rapidi in sintonia con i cicli del business.¹⁵

Nel tempo, accanto ad un potenziamento razionale della strada, temi chiave diventano sempre più quelli di introdurre limiti organizzativi alla circolazione delle merci, di potenziare le ferrovie e di sviluppare sistemi combinati di trasporto, dando priorità a forme di trasporto più ecologiche.

Solo recentemente è stato dato avvio ad uno studio di fattibilità per la realizzazione del tunnel della Mesolcina, inserito nell'Accordo Quadro di Sviluppo Territoriale, sottoscritto fra Regione Lombardia e Provincia di Sondrio¹⁶. Si tratta di un tunnel di 7 km fra Lostallo e Chiavenna con possibilità di trasporto di veicoli leggeri, pesanti e merci, che dovrebbe permettere di ridurre i tempi di percorrenza fra Bellinzona e Sondrio. A fine 2009 - inizi 2010 è stato poi approvato il Piano Territoriale di Coordinamento provinciale, il cui iter di formazione è stato molto lungo e complesso e che rappresenta il documento strategico per la tutela dell'ambiente locale ed è quasi assimilabile ad un piano regolatore, nonostante questa sia una definizione impropria, per la provincia di Sondrio prefigurandone tutela ed utilizzo per i prossimi vent'anni. Si tratta del *locus* ove sono contenuti anche principi legati al miglioramento dell'accessibilità attraverso i collegamenti strategici, prendendo in considerazione il tunnel della Mesolcina e il traforo del Mortirolo, per migliorare le connessioni della zona di Tirano ed Alta Valle¹⁷.

Il progetto 3V, oggetto di questa pubblicazione, che si inserisce nel contesto del potenziamento dei collegamenti strategici Tirano - Milano in ottica sostenibile, ha avuto dal momento della presentazione grande eco, risonanza ed interesse in attori pubblici e privati, innescando il dibattito e focalizzando l'attenzione sul tema dei trasporti

¹⁵ *Ibi*, pag. 151.

¹⁶ Cfr. 28 aprile 2009 - Sondrio convegno "Il Traforo della Mesolcina: una porta aperta all'Europa" presso la Sala Consiliare del Palazzo della Provincia di Sondrio.

¹⁷ Cfr. cap. 5 "Ambiente ed Infrastrutture" in CCIAA Sondrio "Relazione sull'andamento economico della provincia di Sondrio 2009".

ferroviari, accantonato di fatto per anni, ma di interesse di studenti, pendolari, imprenditori e turisti.

2.6. La struttura del trasporto merci in Valtellina e prospettive di innovazione tecnologica

Nonostante la scarsa disponibilità di dati a livello provinciale è possibile prendere in considerazione la relazione diretta fra il volume delle merci trasportate e le distanze percorse. Circa il 50% delle merci trasportate in Valtellina ha origine e destinazione in provincia. In genere, come noto, per le lunghe distanze le imprese si affidano a strutture e operatori specializzati, mentre sulle brevi distanze fanno ricorso a mezzi propri.

In “Valtellina Profili di Sviluppo” del 2004, Roman Rudel considera anche la ripartizione del trasporto merci per filiera, considerando le merci che sono maggiormente trasportate in Valtellina. La principale è l’acqua, con l’impresa Levissima che nel 2007 ha venduto oltre 800 milioni di bottiglie di acqua minerale. Dei 150 autoarticolati che in media partono quotidianamente da Valdisotto, circa il 25% raggiunge lo scalo ferroviario di Tirano per proseguire via rotaia, mentre il resto, per tutto il Nord e centro Italia, continua via gomma.

Accanto all’acqua minerale, i legnami coprono una quota significativa del flusso di trasporti con caratteristiche ben precise legate alla logistica. La maggior parte della materia prima proviene dalla Confederazione elvetica, attraverso le Ferrovie Retiche fino a Tirano da cui poi continua il proprio viaggio su gomma. Il legno semilavorato dalle imprese di legnami valtellinesi e destinato poi al lavoro di altre imprese viene quasi sempre trasportato su gomma con destinazione Lombardia, in gran parte la Valtellina e in larga parte la vicina Valcamonica.

Per quanto riguarda l’interporto merci di Tirano, ricordiamo che la Provincia di Sondrio, il Comune di Tirano e la Camera di Commercio di Sondrio hanno siglato un protocollo d’intesa per la redazione di uno studio di fattibilità relativo alla realizzazione del nuovo scalo

merci ferroviario di Tirano, con evidenti implicazioni sulla mobilità di tipo ferroviario¹⁸.

In Valtellina la coltivazione della mela è altamente sviluppata con quasi 280.000 quintali di mele commercializzate da Melavi nel 2009¹⁹; tuttavia, l'intera produzione viene trasportata via gomma, per le necessità legate alla temperatura e integrità del prodotto che quindi circola su celle termiche in automezzi speciali isotermici.

Il carburante per Livigno, zona franca da quasi un secolo, rappresenta poi un punto importante per quanto riguarda la generazione di traffico lungo la SS 38. E' stato stimato che solo il 10% del carburante, benzina e diesel che viene erogata a Livigno è destinata ad uso locale, mentre il resto è per automobilisti che si recano a Livigno per poter fare il pieno usufruendo del regime fiscale particolarmente competitivo a riguardo.

La struttura del traffico merci in Valtellina è quindi assolutamente peculiare ed il tema della viabilità e del traffico - per merci, cittadini, turisti ed imprenditori - è da anni uno dei nodi più importanti sull'agenda politica valtellinese, che ha visto inserirsi il tema delle tangenziali, della nuova strada statale, dei trafori e dei collegamenti ferroviari di livello europeo.

Come afferma Roman Rudel²⁰ in "Valtellina: una provincia fra identità ed innovazione 2000-2010", in *Profili di Sviluppo del 2004*, una delle principali sfide del trasporto merci riguarda la modifica della ripartizione modale in favore del trasporto ferroviario. Il trasporto ferroviario quindi viene considerato il mezzo più idoneo per ridurre i crescenti impatti esterni del traffico stradale. I due strumenti cui essenzialmente la politica dei trasporti fa ricorso per favorire i trasporti ferroviari sono da un lato gli investimenti in nuove infrastrutture ferroviarie e dall'altro l'aumento del costo del trasporto stradale attraverso varie forme di tassazione, così da ridurre il vantaggio competitivo del trasporto su gomma. Viene però dimenticata l'innovazione

¹⁸ *Ibidem*.

¹⁹ *Ibi*, pag. 118.

²⁰ R. Rudel "Il sistema della mobilità e dei trasporti" sezione III - parte II in "Valtellina profili di sviluppo, 2004".

tecnologica che si pone come leva importante per risolvere alcuni problemi chiave nel settore dei trasporti, mentre una nuova infrastruttura spesso rinforza il comportamento attuale legato alla mobilità e contribuisce ad una crescente urbanizzazione diffusa senza contribuire ad una migliore e più sostenibile gestione del territorio.

Per la conformazione geografica delle Alpi, i flussi di attraversamento si concentrano naturalmente su pochi corridoi, con un notevole numero di mezzi circolanti; il trasporto combinato strada-rotaia lungo i corridoi alpini rappresenta una valida alternativa al tutto strada.

Rudel presenta un'innovazione tecnologica per il trasporto combinato che dal 2001 in avanti ha portato in Svizzera ad uno sviluppo inaspettato. Il nuovo sistema per il trasbordo orizzontale di casse mobili, ISO container o tank container chiamato Mobiler o Cargo Domino di per sé non è un'innovazione radicale, ma mostra una notevole potenzialità per modificare la ripartizione modale, a seguito di un cambiamento del paradigma del trasporto combinato e di parametri considerati quasi imm modificabili.

Di conseguenza questo sistema permette al trasbordo orizzontale strada- rotaia di penetrare in nicchie di mercato prima inesplorate. E' interessante il caso proprio perché ha una forte e comprovata capacità di trasformare il concetto stesso del trasporto merci ferroviario, aiutando una mobilità più sostenibile. Tale capacità, tuttavia, non si può manifestare se il trasporto ferroviario resta limitato solo a merci voluminose o pesanti sulle lunghe distanze per cui i volumi trasportati sono poco significativi rispetto ai volumi totali trasportati.

Nonostante un richiamo ad investire per migliorare le infrastrutture ferroviarie ed il trasporto merci su rotaia abbia caratterizzato spesso la storia dei trasporti valtellinesi, di fatto non ci sono state concrete realizzazioni in tal senso. L'innovazione del Mobiler invece offre delle prospettive nuove per incrementare realmente il trasporto merci su ferro e rendere possibile il trasferimento da strada a ferrovia di trasporti su distanze relativamente brevi ed in poco tempo. Infatti, può essere montato facilmente su un veicolo pesante e non ne richiede particolari modifiche. Inoltre il sistema di trasbordo orizzontale può avere luogo anche sotto la linea elettrificata e da tutti i punti do-

ve ci sia un sufficiente spazio laterale così da non richiedere particolari investimenti in infrastrutture fisse.

Rudel presenta esempi attuati in Svizzera che sono perfettamente confrontabili con la situazione valtellinese, dalla grande distribuzione a prodotti chimici liquidi, alle acque minerali, tipologia di prodotti simile quindi a quella valtellinese della distribuzione di acque minerali e carburante. Perché questa innovazione tecnologica possa avere un seguito e un'applicazione di successo in Valtellina sarebbe necessario che gli operatori la inserissero nel loro concetto di logistica e che fossero disponibili a fare propria questa nuova tecnologia. Tale disponibilità aumenterebbe non appena fossero evidenti i vantaggi collegati, soprattutto in termini di risparmi logistici interni all'azienda, ma anche di maggiori volumi trasferibili sulla base del grado di diffusione di questa tecnologia.

A seguito di un'innovazione di questo tipo, poi, si modificherebbe anche l'intervento pubblico collegato: infatti non sarebbe così essenziale avere enormi investimenti, ma diventerebbe più importante un intervento mirato per facilitare la sperimentazione di nuove idee e tecnologie. Si rende necessario un cambiamento culturale, un nuovo paradigma legato ai trasporti, con il vantaggio di un'implementazione possibile in tempi ristretti, con l'ottimizzazione delle infrastrutture già esistenti e con un conseguente risparmio di risorse finanziarie. Rudel conclude dicendo che le condizioni per implementare uno scenario di innovazione nel campo del trasporto merci in Valtellina appaiono promettenti dal punto di vista economico e garantirebbero la possibilità di conciliare le esigenze economiche con quelle di sostenibilità, così da affiancare allo sviluppo sostenibile il mantenimento dell'alta qualità di vita.

Il tema delle infrastrutture, poi, si riconferma centrale anche nell'ultimo volume di Valtellina Profili di Sviluppo del 2010, ove viene sottolineato come fare network e essere inseriti in partnership di dimensione internazionale siano condizione importante per uno sviluppo sostenibile di qualità della provincia di Sondrio che permetta di sfruttare le opportunità offerte dall'innovazione. Infatti, in sostanza, bisogna poter rappresentare un nodo della rete raggiungibile e

accessibile e di conseguenza, ancora più oggi, le infrastrutture di trasporto di merci e persone, ferroviario e stradale, la viabilità e le telecomunicazioni giocano un ruolo sempre più strategico, per le imprese, per i cittadini e per i turisti²¹. Il tema del trasporto merci, delle innovazioni implementabili e quello ad esso collegato del comparto degli autotrasportatori locali e di un loro possibile riposizionamento richiederebbe una trattazione approfondita a parte e sarà quindi oggetto di un'analisi successiva specificamente dedicata a queste tematiche mentre qui vengono fatti solo degli accenni su questo fronte.

3. Dallo Statuto Comunitario della SEV all'idea 3V

3.1. Lo Statuto Comunitario per la Valtellina. Il quadro di riferimento: valori e progetti comuni

Il quadro in cui la proposta 3V si inserisce e in cui pertanto trova collocazione la presente riflessione sui trasporti e sui collegamenti valtellinesi è lo “Statuto Comunitario per la Valtellina”.

Come viene evidenziato nell'introduzione del documento stesso, la realizzazione dello “Statuto”, presentato a Milano e Sondrio nel giugno 2008, ha due fondamenta. La prima è l'intuizione del Prof. Alberto Quadrio Curzio che, già nel 1993, propose "che la Valtellina si desse uno 'Statuto comunitario' che utilizzando innanzitutto il principio di sussidiarietà fissi nella 'Pergamena', e non sulla 'Gazzetta Ufficiale', una identità di valle alpina italo-europea per il XXI secolo"²². La seconda è stata la determinazione della Società Economica Valtellinese e del Consorzio Vivi le Valli che hanno proposto di passare dall'intuizione alla progettazione dello Statuto comunitario, con il Centro di Ricerche in Analisi Economica dell'Università Cattolica. Lo sviluppo dello Statuto Comunitario si articola in due parti: la prima riguarda le fondamenta dello Statuto comunitario e di fatto ve-

²¹ A. Quadrio Curzio, G. Cainelli, M.C. Cattaneo “Innovare con le imprese-Valtellina -Profili di Sviluppo”, cap. 6.

²² A. Quadrio Curzio, a cura di “Valtellina profili di sviluppo”, 1993, introduzione.

rifica se l'intuizione originaria sia effettivamente applicabile sotto i profili storico, economico e istituzionale. La prima parte quindi si sviluppa in quattro saggi, che presentano i profili dottrinali e fattuali dal punto di vista storico, economico, giuridico-istituzionale, sia europeo sia italiano, e che consentono di configurare una "Comunità Valtellinese" tale da legittimare uno Statuto.

La seconda parte del lavoro riguarda la formulazione dello Statuto comunitario vero e proprio, che sintetizza il passato e progetta un possibile futuro per la provincia di Sondrio. Lo Statuto ha la caratteristica di indicare principi generali, fondati su solidarietà, sussidiarietà e sviluppo sostenibile, e progetti di sviluppo che incorporano orientamenti operativi ed è accompagnato da "Strumenti di monitoraggio". Dall'applicazione di tali strumenti potranno seguire nel tempo orientamenti e regole più precise, i cui destinatari sono gli Enti e i soggetti decisionali per poter procedere in progetti di concreta applicazione. Lo Statuto Comunitario per la Valtellina rappresenta quindi un innovativo strumento di *governance* comunitaria ed in questo senso, una volta passati alla fase di attuazione, costituisce un'opportunità importante per lo sviluppo della Valtellina, per disegnare insieme - ognuno con il proprio ruolo ma secondo un'azione collaborativa e congiunta di sistema - un futuro di qualità.

3.2. Gli articoli 4 - 9 e 10

In particolare, all'interno dello "Statuto Comunitario per la Valtellina", che si rivolge appunto ad una Comunità Valtellinese dalla forte identità storico culturale, la proposta 3V si ricollega agli art 4- 9 e 10 dello Statuto stesso.

L'art 4 "sviluppo sostenibile" afferma che "... la combinazione di investimenti immateriali in conoscenza ed organizzazione e di investimenti materiali in valorizzazione del territorio, delle infrastrutture e del sistema economico sono il paradigma che la Valtellina deve ricercare per il XXI secolo, nella convinzione che solo così si potranno combinare benefici comunitari con benefici individuali durevoli".

Nell'Art. 9 si afferma che “la Comunità tutela il paesaggio quale elemento fondante dell'identità, promuove la salvaguardia dell'ambiente e l'uso sostenibile delle risorse territoriali.

Nello specifico, poi, l'art 10 recita: “La Comunità ha sofferto in misura crescente di un debole sistema di infrastrutture fisiche, fino alla percezione di un isolamento strutturale che è stato tuttavia rotto dalla straordinaria intensificazione di traffico turistico e commerciale su gomma. Tale situazione comporta un doppio costo sociale: quello dell'isolamento e quello della congestione.

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. ... 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 nel trasporto merci, attraverso sistemi di intermodalità e soluzioni innovative di movimentazione e logistica. La mobilità, specie turistica, intra-valliva deve essere innovata con veicoli ad uso comune e a basso inquinamento. La Comunità ritiene che il Protocollo Trasporti della Convenzione delle Alpi ... possa indirizzare anche le scelte strategiche della Comunità stessa verso leggerezza, efficienza organizzativa, nuove tecnologie ...”

E' chiaro quindi come lo Statuto Comunitario per la Valtellina rappresenti il quadro di riferimento di fondo in cui la presente riflessione e conseguente proposta si collocano. La sostenibilità infrastrutturale rappresenta un tassello importante per il futuro di qualità che la Valtellina può scegliere per cittadini, imprese e turisti.

3.3. Le prospettive dell'attuazione

Con l'intenzione di non essere solo un'elaborazione accademica, ma uno strumento concreto di crescita per lo sviluppo della provincia di Sondrio secondo un paradigma di valle alpina italo-europea, lo Statuto Comunitario per la Valtellina si conclude, come anticipato sopra, con "Strumenti di monitoraggio", dalla cui applicazione si prevede seguano orientamenti ed indicazioni più precise, con lineamenti attuativi da definire e sviluppare. Infatti, si tratta di indicazioni sostanziali che permettono di indirizzare l'azione ponendo uno sviluppo di qualità basato sullo Statuto stesso a fondamento della programmazione politico-economica della provincia. Gli strumenti di monitoraggio dello Statuto poi sottolineano quanto sia importante individuare dati e indicatori con cui procedere al confronto anche con altre province alpine per mutuare le migliori pratiche e monitorare il progresso. Lo Statuto intende così gettare un ponte ideale fra passato e presente per aprirsi alla costruzione di un futuro condiviso e identitario per la provincia di Sondrio, un futuro dal carattere locale ma non localistico, con aperture europee.

Sul tema dell'attuazione, nell'edizione originaria, lo Statuto Comunitario non prevedeva un vero e proprio articolo specifico e intendeva lasciare agli operatori istituzionali ed economici la concretizzazione dei principi enunciati nel documento stesso. Tuttavia, successivamente, lo stesso Prof. Quadrio Curzio ha sottolineato in più occasioni pubbliche come, dopo i 14 articoli esistenti, l'introduzione di un art 15 potrebbe agevolare la prosecuzione sulla via dell'attuazione concreta dello Statuto Comunitario quale rotta da seguire per uno sviluppo strategico condiviso. E' così ricompresa in un articolo di questo tipo l'individuazione dei soggetti che "da sempre o da lungo tempo risultano titolati ad assumere decisioni di rilevanza comunitaria" fra cui "spiccano la Provincia di Sondrio e la Camera di Commercio" dalla cui iniziativa, in accordo con tutti i soggetti, "può discendere la configurazione dello Statuto quale fondamento della programmazione".

Una sorta di cabina di regia potrebbe quindi costituire il centro di raccordo per il monitoraggio e la proposta di indirizzo che rappresentano elementi cardine dell'attuazione dello Statuto stesso. Già la relazione sull'andamento economico della provincia 2009 della Camera di Commercio di Sondrio, presentata a maggio 2010, contiene numerosi richiami allo Statuto Comunitario riconoscendone l'importanza quale privilegiato punto di osservazione e faro attraverso cui individuare le direttrici su cui basare lo sviluppo a dimostrazione dell'interesse che questo documento sta registrando presso enti ed operatori.

Con uno sviluppo di questa azione di coordinamento nel monitoraggio potrebbe essere possibile procedere ad una definizione del sistema di indicatori di riferimento per lo Statuto per predisporre poi il benchmark con altre province alpine italiane ed europee. Lo strumento del benchmark - che integra informazioni quantitative e qualitative - risulta essere essenziale per poter sviluppare relazioni con realtà simili in altri contesti - a livello nazionale ed internazionale - per acquisire best practices e spunti di riflessione per lo sviluppo strategico e per aprirsi all'esterno. Sia verso chi si trova in realtà simili a quella di Sondrio, sia verso realtà che corrispondono ai partners principali nelle esportazioni/ importazioni locali: nello specifico Francia, Germania, Regno Unito, Olanda e Belgio. Inoltre, si sviluppa in questo modo la possibilità di dare vita a progettualità comuni per la soluzione di problematiche condivise attraverso la messa in pratica della cultura del "fare rete" sempre più essenziale in un quadro di open innovation, per favorire la circolazione e l'utilizzo di conoscenze ed informazioni. L'attuazione dello Statuto potrebbe collocarsi così su due livelli strettamente interconnessi: uno più operativo, legato al monitoraggio e ai confronti dove un ruolo importante riveste anche il monitoraggio di progetti nati appunto dallo Statuto stesso, quale 3V, uno invece più politico dove viene valutata l'implementazione delle proposte in indirizzo e guida strategica di fondo entro cui inserire la programmazione per sviluppare i passi di un percorso di sviluppo sostenibile della valle.

3.4. L'intervista del 31 dicembre 2008 e altre due iniziative (3V, 3E e 3I). L'azione della SEV

La proposta di realizzare 3V - Valtellina Vettori Veloci - è stata presentata e dettagliata in un'intervista del Prof. Quadrio Curzio il 31.12.2008 a "La provincia di Sondrio". In quel contesto si affermava la necessità di porre rimedio ad una situazione di degrado della linea ferroviaria Tirano - Milano ormai diventata da tempo insostenibile. Anche se la linea non è mai diventata ramo secco forse grazie alla presenza della Ferrovia Retica al capolinea di Tirano, non erano più garantite efficienza e dignità di servizio da ormai molto tempo.

In sostanza, nell'intervista si affermava che si tratta di affrontare principalmente i seguenti problemi: quello di un ente di iniziativa, quello relativo alla linea Milano - Tirano, quello degli orari e del raccordo coi bus per le località turistiche e quello del trasporto merci, problemi per i quali ci sono ampi margini di miglioramento. La realizzazione di un ente di iniziativa e di coordinamento che sia espressione della Comunità Valtellinese rappresenta un tassello importante per garantire un miglioramento del sistema dei trasporti ferroviari in Valtellina, attraverso la ricerca e messa in atto di rapporti con la Rete Ferroviaria Italiana, Trenitalia, le Ferrovie Nord e la Regione Lombardia. La proposta di 3V consiste nel voler affrontare in modo concreto la questione dei trasporti ferroviari avanzando il suggerimento di convertire la società Aviovaltellina nella società "Valtellina Vettori Veloci"(3V), un acronimo ed un nome proposto in modo da delineare già un impegno ed un programma. In questa nuova struttura ed in questo programma si affermava la possibilità di coinvolgere anche la Ferrovia Retica, Trenitalia, Le Ferrovie Nord, oltre a soggetti privati, in un'iniziativa pubblico privata che rappresenta la tipica attuazione del principio di sussidiarietà. Non si propone quindi di costituire una nuova organizzazione, ma di convertirne una esistente che potrebbe inglobare nel proprio oggetto sociale i collegamenti ferroviari. Verrebbe ridotto così ogni rischio di duplicazione e potrebbero essere sviluppate partnership e sinergie efficaci. Infatti uno dei

primi passi allora proposti e da subito pensati per la società 3V una volta costituita era quello di rapportarsi alle Ferrovie Nord, che possiedono già la linea Brescia Edolo nella vicina Valcamonica dove come verrà mostrato più avanti, sono stati realizzati interventi di riqualificazione ed ammodernamento con risultati importanti. Successivamente, nell'agosto 2009 è stata costituita la società Trenitalia Le NORD proprio per gestire in modo innovativo i trasporti ferroviari in Lombardia e quindi interlocutore ideale per trattare del miglioramento della linea Milano-Lecco Tirano, come evidenziato in una successiva intervista dallo steso Professore²³.

Il CRANEC dell'Università Cattolica ha da subito lavorato sul tema e ha riaffermato la necessità di migliorare i collegamenti e i raccordi con autobus per le località turistiche, per il miglioramento del trasporto merci, che potrebbe essere potenziato attraverso l'introduzione di tecnologie innovative e attraverso la creazione/ potenziamento degli scali merci sul territorio valtellinese e lo sviluppo degli interporti sul territorio. Al tema ferroviario si accompagna quello dei collegamenti stradali su gomma e la possibilità di verificare l'introduzione di sistemi di tariffazione per far fronte all'urgente problema della congestione della SS 38.

Come già ricordato prima, il progetto 3V nasce e si inquadra nello Statuto Comunitario per la Valtellina da cui discende e di cui rappresenta un tassello attuativo.

Nel quadro dello Statuto Comunitario per la Valtellina si inseriscono anche altri progetti che derivano da una declinazione concreta e attuativa dei principi dello Statuto e che devono essere monitorati nel loro svolgimento. Si tratta di progetti avviati grazie al contributo degli attori locali ed in particolar modo alla determinazione e all'attività della Società Economica Valtellinese, che ricordiamo essere associazione culturale costituitasi a Sondrio il 6 novembre 1993, con l'obiettivo di contribuire ad "individuare e favorire uno sviluppo integrato, rivolto alla qualità", da cui la Valtellina non potrà che trar-

²³ Cfr. "La provincia di Sondrio", 31 dicembre 2009.

re vantaggio, valorizzando allo stesso tempo la propria identità sociale, culturale e storica²⁴. Insieme al consorzio Vivi le Valli si tratta dei soggetti promotori dello Statuto stesso.

Il Prof. Quadrio Curzio stesso, nell'ultimo volume della collana Valtellina Profili di Sviluppo (2010), sottolinea quanto siano stati importanti la determinazione e l'interesse dei soci aderenti alla SEV, oltre che del Credito Valtellinese, alle analisi, riflessioni e proposte avanzate nell'arco di vent'anni per una progettazione sostenibile della provincia di Sondrio²⁵. Determinazione che si è manifestata attraverso la riflessione, lo studio, il supporto e la realizzazione di importanti convegni e pubblicazioni su temi sensibili e strategici per il futuro della provincia.

Le proposte operative avanzate finora sono oltre a 3V - oggetto di questo studio - le due iniziative Energie Endogene Efficienti (3E) e Innovazione Interazione Impresa (3I), per ridiscutere la gestione energetica locale e per proporre paradigmi per sfruttare le opportunità offerte dall'innovazione.

3E - Energie Endogene Efficienti: Il tema dell'energia è particolarmente caldo nella provincia di Sondrio che produce circa il 12% dell'energia elettrica nazionale, da fonte idroelettrica²⁶. In un momento critico quale quello presente con diverse significative concessioni di sfruttamento idroelettrico appena rinnovate o in fase di rinnovamento, l'opportunità di arrivare alla creazione della 3E (Energie Endogene Efficienti) per accorpare tutte le società elettriche ed energetiche della provincia e per trattare con le grandi aziende energetiche che hanno investimenti nella provincia stessa diventa quantomeno fondamentale. In questo senso, è opportuno segnalare che la Provincia di Sondrio e altri rappresentanti politici del territorio hanno dimostrato impegno nel lavorare alla creazione di una società energe-

²⁴ Cfr. "Lo Statuto Comunitario per la Valtellina"; pag. 3.

²⁵ A. Quadrio Curzio in "Innovare con le imprese"; pag. 12.

²⁶ Cfr. "Relazione sull'andamento economico della provincia di Sondrio - 2009", CCIAA Sondrio; capitolo 4.

tica di valle che permetta un maggiore coinvolgimento e partecipazione maggiore nelle stesse concessioni²⁷.

3I Innovazione, interazione, impresa Lo strumento per procedere verso uno sviluppo sostenibile è rappresentato sempre più dall'innovazione, che non va intesa solo sotto il profilo tecnologico, ma anche sul piano organizzativo, sotto un approccio di tipo multidimensionale. Per poter cogliere tutte le opportunità offerte, è importante che l'innovazione sia sempre vicina alle imprese, rispecchiandone le esigenze e portando avanti il dialogo con queste. Il tema dell'innovazione secondo questi principi viene declinato nel recente studio “Innovare con le imprese - Valtellina profili di sviluppo” che illustra e discute i risultati di un'indagine sul campo condotta intervistando testimoni privilegiati e imprenditori locali, per fornire una valutazione relativa alle esigenze di innovazione espresse da queste imprese. Accanto a ciò lo studio propone anche alcune linee strategiche di sviluppo per l'innovazione in Valtellina attraverso il supporto di cluster innovativi, concentrandosi in particolare sulle energie rinnovabili, l'agroalimentare, l'edilizia innovativa ed il risparmio energetico, elementi questi centrali per uno sviluppo economico che tuteli e valorizzi il territorio, anche nel confronto con esperienze di successo avvenute altrove e che offrono indirizzi applicativi utili per la provincia di Sondrio.

Sono tutte iniziative che nascono dalla consapevolezza della centralità del patrimonio ambientale paesaggistico locale da tutelare e valorizzare anche in chiave turistica, promuovendo, però, forme di mobilità sostenibile e pensando a percorsi di innovazione che salvaguardano il territorio e quindi permettono di pensare ad uno sviluppo di qualità. Infatti, lo scopo di queste iniziative, originate dallo Statuto Comunitario per la Valtellina, è volto a far sì che la nostra comunità nel XXI secolo non diventi la periferia di una metropoli ma cresca e si consolidi come valle alpina di dimensione ed apertura lombarda europea.

²⁷ Dal dibattito dell'8 Giornata dell'Economia, 7 maggio 2010 – Sondrio.

4. Per un Ente di coordinamento: l'ipotesi di trasformazione di AvioValtellina

4.1. AvioValtellina²⁸ : caratteristiche e funzioni

Entriamo ora negli aspetti concreti della proposta 3V, considerando il legame con la già esistente Società indicata dal Prof. Quadrio Curzio come ente di coordinamento, così da configurare una delle possibili strade alternative per procedere nell'azione di miglioramento dei trasporti su rotaia.

Aviovaltellina è la società che ha realizzato e gestisce l'aviosuperficie di Caiolo, alle porte di Sondrio. A Caiolo si trova una pista pavimentata della lunghezza di 1.050 metri, certificata da ENAC nel 2006 per svolgere anche l'attività commerciale di trasporto pubblico passeggeri.

Come noto e come ricordato prima, la Valtellina, stretta e lunga, ha sempre avuto problemi di comunicazioni. La rete viaria insufficiente e le caratteristiche idrogeologiche della Valle, soggetta a smottamenti e inondazioni, hanno reso indispensabile una struttura aeroportuale per la Protezione Civile e il soccorso aereo.

Questa esigenza fu confermata nel 1983, dopo la frana di Tresenda. Dimostrando il radicamento nel territorio, il Credito Valtellinese incaricò la Società Stelline di realizzare allora uno studio di fattibilità per una pista d'atterraggio a Caiolo. L'iniziativa, sostenuta da istituti bancari, imprenditori e professionisti, fu apprezzata molto e raccolse un consenso tale da portare alla costituzione della Aviovaltellina spa. La prima pista, ultimata nel 1987, lunga 800 metri e larga 23, si dimostrò ben presto di grande utilità durante l'alluvione dell'estate dello stesso anno così da permettere ad aerei ed elicotteri impegnati nel soccorso e nell'assistenza atterraggio e supporto. Negli anni successivi la Società Stelline ha supportato Aviovaltellina per la realizzazione di due hangar, un eliporto e la copertura dei canali di bonifica circostanti. Oggi la pista asfaltata raggiunge i 1050 metri e, oltre ai

²⁸ Cfr. www.volavaltellina.it.

mezzi di soccorso, è utilizzata dagli appassionati di volo a vela provenienti da ogni parte d'Europa, mentre nel 2006 Enac (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile) ha autorizzato anche l'attività di trasporto pubblico.

La compagine societaria di Aviovaltellina ad una prima analisi, come evidenziato nell'intervista del 31 12 2008, risulta molto interessante in quanto ha un buon azionariato pubblico-privato: la Provincia di Sondrio detiene il 59,5%; tre istituti di credito fra cui le due banche cooperative della provincia detengono il 21,5%, 97 soci privati fra cui anche A2A detengono il 16,3% e cinque enti pubblici detengono il 2,7%. Relativamente al capitale sociale sottoscritto, questo dovrebbe già essere intorno ai 2,4 milioni di euro e deve arrivare per statuto a 2,8 milioni euro entro il 2010.

Il paragrafo successivo si focalizzerà invece sugli elementi della proposta 3V e le modifiche cui la società Aviovaltellina potrebbe dar corso come iniziativa sul territorio e per il territorio.

4.2. Modifica dell'oggetto sociale

L'articolo 3 dello Statuto della Società Aviovaltellina s.p.a recita che, per quanto riguarda l'oggetto sociale, la società si occupa di "... promozione, realizzazione e gestione di aviosuperfici, eliporti ed aeroporti nell'ambito della Provincia di Sondrio e sul Territorio Nazionale, con particolare riguardo allo sviluppo delle comunicazioni da e per la Provincia di Sondrio".

Si afferma poi che "La Società potrà compiere ogni operazione immobiliare, mobiliare e finanziaria utile per il conseguimento dell'oggetto sociale; essa potrà inoltre assumere interessenze in altre Società od Enti aventi scopi affini o connessi al proprio".

L'intuizione di proporre per Valtellina Vettori Veloci non la creazione di una società ex-novo ma di utilizzare questa società già esistente diventa quindi manifesta leggendo l'oggetto sociale, che mira allo sviluppo delle comunicazioni da e per la provincia di Sondrio. Mentre la comunicazione per via aerea rimane ancora limitata sul territo-

rio, i collegamenti stradali e soprattutto ferroviari rappresentano una grossa fetta delle comunicazioni di residenti, turisti ed imprese da e per la nostra provincia. Si tratterebbe quindi di estendere l'oggetto sociale in modo certamente da non escludere il collegamento aereo, ma da ricomprendere - all'interno delle più generale finalità di favorire le comunicazioni da e per la Valtellina - anche i collegamenti ferroviari.

Anche dal punto di vista dell'azionariato, ad una prima analisi è emerso come i soci di AvioValtellina rappresentino un buon esempio di compartecipazione pubblica- privata che sarebbe essenziale, come declinazione del principio di sussidiarietà, per una migliore gestione dei trasporti ferroviari da e per la Valtellina.

Nella consapevolezza che sarebbero necessarie valutazioni e riflessioni di carattere specificatamente giuridico che esulano da questo lavoro, per formalizzare la modifica di oggetto sociale sarebbe necessario procedere quindi alla modifica dell'articolo 3, che potrebbe leggersi in questo modo "promozione, realizzazione, acquisto e gestione di aviosuperfici, eliporti, aeroporti, linee ferroviarie, materiale rotabile, stazioni ... in provincia di Sondrio, con particolare riguardo allo sviluppo delle comunicazioni da e per la Provincia. Conseguentemente è chiaro che sarebbe necessario procedere alla modifica dell'articolo 1 ove il nome Aviovaltellina non sarebbe più adeguato ma potrebbe essere sostituito da Valtellina Vettori Veloci, 3V ove il nome indica già un impegno per la comunità locale come indicato in precedenza. Ancora, sull'onda di queste modifiche si potrebbe provvedere ad un'ulteriore modifica che riguardi i soggetti parte della compagine sociale (articolo 4) per inserire in modo più esplicito le aziende di trasporto su ferro (TLN, Ferrovia retica...).

4.3. 3V - Valtellina Vettori Veloci e relative funzioni

La proposta avanzata per il miglioramento dei trasporti ferroviari è stata quella di trasformare Aviovaltellina in Valtellina Vettori Velo-

ci, modificandone l'oggetto sociale e inserendo nella compagine societaria anche altri soggetti, come ad esempio le Ferrovie Nord o la Ferrovia Retica, potenziando poi il capitale della neonata società e coinvolgendo anche A2A. Modificare l'oggetto sociale permetterebbe quindi di ampliare le finalità di Aviovaltellina senza togliere, ma, anzi, ricomprendendo quelle attuali, legate al trasporto aereo. In questo modo, sarebbe possibile focalizzare l'attenzione sulla ferrovia che diventa sempre più una priorità per la provincia di Sondrio, mentre il trasporto aereo sarebbe limitato ad una clientela molto più circoscritta di quella pendolare-residente-turistica che chiede e che utilizzerebbe una ferrovia dal servizio migliore.

La proposta 3V Valtellina Vettori Veloci avanzata a fine 2008 prospettava già per la neonata società 3V, una volta costituita, di cercare un rapporto con le Ferrovie Nord Milano (FNM) e con Regione Lombardia, dando alla neonata società tutte le deleghe per trattare con gli operatori ferroviari. Degno di nota, e come verrà approfondito nella seconda parte di questo lavoro, è il fatto che nell'agosto 2009 si è avuta la costituzione della società Trenitalia LeNord - a cui la società 3V costituita sarebbe opportuno che chiedesse di entrare nell'azionariato.

Per l'operato di 3V si aprirebbero due alternative: una società la cui finalità risulti quella soprattutto di promozione e creazione di consenso, oppure quella di una società dal carattere decisamente operativo (capitalizzazione, acquisto treni, gestione del servizio). Si tratterebbe, cioè, di una società che deve rilevare la tratta Tirano Milano e che può vedere TLN e la Ferrovia Retica nella compagine sociale.

4.4. Alcuni commenti

La proposta di strategia di sviluppo dei sistemi di trasporto locali, che è stata anticipata nell'intervista di fine 2008 al Professor Quadrio Curzio pubblicata su "La provincia di Sondrio", ha avuto subito forte eco a livello provinciale e regionale e ha trovato ampio riscontro sulle pagine dei giornali ancora prima del convegno del luglio 2009. I sindaci di Sondrio e di Tirano si sono dichiarati subito sostenitori

dell'idea proposta di una rete ferroviaria a gestione regionale. L'amministrazione di Sondrio in particolare ha da subito sottolineato l'importanza e la bontà di un'idea che non richiedeva nemmeno la costruzione di nuove infrastrutture ma la necessità di "ottimizzare l'esistente per offrire una mobilità efficiente alternativa e complementare alla strada"²⁹. Il primo cittadino di Sondrio evidenzia l'importanza che la Valtellina sia capace di proporre alla Regione un sistema di mobilità specifico per la Valle, riprendendo anche e collegando al tema 3V quello di una metropolitana leggera di valle "per garantire ai residenti degli spostamenti rapidi fra le località provinciali, con l'aggiunta di tre, quattro corse giornaliere veloci di collegamento con Lecco e Milano". Anche il Sindaco di Tirano ha affermato la necessità di riqualificazione e la potenzialità di un collegamento ferroviario efficiente Tirano - Milano, che, se poco interessante per Trenitalia, potrebbe invece interessare alle "Ferrovie Nord". La realizzazione delle tangenziali di Tirano e Morbegno sempre più urgente per risistemare la viabilità valtellinese, si accompagnerebbe così ad un collegamento su rotaia con possibilità di collegamenti intermodali ferro-rotaia più sicuri, rapidi ed efficienti.

All'intervista del 31 dicembre 2008 la Provincia di Sondrio, tramite il suo Presidente Provera, aveva reagito sottolineando la primaria importanza dei collegamenti ferroviari, ma nello stesso tempo affermando che la proposta 3V fosse "attualmente irrealizzabile per ragioni finanziarie"³⁰. La priorità viene data alla strada (avvio dei lavori 28 febbraio 2009) e alle tangenziali di Morbegno e Tirano, mentre per la Ferrovia diventa necessario attendere ancora. Successivamente invece, come verrà evidenziato più avanti, la stessa Amministrazione provinciale con il Presidente Sertori si è attivata per sviluppare oltre alla rete stradale anche le potenzialità offerte dal treno in collaborazione con gli attori presenti sul territorio e con gli operatori ferroviari attraverso tavoli di lavoro che, nel frattempo, hanno già condotto al

²⁹ Da "La provincia di Sondrio", in riferimento al commento del Sindaco di Sondrio Alcide Molteni.

³⁰ Da "La provincia di Sondrio", gennaio 2009.

“progetto Valtellina”, che sarà descritto nella seconda parte del presente lavoro.

La Regione Lombardia in seguito alla proposta 3V ha segnalato che, pur essendo la prospettiva interessante, bisognava ovviamente distinguere le ottime idee dalla loro traduzione pratica. L'Assessore Cattaneo segnalava infatti la Regione Lombardia insieme alle altre Regioni aveva dato vita ad una vera e propria battaglia per ottenere dallo Stato i fondi per il trasporto pubblico e sottolineava altresì come le risorse finanziarie investite sul sistema ferroviario in Italia fossero la metà del resto d'Europa.

La Camera di Commercio di Sondrio si è detta disponibile a fare la propria parte, come già sta facendo sulla viabilità, intervenendo anche dal punto di vista economico. Ha affermato la necessità di mettersi subito al lavoro perché un progetto sui trasporti ferroviari potrebbe essere una carta vincente già nella prospettiva dell'Expo 2015 di Milano cui la Valle intende partecipare con un ruolo significativo.

5. Ricominciare dalla Ferrovia: il Convegno del luglio 2009

L'intervista del dicembre 2008 ha giocato un ruolo importante nel catalizzare l'opinione pubblica dopo molti anni di attese concentrando l'attenzione sul tema delle ferrovie. Infatti, a seguito dell'intervista stessa nel 2009 si è sviluppato un dibattito di cui alcuni aspetti sono stati indicati nel paragrafo precedente e si è diffusa la convinzione che senza un buon trasporto ferroviario la provincia di Sondrio rischi marginalità e congestione, secondo quanto già constatato da anni.

Un importante punto fermo in questo dibattito è stato il convegno che la Società Economica Valtellinese - dalla consolidata capacità di proposta e di ricerca - ha organizzato a Sondrio il 3 luglio 2009. Il convegno, dal titolo “3V Ricominciare dalla ferrovia” e organizzato con il coinvolgimento di diversi Enti e Istituzioni, si è posto

l'obiettivo di contribuire 1) alla soluzione dei problemi non più rinviabili del sistema di trasporti pubblici locali 2) ad individuare soluzioni per il miglioramento dei servizi di trasporto pubblico da e verso Milano.

Particolarmente significativo è stato il coinvolgimento delle Istituzioni Regionali e Provinciali e di Enti Locali con responsabilità e ruolo nella definizione dei servizi di mobilità nel comprensorio regionale e provinciale con un'attenzione particolare rivolta anche ai collegamenti con la Ferrovia Retica. Da sottolineare il coinvolgimento e la partecipazione degli operatori e dei soggetti economici primari sul territorio. Il primo importante risultato è quindi stato quello di realizzare un'iniziativa cui hanno preso parte tutti i soggetti interessati alla problematica per discutere possibili soluzioni e proposte.

I principali temi di discussione e confronto hanno riguardato lo stato dei servizi ferroviari, le opportunità per lo sviluppo turistico in relazione a servizi di trasporto pubblico, il confronto con le soluzioni offerte dalle vicine vallate alpine, dalla Ferrovia Retica in particolare, ma anche dalla Brescia-Edolo e dalla Merano-Malles, per approfondire la proposta 3V. Il convegno ha avuto un'eco importante: i soggetti sociali della provincia, dalla Camera di Commercio, alle associazioni imprenditoriali, alla SEV, alle banche, hanno espresso pareri favorevoli al progetto per il potenziamento ferroviario, ed anche i responsabili istituzionali hanno mostrato crescente attenzione, interesse ed impegno.

5.1. I soggetti coinvolti e le reazioni positive e negative

Ricordiamo che le istituzioni e gli operatori economici coinvolti sono stati: Provincia di Sondrio, Regione Lombardia, Governo Cantonale - Canton Grigioni, Comune di Sondrio, Comune di Tirano, Camera di Commercio di Sondrio, Unione Commercio Servizi e Turismo, Confindustria, Unione Artigiani, Sindacati, Legambiente, APT Livigno.

Dal punto di vista istituzionale era stato sottolineato che le questioni critiche consistono nella sistemazione della tratta Tirano - Milano della ferrovia, nel problema degli orari ferroviari per studenti e lavoratori, oltre che per i turisti, e nello stato assai poco dignitoso dello stato delle carrozze per i viaggiatori, temi per cui è stato promosso a livello provinciale un tavolo di discussione e confronto con tutti gli operatori, dedicato specificamente all'approfondimento e alla concertazione degli interventi necessari. Da più parti si è affermata l'inderogabile necessità di riqualificazione dello stato in cui versa la linea ferroviaria Tirano Milano. I rappresentanti istituzionali del vicino Canton Grigioni, auspicando una nuova e proficua collaborazione transfrontaliera che si sviluppi in modo concreto a partire dai piccoli passi ottenibili in tempi brevi³¹, hanno affermato l'importanza del superamento delle frontiere nel trasporto pubblico, come avviene già nei collegamenti fra Canton Grigioni e Provincia di Bolzano nella val Venosta. Sarebbe molto importante un collegamento della Ferrovia Retica con quella italiana; questo aprirebbe alla possibilità di collegamento diretto da Zurigo a Milano passando da Sankt Moritz. Anche la Camera di Commercio di Sondrio ha poi sottolineato la grandissima potenzialità - anche in vista dell'appuntamento con EXPO 2015 - che il sistema ferroviario ha per la Valtellina, pur richiedendo investimenti rilevanti che devono vedere il coinvolgimento di tutti gli attori del territorio.

Per quanto riguarda gli operatori ferroviari, fra gli attori coinvolti vi sono stati Trenitalia, Ferrovie Nord, Ferrovia Retica, Ufficio cantonale energia e trasporti, Strutture trasporto Alto Adige. Sono stati presentati casi di successo di esempio per la Valtellina, da cui poter trarre insegnamenti e esperienze, come il caso Merano-Malles. I fattori di successo di questa esperienza sono risultati essere l'accessibilità e il comfort, l'affidabilità, l'offerta e il tariffario adeguati. Sono tutti elementi di particolare interesse per il caso della nostra provincia che ha bisogno di migliorare la propria accessibilità,

³¹ Cfr. anche la parte 3 del presente elaborato.

garantendo un'offerta di treni confortevoli per un affidabile servizio sulla tratta Tirano Milano³².

E' risultato essere di particolare rilievo l'intervento del Dott Biesuz, Amministratore Delegato di Ferrovie Nord, che ha sottolineato l'importanza di migliorare la Governance dei trasporti in Valtellina. Ha portato l'esperienza della linea Brescia Iseo Edolo, oggetto di interventi per più di 100 milioni di Euro che ha dato ottimi risultati, manifestando la convinzione che interventi e risultati simili si possano ottenere sulla linea ferroviaria della Valtellina. Questa potrebbe allora diventare una linea di forza spostando il traffico dalla strada alla ferrovia; in questo contesto non escludeva un possibile coinvolgimento diretto di Ferrovie Nord. Si è trattato di un importante intervento, per quanto riguarda la possibilità di passare dalle parole ai fatti³³. Biesuz ha affermato di condividere le proposte avanzate da Quadrio Curzio nell'intervista citata, tra cui quella di creare un Ente di iniziativa e ha chiarito come sia necessario e possibile una soluzione di integrazione modale su vari fronti (di pianificazione/ tra operatori/ tariffaria/di interazione pubblico privato e tra gomma ferro), ricordando come le Ferrovie Nord abbiano ammodernato la Brescia-Edolo, come la tratta Milano-Tirano sia di interesse per le Ferrovie Nord e sia una tratta importante per la Lombardia anche per il collegamento internazionale con la Retica.

Nel corso del convegno il Prof. Quadrio Curzio ha avuto modo di sviluppare e approfondire la proposta 3V, evidenziando che la finalità del progetto è “quella di innanzitutto individuare un Ente di iniziativa, cioè una persona giuridica, che si faccia carico della rappresentanza degli interessi della Comunità di Valle presso le grandi istanze regionali e nazionali al fine di migliorare il trasporto sulla Milano-Tirano senza dimenticare il pendolarismo sulle tratte più brevi della provincia di Sondrio”³⁴. In conclusione, pensando ai passi da com-

³² Cfr. parte 2 del presente elaborato.

³³ intervista del 31 dicembre 2009 di A. Quadrio Curzio a “La provincia di Sondrio” un anno dopo la presentazione dell'idea di 3V.

³⁴ Dagli atti del convegno 3V - Società Economica Valtellinese.

piere subito, ha affermato come si potesse immediatamente dar corso alla Società 3V attraverso l'integrazione dello statuto dell'attuale società AvioValtellina, posseduta al 60% dalla Provincia di Sondrio. In questo modo sarebbe possibile iniziare il dialogo con le più alte istituzioni regionali e nazionali per apportare - da subito - sul percorso Milano-Tirano delle prime migliorie, a partire dal decoro e dalla tipologia del materiale rotabile. Successivamente, nel medio-lungo termine, si potrebbe procedere con modalità più incisive attraverso delle partnership pubblico-private, che rappresentano la strada da seguire per raggiungere risultati duraturi.

Il merito della proposta 3V è stata innanzitutto quella di fare da "miccia" quindi per lanciare un dibattito che, dall'intervista del dicembre 2008, è continuato con il convegno di luglio preparando e sviluppando un terreno fertile a proposte alternative finalizzate al miglioramento dei trasporti. E' chiaro infatti che l'idea di trasformare Avio Valtellina rappresentava una delle molteplici possibilità per affrontare concretamente il tema dei trasporti. Il dibattito ha coinvolto e messo di fronte, intorno ad uno stesso tavolo, operatori, istituzioni, associazioni, enti e cittadini favorendo il dialogo e l'individuazione di percorsi comuni finalizzati al miglioramento dei collegamenti e la risposta alle problematiche con azioni concrete.

Anche enti locali ed associazioni hanno sottolineato, infatti, piena condivisione della necessità di rendere, più sostenibili i trasporti in provincia di Sondrio, attraverso una rete ferroviaria a gestione regionale, auspicando riqualificazione di stazioni e nuovi nodi di interscambio, migliore gestione e più dignitoso mantenimento dei veicoli ferroviari, come desiderato da residenti, turisti e imprese, che richiedono collegamenti certi e sicuri. Tutti hanno sottolineato e lamentato il degrado del trasporto ferroviario e la necessità di potenziarlo anche nelle sue forme intermodali con l'integrazione treno bus. Legambiente ha affermato la necessità di affrontare il problema in termini di convenienza economica, di qualità dell'ambiente e mobilità per riprendere lo sviluppo del treno come alternativa all'auto acquisendo al treno anche quote di spostamenti a medio raggio.

Nel suo intervento, il Presidente della CCIAA di Sondrio ha evidenziato le potenzialità del rapporto tra 3V e Expo 2015 parlando di un treno di “qualità europea” che serva tutto il territorio ed ha assicurato l’impegno della Camera di Commercio nella consapevolezza che gli investimenti devono vedere anche il coinvolgimento di tutti i soggetti del territorio.

Associazioni, come l’Unione del Commercio Servizi e Turismo di Sondrio e sindacati hanno affermato l’importanza della proposta. Confindustria ha sottolineato la centralità della ferrovia per i collegamenti della provincia e ne ha evidenziato l’importanza pari a quella dei collegamenti stradali. In particolare gli industriali hanno sostenuto l’importanza del miglioramento del trasporto merci e del miglioramento delle infrastrutture per gli scali merci, in particolare quello di Tirano, che dovrebbe essere adeguato alle esigenze odierne. In questa sede, viene ripreso anche il discorso della tariffazione, avanzato da Quadrio Curzio come possibilità di riduzione della congestione stradale del traffico e dell’inquinamento.

Nel convegno è intervenuto anche l’Ing. Guido Magenta del Collegio degli Ingegneri Ferroviari che ha dapprima collaborato con la Sev nella organizzazione del convegno stesso e che nella sua relazione ha analizzato la situazione dei collegamenti Tirano - Milano avanzando alcune proposte e affrontando, ad esempio, il tema delle coincidenze e degli interscambi.

5.2. Le best practices presentate

L’obiettivo di questa sezione è quella di fornire ulteriori orientamenti sulla base di un confronto con alcune esperienze di successo realizzate in contesti simili a quelli valtellinesi. Vengono qui presentate le esperienze di mobilità in Val Venosta ed in Valcamonica, mentre il caso della Ferrovia Retica verrà riportato in conclusione con le prospettive aperte dall’interesse della Ferrovia Retica per un miglioramento della mobilità verso Tirano e la Lombardia.

5.2.1. Un esempio: la mobilità in Val Venosta³⁵

La mobilità della Val Venosta può offrire molti spunti di ispirazione per la situazione del trasporto ferroviario in Valtellina.

L'esempio viene fornito dalla linea ferroviaria Merano Malles, ceduta dalle FS alla provincia Autonoma di Bolzano nel 1998 e da quest'ultima riaperta, a seguito dei necessari lavori di sistemazione ed ammodernamento, nel 2005, dopo un'interruzione di servizio di ben quattordici anni.

La linea parte dalla stazione FS di Merano e si sviluppa per 60 km fino a Malles. Il tracciato ha mantenuto la sede originaria tranne in qualche punto per consentire aumenti di velocità. La nuova linea rappresenta la prosecuzione naturale della linea Bolzano Merano facilitando l'accesso al Passo di Resia verso l'Austria e al passo dello Stelvio verso la Svizzera e verso la Valtellina.

La linea è a binario semplice, a trazione diesel e a scartamento normale. Sono stati realizzati interventi mirati per garantire il ripristino delle linee che nel periodo di chiusura avevano subito un forte degrado. Sono stati ridotti i passaggi a livello sulla linea passando dagli 85 originari ai 54 di oggi ed in tutte le stazioni è previsto l'ingresso in contemporanea dei treni ATR 100 usati sulla linea. Per la rimessa in funzione e l'ammodernamento della linea sono stati adottati sistemi ad elevata tecnologia e con notevoli livelli di automazione oltre ad un sistema di sicurezza di ultima generazione.

Merano e Malles sono collegati da 47 treni giornalieri, dalle 5.45 alle 22.30 circa con treni diretti (13), che fermano solo in alcune località e 34 treni che si fermano in tutte le stazioni. La velocità media è di 60 Km/h ed il tempo di percorrenza va da 1h e 10 minuti per i diretti a 1h e 23 minuti per i "locali".

³⁵ Riferimenti in "La linea ferroviaria Merano- Malles" di L.Bombino, H. Moroder, in "La tecnica professionale" n. 3, marzo 2007.



Figura 4.1: scorcio sulla linea Merano-Malles - foto tratta dall'intervento di Joachim Dejacó al convegno 3V

Si ritiene opportuno sottolineare in questa sede i forti investimenti effettuati per favorire il turismo sostenibile attraverso la predisposizione di appositi vani per biciclette sugli ATR 100 e di ampi parcheggi in prossimità delle stazioni insieme ad un servizio integrato ferro-gomma proprio per garantire ed agevolare una maggiore intermodalità. Si ricorda a questo proposito che il servizio autobus in val Venosta è gestito da chi gestisce anche la linea ferroviaria, così da garantire nei fatti una migliore integrazione del servizio. Solo nel primo anno di attività l'afflusso di viaggiatori ha superato le aspettative (oltre 1 milione) a testimonianza di un intervento di successo finalizzato a migliorare la sostenibilità e tutelare l'ambiente. In questo senso gli spunti per il trasporto ferroviario valtellinese sono notevoli. In particolare si possono sottolineare gli aspetti di accessibilità e comfort, ad esempio attraverso la realizzazione di marciapiedi alti che permettono di accedere ai treni senza gradini agevolando l'uso anche alle persone diversamente abili, a mamme con passeggini o carrozzine, alle persone più anziane etc, allargando quindi il bacino d'utenza. A questo si aggiunge un'offerta adeguata, anche garantendo una forte intermodalità, accompagnata da una affidabilità del ser-

vizio e da un tariffario adeguato al servizio che è garantito. Si tratta dei fattori di successo identificati dal Dott Dejaco nel corso del convegno e sviluppati sulla base di quella che era stata la richiesta della Giunta provinciale di Bolzano per la riattivazione cioè alta attrattività e comfort, alta affidabilità, alto standard di sicurezza, bassi costi di esercizio.

5.2.2. La mobilità in Valcamonica

Anche la Valcamonica, valle consorella della Valtellina, ha ammodernato di recente i propri collegamenti ferroviari dando un forte impulso alla mobilità sostenibile e alla riduzione della congestione delle proprie strade.

Nel corso del convegno 3V l'Amministratore delegato di Ferrovie Nord Biesuz ha infatti presentato il caso della linea Brescia Iseo Edolo. Questa linea è diventata oggi uno degli assi portanti della mobilità integrata della valle grazie all'impegno delle Ferrovie Nord, con la ristrutturazione e il rinnovo degli impianti, con la messa in sicurezza della linea e dei passaggi a livello.

Mentre prima si trattava di una linea poco sicura, con poche corse e pochi passeggeri, in pochi anni ha raggiunto un notevole grado di sicurezza grazie all'ammodernamento tecnologico degli impianti. Attraverso un orario cadenzato con circa 65 corse al giorno è stato possibile aumentare il numero dei passeggeri che hanno superato i 1,3 milioni nel 2008, con un dato in crescita di oltre 100.000 passeggeri rispetto al 2007.

Sulla base del contributo di Regione Lombardia, la linea Brescia Iseo Edolo è stata oggetto di interventi per oltre 100 milioni di euro, un valore ancor più importante se rapportato al totale di oltre 900 milioni destinati all'ammodernamento dell'intera infrastruttura ferroviaria che è gestita da Ferrovie Nord.

Particolare attenzione è stata posta agli interventi per la sicurezza, con protezione con barriere per tutti i 99 passaggi a livello pubblici,

eliminazione di oltre cinquanta passaggi a livello e installazioni di sistemi di supporto nella condotta dei treni e di protezioni della sede ferroviaria in diversi comuni.

Sono stati effettuati interventi anche per modernizzare l'infrastruttura con una modifica dei binari e di curve rettificate ove possibile, interventi di viabilità alternative, nuovi depositi officine e ristrutturazione delle stazioni. Nel 2008 è stato stipulato un accordo con la Regione Lombardia e con la provincia di Brescia per l'acquisto di otto nuovi treni e nel 2009 ne è stato stipulato un altro per l'acquisto di altri due convogli per un totale complessivo di oltre 30 milioni di Euro; accanto a ciò si è realizzato un intervento di revampizzazione (cioè rinnovamento della parte meccanica e degli arredi) di una decina di convogli già in servizio.

Il piano di rinnovamento della linea e del materiale rotabile si è completato con un nuovo orario ed un programma cadenzato dei treni con scambi intermodali per permettere una copertura più capillare del territorio e anche ridotti tempi di percorrenza.

Interessante dal punto di vista della best practice che può offrire ulteriori spunti per la riqualificazione dei collegamenti ferroviari valtellinesi è anche il fatto che siano stati previsti biglietti scontati famigli, treno-bici e la convenzione con comprensorio sciistico dell'Adamello e delle terme di Boario.

L'esempio di un territorio così ricettivo che ha saputo mettere in campo forze diverse che hanno collaborato strettamente per sistemare una linea sostanzialmente dismessa per costruire una nuova mobilità legata ad un diverso e sostenibile sviluppo del territorio rappresenta sicuramente una fonte di ispirazione ulteriore per la riorganizzazione dei collegamenti ferroviari dalla Valtellina a Milano.

Il legame con la Valcamonica diventa ancora più importante in un momento in cui è tornata sull'agenda politica la questione del traforo del Mortitolo. Nel corso dell'estate 2010 le due Province di Sondrio e Brescia hanno sottoscritto un protocollo d'intesa che stabilisce i modi e i tempi delle decisioni da prendere sul progetto del tunnel del

Mortirolo. Potrebbe essere opportuno, quindi, inquadrare la presente questione anche sul tema della mobilità “ alternativa “ su gomma, sui sistemi di trasporto “verdi” per una maggiore integrazione modale e per rispondere alle esigenze delle imprese valtellinesi che da anni chiedono migliori e più efficienti infrastrutture.

PARTE II

Il “Progetto Valtellina” ed il “Treno della neve” per Trenitalia-LeNORD

a cura di Laura Binaghi e Tiziana Pianezze

6. La risposta e il progetto TLN

6.1. L’operazione di costituzione della società Trenitalia-LeNORD

Trenitalia-LeNORD comincia il proprio percorso in data 3 agosto 2009 quando Regione Lombardia, Governo Italiano, Ferrovie dello Stato ed il Gruppo FNM formalizzano un protocollo di intesa (tra Regione Lombardia e Governo Italiano), un accordo operativo (tra FNM e Trenitalia) ed un accordo attuativo (tra Regione Lombardia e Ferrovie dello Stato) finalizzati a sancire impegni specifici per la costituzione di una nuova società tra gli operatori del trasporto ferroviari esistenti in Lombardia, nonché per la definizione di una serie di azioni per il potenziamento ed il miglioramento del Servizio Ferroviario in Lombardia.

In data 4 agosto 2009 viene poi costituita la nuova società TLN-Trenitalia-LeNORD, cui partecipano pariteticamente FNM e Trenitalia, con quote del 50% ciascuno. Il percorso prevede che la nuova società, che si posiziona come il maggiore operatore specializzato nel trasporto pubblico locale sulla scena italiana, operi in regime di affitto di ramo d’azienda per un anno per poi, alla luce della verifica del raggiungimento degli obiettivi prefissati dall’accordo attuativo, trasformarsi in un vero e proprio conferimento di rami con la costituzione di una nuova società dotata di proprio certificato di sicurezza e della piena titolarità dei contratti di servizio dei due rami.

I rami coinvolti in questa operazione sono rappresentati dalla società di trasporto del Gruppo FNM (LeNORD Srl) e dalla Direzione Regionale Lombardia, che è la struttura operativa di Trenitalia deputata al trasporto regionale sul territorio lombardo.

I numeri che rappresentano la nuova società sono di grande importanza: circa 2.100 treni al giorno che corrono su circa 1.900 km di linee ferroviarie, 500.000 viaggiatori al giorno, 38 milioni di treni*km all'anno, 3.900 dipendenti e 5 impianti di manutenzione del materiale rotabile.

L'esperienza rappresenta una assoluta novità nel panorama italiano e costituisce l'opportunità per creare delle società di trasporto legate al territorio su cui insistono, guidate da principi di centralità del Cliente, ispirate ad una forte attenzione alla qualità complessiva del servizio nonché alla solidità economico-finanziaria ed alla efficienza ed efficacia dei propri processi industriali.

6.2. I criteri ispiratori nell'operato di Trenitalia-LeNORD

All'avvio della operazione, Trenitalia-LeNORD ha dovuto orientare la propria azione su due orizzonti: un orizzonte di breve respiro finalizzato a predisporre una serie di azioni volte al miglioramento della qualità erogata al cliente ed alla realizzazioni di iniziative ad alto contenuto di innovatività che traggessero tempi di realizzo molto rapidi; un orizzonte di medio respiro volto ad individuare la nuova strategia di TrenitaliaLeNORD ed il relativo posizionamento sul mercato.

Il contesto in cui la nuova Società si inserisce, e cioè un contesto che si caratterizza per reddito medio elevato e con aree di domanda forti su cui si innestano quote elevate di domanda business, rende evidente la possibilità di introdurre offerte parallele a quelle del tradizionale trasporto orientato ad una clientela pendolare. I servizi a mercato rappresentano, quindi, un elemento di particolare novità nel contesto della Lombardia con la messa a disposizione di un prodotto che sia dal punto di vista della qualità allineato a quelli tradizionalmente del segmento della lunga percorrenza.

Una delle prime azioni realizzate dalla nuova Società è stata la predisposizione di un piano di marketing, rivolto all'analisi delle quattro variabili tradizionali: il prodotto, il prezzo, la commercializzazione e la comunicazione.

Altro principio importante ha riguardato l'approccio con cui Trenitalia-LeNORD ha affrontato il tema della vastità del territorio su cui opera e delle difficoltà, in considerazione della grande mole di elementi su cui intervenire (dalle stazioni, alla efficienza degli apparati di vendita e convalida, alla informazione al pubblico), di avviare dei progetti su scala regionale. Individuati gli elementi che determinano in maniera preponderante la percezione della qualità da parte dei nostri clienti, Trenitalia-LeNORD ha immaginato quali potessero essere le opportunità legate al fatto che si desse avvio a progetti comprensivi di tutti gli elementi evidenziati ma circostanziati dal punto di vista dell'ambito territoriale.

6.3. Il “Progetto Valtellina”

In questo scenario nasce il “Progetto Valtellina” che si informa ai seguenti principi:

- la logica del progetto “pilota”, che costituisce l'opportunità di sperimentare delle soluzioni innovative e sistemiche che possano poi essere estese alle altre realtà della Lombardia;
- l'occasione di avviare delle azioni a breve respiro che diano risultati concreti e immediati rispetto alle esigenze espresse dai nostri clienti abituali che chiedono performance migliori in termini di qualità del servizio;
- l'opportunità per la nuova impresa di trasporto di confrontarsi su un concetto di trasporto universale, mirato al soddisfacimento di esigenze sia abituali che diversificate per segmento di clientela, per motivo dello spostamento e per momento temporale;
- il legame con il territorio, che rappresenta una chiave di svolta importante in relazione al fatto che la vastità dello stesso richiede forme diverse di governo e di presenziamento che

non possono non avvalersi della collaborazione di istituzioni/realtà allocate sul territorio stesso;

- il coinvolgimento di stakeholder interessati ed altrettanto motivati nello sviluppo di aree geografiche ben definite che individuino nel trasporto ferroviario l'occasione per una crescita del territorio ispirata a principi di sostenibilità e compatibilità ambientale.

Si riportano di seguito la rappresentazione grafica della rete sul territorio, nonché due schemi di linea che rappresentano non solo l'infrastruttura ferroviaria e le possibili interconnessioni con i diversi servizi, ma anche il numero di passeggeri che frequentano le stazioni in un giorno feriale medio sulle tratte tipicamente valtellinesi tra Colico e Tirano e tra Colico e Chiavenna.

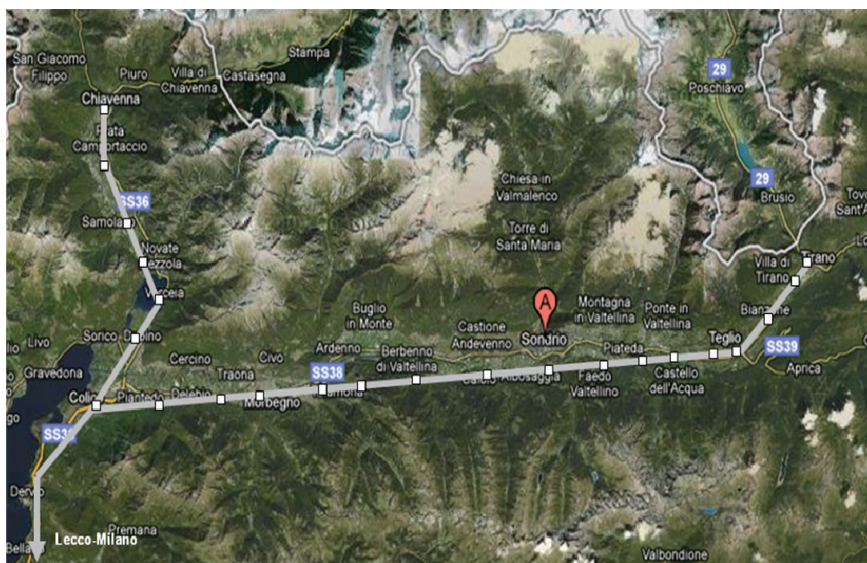


Figura 5.1: la linea ferroviaria ed il territorio su cui insiste

Dall'osservazione dei numeri sotto riportati emerge come la realtà sia molto diversificata comprendendo sia stazioni a traffico impor-

tante, che stazioni a traffico medio, fino ad arrivare anche a località meno frequentate e che comunque hanno una esigenza di trasporto e di servizi che deve essere soddisfatta.

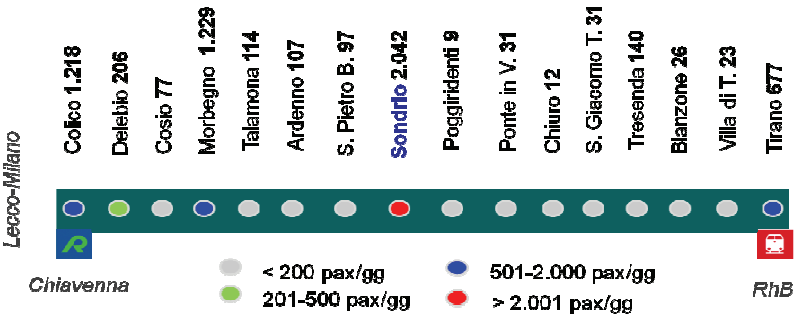


Figura 5.2: la domanda soddisfatta tra Colico e Tirano

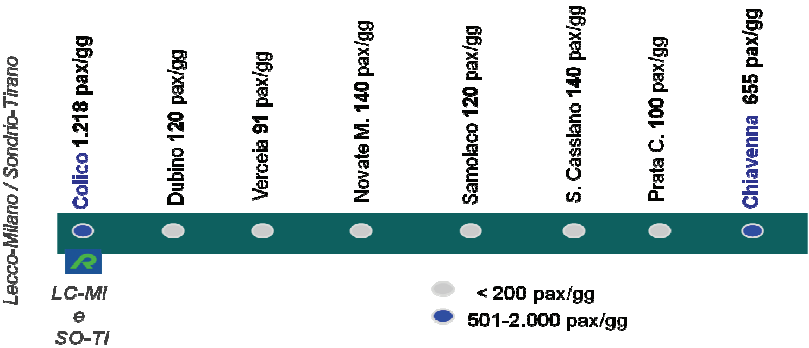


Figura 5.3: la domanda soddisfatta tra Colico e Chiavenna

Trenitalia-LeNORD, animata dai principi sopra esposti e cosciente delle opportunità offerte dal contesto territoriale, individua nella Valtellina un territorio fertile e ricettivo per poter dare avvio a delle azioni coordinate di miglioramento del servizio attuale nonché per

sperimentare il concetto di “laboratorio” per l’implementazione di soluzioni innovative.

Così, nel mese di luglio 2010 Trenitalia-LeNORD illustra al tavolo strategico territoriale, alla presenza dei più importanti interlocutori istituzionali, il “Progetto Valtellina” articolato nei principali filoni di intervento e con un focus specifico sul “Treno della Neve”.

6.3.1. Le aree di intervento

Le aree di intervento sono così schematizzate:

- materiale rotabile: azioni per il miglioramento del decoro;
- offerta commerciale: le modifiche ipotizzate;
- le stazioni: iniziative per il recupero e la valorizzazione;
- la rete di vendita: azioni per il potenziamento.

Su alcuni di questi punti, in relazione proprio a precedenti collaborazioni intercorse soprattutto con Regione Lombardia e con gli uffici tecnici dei trasporti della provincia di Sondrio, erano stati già individuati ed avviati dei percorsi, soprattutto relativamente ad elementi a forte impatto sulla percezione della qualità da parte del viaggiatore.

In tema di materiale rotabile, ad esempio, Trenitalia-LeNORD aveva predisposto un piano di miglioramento che si concretizzava in:

- utilizzo, dal 13 giugno 2010, di 6 convogli composti da 5 vetture di piano ribassato sottoposte ad interventi di miglioramento per la manutenzione pesante degli organi meccanici ed elettrici, il rifacimento dei pannelli delle pareti interne, la sostituzioni dei rivestimenti delle sedute, la pellicolatura esterna delle carrozze, il rifacimento delle toilette;
- utilizzo, dal 30 settembre, di un turno “dedicato” alla relazione Milano-Sondrio-Tirano cosuituito da 6 convogli compo-

sti da 8 vetture di tipologia Media Distanza, di cui una di prima classe.

I sei convogli di vetture piano ribassato sono stati sottoposti all'intervento cosiddetto di *face-lift* nelle Officine Ferroviarie di Porena e sono utilizzate per effettuare 37 treni su relazioni riconducibili alla direttrice Milano-Tirano.



Figura 5.4: interni rivisti di una carrozza Piano Ribassato

In tema di offerta commerciale e, quindi, di servizio, dal cambio orario del dicembre 2008 la direttrice Milano-Lecco-Tirano ha subito una rimodulazione dell'offerta molto importante (nell'ambito del ridisegno complessivo di tutti i servizi nel quadrante Nord della Lombardia) che si è concretizzata in una caratterizzazione di servizi con il cadenzamento che ha peraltro contribuito alla riduzione dei tempi di percorrenza attestati oggi sulle due ore e trenta e nella individuazione di sistemi di corrispondenza, e quindi di afferenza, con gli altri sistemi regionali Sondrio-Milano, Milano-Lecco e Lecco-Bergamo.

Di seguito si riportano gli schemi di offerta oggi al servizio del territorio valtellinese, schemi che si traducono in tre principali tipologie di servizio:

- sistema biorario con rinforzi nell'ora di punta tra Milano e Tirano;
- sistema orario tra Lecco e Tirano;
- sistema non cadenzato tra Sondrio e Tirano.

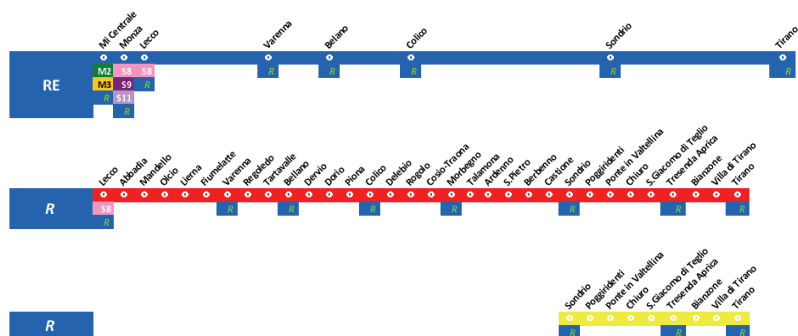


Figura 5.5: il modello di esercizio sulle principali direttrici che servono la Valtellina

Con il cambio orario di settembre 2010, in accordo con Provincia di Sondrio e con l'Ente Regolatore, è stata ulteriormente revisionata e cadenzata l'offerta tra Sondrio e Tirano creando un collegamento orario composto dall'integrazione di due servizi: treni diretti ad un'ora e treni regionali all'ora successiva.

	2557	5195	2551	5197	2565	5201	2557	5191	2565	5193	2571	5213	2577	5215	2581	5217	5211
Tirano	6.10	6.21	7.10	7.22	9.10	10.00	11.10	12.00	13.10	14.00	15.10	16.00	17.10	18.00	19.10	20.00	22.00
Villa di T.	I	5.28	I	7.27	I	10.05	I	12.35	I	14.05	I	16.05	I	18.05	I	20.05	22.05
Bianzone	I	5.30	I	7.31	I	10.09	I	12.39	I	14.09	I	16.09	I	18.09	I	20.09	22.09
Tresenda	5.20	5.34	7.20	7.36	9.20	10.14	11.20	12.14	13.20	14.14	15.20	16.14	17.20	18.14	19.20	20.14	22.14
S. Giacomo T.	I	5.39	I	7.41	I	10.19	I	12.19	I	14.19	I	16.19	I	18.19	I	20.19	22.19
Chiuro	I	5.43	I	7.45	I	10.23	I	12.23	I	14.23	I	16.23	I	18.23	I	20.23	22.23
Ponte Valtellina	I	5.50	I	7.48	I	10.31	I	12.31	I	14.31	I	16.31	I	18.31	I	20.31	22.31
Pogghidentl	I	5.55	I	7.53	I	10.38	I	12.38	I	14.38	I	16.38	I	18.38	I	20.38	22.38
Sondrio	5.37	7.02	7.37	8.30	9.37	10.42	11.37	12.42	13.37	14.42	15.37	16.42	17.37	18.42	19.37	20.42	22.42

Figura 5.6a: orario in vigore sulla direttrice Sondrio-Tirano

	5194	5196	5192	5198	5200	2554	5210	2556	5212	2560	5214	2562	5216	2566	5218	2572	2574
Sondrio	6.36	6.39	6.02	6.22	9.14	10.22	11.14	12.22	13.14	14.22	15.14	16.22	17.14	18.22	19.14	20.22	21.22
Poggiridenti	5.41	I	8.08	I	9.20	I	11.20	I	13.20	I	15.20	I	17.20	I	19.20	I	I
Ponte Valtellina	5.47	6.48	8.13	I	9.30	I	11.30	I	13.30	I	15.30	I	17.30	I	19.30	I	I
Chiuro	I	I	8.16	I	9.33	I	11.33	I	13.33	I	15.33	I	17.33	I	19.33	I	I
S.Giacomo T.	I	I	8.20	I	9.37	I	11.37	I	13.37	I	15.37	I	17.37	I	19.37	I	I
Tresenda	5.56	6.58	8.26	8.40	9.43	10.40	11.43	12.40	13.43	14.40	15.43	16.40	17.43	18.40	19.43	20.40	21.40
Bianzone	6.00	I	8.31	I	9.48	I	11.48	I	13.48	I	15.48	I	17.48	I	19.48	I	I
Villadi Taro	I	I	8.34	I	9.51	I	11.51	I	13.51	I	15.51	I	17.51	I	19.51	I	I
Tirano	6.07	7.08	8.39	8.50	9.56	10.50	11.56	12.50	13.56	14.50	15.56	16.50	17.56	18.50	19.56	20.50	21.50

Figura 5.6b: orario in vigore sulla direttrice Sondrio-Tirano

Gli ultimi due elementi del progetto (decoro delle stazioni e potenziamento della rete di vendita) rappresentano quelli più sfidanti per Trenitalia-LeNORD, in ragione di una serie di motivazioni: perché si tratta di elementi non completamente sotto il governo dell'azienda per cui si dipende fortemente da entità terze nell'approcciare al problema e nell'individuare, nonché nell'applicare le soluzioni individuate, perché la qualità dei fattori è fortemente legata al livello di presenziamento che si ha del territorio, perché si tratta di elementi per i quali il miglioramento della qualità non può prescindere da investimenti economici più o meno rilevanti. Proprio su elementi come questi il territorio gioca un ruolo fondamentale dal quale non si può ulteriormente prescindere. Le stazioni, laddove non utilizzate per ospitare attività ferroviarie o comunque gestite dall'azienda di trasporto, devono essere "inglobate" nel contesto cittadino, considerate parte della municipalità e, quindi, utilizzate per attività a supporto di tutta la collettività e, soprattutto, presidiate e controllate per contrastare il fenomeno dell'abbandono e della trasformazione in luoghi poco sicuri non solo per gli utilizzatori del servizio ferroviario.

In tema di rete di vendita (dove sia cioè possibile l'acquisto di un titolo di viaggio) e di convalida (attraverso le apparecchiature che consentono la validazione del biglietto), la collaborazione con il territorio non può che rappresentare un positivo connubio. Avere delle stazioni presidiate rende gli apparati di vendita e di convalida meno aggredibili per fenomeni di vandalismo, consente un monitoraggio puntuale del loro stato ed una più elevata velocità di intervento in caso di malfunzionamenti, aumenta complessivamente le possibilità di acquisto del biglietto da parte del viaggiatore, se immaginiamo che l'attività insediata in stazione svolga, tra le proprie attività, anche quella della vendita dei titoli di viaggio.

Inoltre, avere un contatto costantemente aperto con il territorio aiuta anche nella individuazione di esercenti interessati alla commercializzazione dei biglietti ferroviari.

Il modello applicato nell'analisi volta a valutare la bontà della rete di vendita prevede che vengano incrociati i dati relativi alla rete di ven-

dità attuale a servizio delle diverse stazioni, con i dati relativi al numero di passeggeri giornalieri. Dal confronto di questi elementi emergono le priorità di intervento. Di seguito si riporta l'esempio applicato alla relazione tra Colico e Tirano.



Figura 5.7: l'analisi sulla rete di vendita

Sul fronte delle stazioni, il lavoro da fare è senza dubbio ancora molto. Trenitalia-LeNORD, intanto, ha dato avvio alla collaborazione con RFI (proprietario e gestore delle stazioni, salvo le eccezioni degli impianti affidati a GrandiStazioni ed a CentoStazioni) per: condividere lo stato attuale delle stazioni ed il monitoraggio che ne garantisca l'aggiornamento, classificare le stazioni in modo da definirne standard qualitativi differenziati per livello di traffico, valutare gli scostamenti tra il livello attuale e quello desiderato, individuare le azioni necessarie per annullare il gap, condividere le priorità su cui intervenire definendo un piano di azioni a breve e a medio termine. Avendo in linea di principio sistematizzato e strutturato la maggior parte dei servizi nel quadrante, la Valtellina ha rappresentato poi l'occasione per formulare alcune considerazioni circa l'opportunità

di sperimentare l'organizzazione di servizi caratterizzati da standard qualitativi di elevato livello, sia in termini di comfort a bordo treno che in termini di velocità commerciale. L'idea nasce, evidentemente, dalla necessità di collegare più rapidamente zone della Lombardia comunque interessate allo spostamento su Milano (e quindi con bacini di utenza importanti) che attualmente hanno tempi di viaggio intorno all'ora e mezza ed oltre. Si tratta dei primi elementi riconducibili al concetto di servizio a mercato e, quindi, di servizio il cui valore economico per la clientela non è rappresentato dalla tariffa ma dal prezzo, che viene svolto dall'azienda a proprio rischio, nel senso che i costi devono essere integralmente coperti dagli introiti derivanti dalla vendita dei biglietti, e che si caratterizza, appunto, per standard qualitativi elevati (dalla modalità di acquisto del biglietto, al comfort a bordo inteso come qualità del materiale rotabile piuttosto che servizi accessori a disposizione del cliente).

Una prima analisi condotta su questi servizi (tipicamente almeno una coppia di andata e ritorno in giornata), nonché la volontà di avviare in tempi rapidi una sperimentazione hanno portato Trenitalia-LeNORD a decidere di enucleare, all'interno del progetto della Valtellina, una iniziativa incentrata proprio sulla organizzazione di un servizio ferroviario speciale orientato alla soddisfazione di un bisogno "limitato" nel tempo: il "Treno della Neve".

6.4. Il "Treno della Neve"

Il "Treno della Neve" si candida come iniziativa volta a conseguire un variegato ventaglio di benefici, sia per i viaggiatori che per il territorio della Valtellina:

- tempi di percorrenza concorrenziali rispetto all'auto;
- utilizzo di un sistema di trasporto affidabile e sicuro rispetto all'auto privata in un contesto molto congestionato, soprattutto nei fine settimana e nei periodi di festa con conseguente

eliminazione del problema delle code, soprattutto in fase di rientro;

- superamento del problema del parcheggio e dei relativi costi connessi;
- convenienza economica rispetto all'auto privata;
- apporto fondamentale alla tematica della sostenibilità ambientale.

Nei week-end del periodo invernale ogni venerdì, sabato e domenica sarà possibile raggiungere le principali località sciistiche della Valtellina da Milano utilizzando un servizio treno+bus.

Il contesto di riferimento è, appunto, quello della Valtellina in cui sono attivi cinque comprensori sciistici: Madesimo (raggiungibile da Chiavenna), Valgerola (raggiungibile da Morbegno), Chiesa Valmalenco (raggiungibile da Sondrio), Aprica (raggiungibile da Tirano), Bormio (raggiungibile da Tirano). I volumi di domanda soddisfatta dai comprensori sono di elevato valore: una stagione sciistica vede tra tutti i comprensori più di un milione di frequentatori.

- 1** **Aprica***:**
Percentuale sciatori giornalieri (pendolari): 25%
Numero sciatori stagione: 373.000
- 2** **Chiesa Valmalenco***:**
Percentuale sciatori giornalieri (pendolari): 85%
Numero sciatori stagione: 231.000
- 3** **Bormio***:**
Percentuale sciatori giornalieri (pendolari): n.d.%
Numero sciatori stagione: 500.000

Figura 5.9: la domanda soddisfatta nei diversi comprensori

Per il territorio questo si traduce in un messaggio molto dirompente legato alla fruibilità innovativa delle piste da sci, alla sostenibilità ambientale, alla minore congestione stradale, alla disponibilità a sperimentare soluzioni innovative e “corali” che possono rappresentare l’avvio di ulteriori collaborazioni che si possono tradurre in iniziative sia stabili che occasionali.

Il “Treno della Neve” è un progetto rappresentabile attraverso un puzzle le cui tessere sono costituite da: il treno, il bus, lo skipass, il servizio di catering e di hostess a bordo treno, le stazioni, il prezzo, i canali di vendita, la comunicazione.

Il concetto del puzzle è fortemente evocativo: le attività sono ben definite e delineate ed il successo dell’iniziativa è profondamente legato alla positiva e performante (in termini di qualità per il cliente) realizzazione di ognuno degli item individuati.

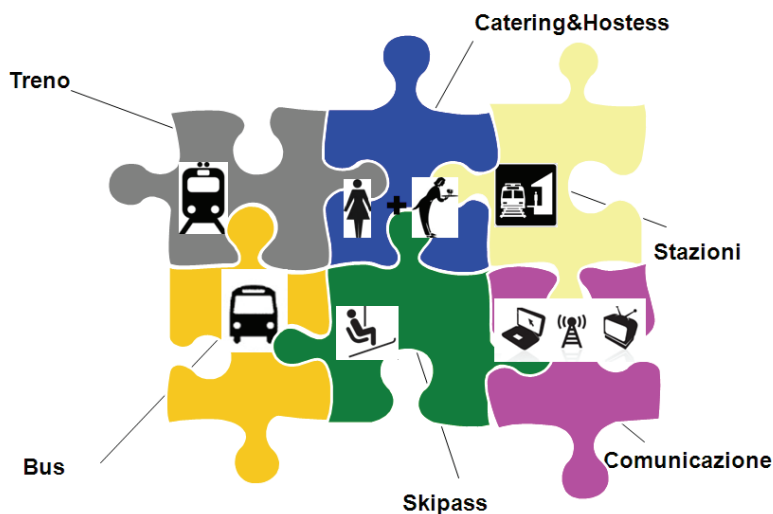


Figura 5.10: la rappresentazione del progetto

6.4.1. Il servizio combinato treno - bus

La prima tessera del puzzle è evidentemente costituita dal servizio combinato “treno+bus”. L’offerta prevede l’organizzazione di un treno al venerdì, intorno alle 18.00 in partenza da Milano Centrale, con fermate a Monza, Lecco, Colico, Sondrio e Tirano; un treno il sabato e la domenica mattina, in partenza da Milano Centrale tra 6.30 circa e le 7.00; un treno il sabato e la domenica sera, in partenza da Tirano tra le 17.30 e le 18.00 circa. In totale 5 collegamenti per il week-end volti a soddisfare sia coloro che decidono di soggiornare il fine settimana in Valtellina, sia coloro che invece si spostano per rientrare in giornata.

Giunti in stazione i clienti proseguono il viaggio in bus fino alle piste da sci.

Nell’immaginario del cliente deve esistere l’idea di partire da Milano e di arrivare nelle destinazione finale del suo viaggio, quasi superando il concetto della destinazione del treno: è per questo che il servi-

zio bus deve essere visto come una ideale prosecuzione dl trasporto, senza soluzione di continuità nell’accezione di non dover vivere con disagio sia il trasbordo che il trasporto. All’arrivo in stazione il cliente deve avere chiaro il percorso per raggiungere l’autobus, ben visibile e ben posizionato, e di certo deve trovare il bus immediatamente a disposizione, bus per cui evidentemente non deve procurarsi il biglietto, compreso nel pacchetto già acquistato dal cliente. Allo stesso modo non dovrà preoccuparsi dello skipass, che avrà scelto e prenotato al momento dell’acquisto del “Treno della Neve”.

A seconda delle diverse destinazioni finali, queste potranno essere raggiunte in tempi previsti tra le due ore e mezza e le poco più di tre ore.

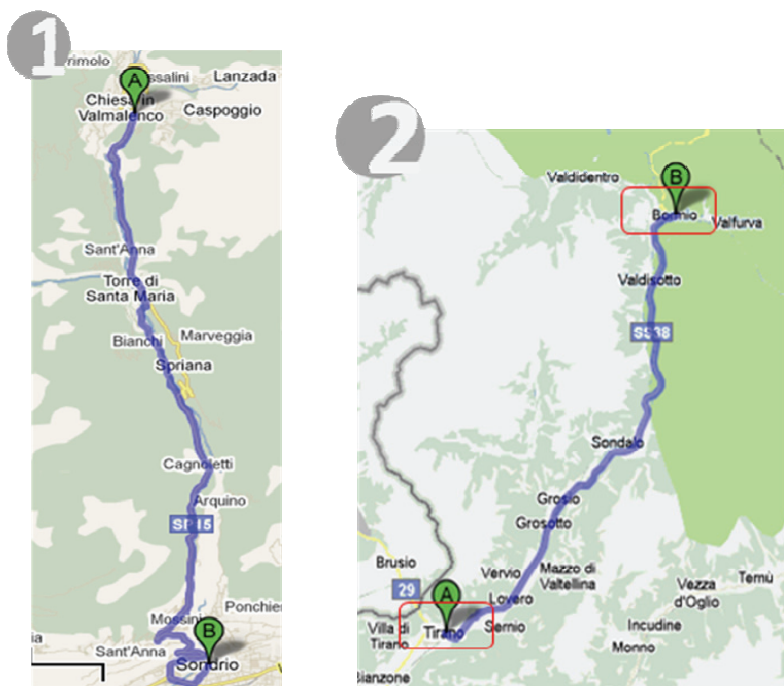


Figura 5.11: esempi di percorsi in bus per raggiungere le località sciistiche

I treni oggetto del pacchetto verranno effettuati con un materiale rotabile di elevata qualità; si tratta del nuovo treno FLIRT, già utilizzato da Trenitalia-LeNORD per l'effettuazione di alcuni servizi sulle linee su Chiasso e Luino in nome della collaborazione esistente nell'ambito degli accordi relativi alla società TILO (società costituita al 50% da Trenitalia ed al 50% da SBB). E' un treno moderno, concepito per il massimo comfort a bordo, caratterizzato da grandi spazi interni, da vetrate molto panoramiche, da accesso con piano ribassato, che si traduce in grande comodità in fase di salita e di discesa anche con bagagli, nonché dotato di sistema audio-visuale. Per l'occasione verrà predisposto anche con le rastrelliere per il posizionamento delle attrezzature sciistiche. I posti disponibili per i clienti saranno 160 a viaggio.



Figura 5.12: treno FLIRT



Figura 5.13: figurino interno ed esterno del FLIRT



Figura 5.14: interni di una carrozza del FLIRT

6.4.2. Il servizio catering e la presenza delle hostess

La permanenza a bordo treno deve essere resa gradevole; da qui l'idea di mettere a disposizione dei nostri clienti un servizio di catering e di prevedere la presenza di hostess/stuart. Per il servizio di catering, ogni settimana un produttore locale avrà l'opportunità di organizzare la degustazione e la vendita di propri prodotti. Per il servizio di assistenza a bordo treno, invece, la presenza di hostess e di stuart deve essere letta come opportunità di fornire informazioni sul territorio, sulle strutture di accoglienza ed eventuali sconti e promozioni riservate agli utilizzatori del Treno della Neve, sullo stato delle piste, su iniziative ed attività turistiche del week-end.

L'arrivo in stazione sarà accompagnato da un percorso guidato verso il punto di sosta degli autobus.

6.4.3. Il pricing

La determinazione del pricing per la parte trasporto (treno+bus) è stata ispirata dai seguenti principi: la natura "a mercato" del servizio, la sostenibilità economica del business (seppur aiutata dalla imprescindibile condivisione economica del rischio da parte degli altri attori coinvolti nel progetto), l'appetibilità agli occhi dei viaggiatori, l'opportunità di rappresentare una alternativa conveniente soprattutto

per coloro che normalmente si spostano in auto ed hanno una elasticità al prezzo elevata. In questo spirito abbiamo immaginato un ventaglio di prezzi variegato che va dal semplice biglietto di andata e ritorno, al biglietto per famiglia fino ad arrivare al biglietto per gruppi.

Pacchetto	Sconto	Mix	Prezzo
Light/Full	0%	50%	€ 33
Family	Gratis primi 2 figli	40%	€ 18 (2 adulti+2 bambini)
Group	20% ogni 5 pax	10%	€ 27

Figura 5.15: catalogo dei prezzi e del mix di utilizzo da parte della clientela

A questo valore può essere poi aggiunto il prezzo dello skipass che è stato valutato dai comprensori sciistici come proponibile a 22 euro (con gratuità per i bambini fino ad 8 anni).

Abbiamo ritenuto necessario, per la determinazione del pricing, esprimere anche una valutazione dei costi/tempi di percorrenza della modalità concorrente e cioè l'automobile.

L'analisi effettuata ha quantificato e monetizzato i 4 elementi fondamentali del viaggio: analisi delle rotture, costo di percorrenza, tempi di percorrenza, quantificazione dei disagi road.

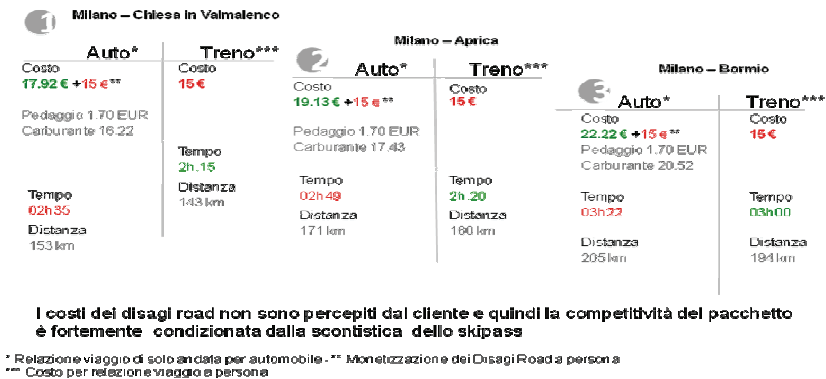


Figura 5.16: esempio di valutazione dell'analisi comparativa

6.4.4. I canali di vendita e la comunicazione

Anche i canali di vendita sono particolarmente innovativi rispetto alle attuali modalità di commercializzazione dei biglietti in Trenitalia-LeNORD. I pacchetti per il “treno della Neve” saranno acquistabili presso il negozio virtuale on-line di “Valtellina Store”, nonché attraverso presidi appositamente realizzati nelle principali stazioni milanesi e finalizzati anche alla promozione del prodotto. La gestione di questi canali consentirà a Trenitalia-LeNORD il perfetto monitoraggio dei biglietti acquistati in modo tale da garantire che non si verifichino fenomeni di over-booking, incompatibili evidentemente con un prodotto tipicamente di qualità.

In tema di campagna di comunicazione è stato avviato un lavoro molto approfondito che ha riguardato non solo la definizione di canali, contenuti, modalità e tempistiche, ma anche la valutazione di alcuni elementi di strategia, a partire dalla scelta di individuare precisamente il prodotto attraverso un nome ed un nuovo brand. Nella scelta del nome ha pesato molto il fatto che trattandosi di un prodotto che per la stessa Valtellina potrebbe essere organizzato con modalità diverse anche in altri momenti dell’anno non si è ritenuto opportuno individuare un naming particolarmente collegato al fenomeno invernale della neve. In questa ottica vale il principio della necessità di individuare il nuovo nome evocativo da sviluppare in un logo ed in una immagine coordinata. Altro elemento degno di forte attenzione è rappresentato dalla livrea del treno che deve essere fortemente personalizzata in modo da consentire una immediata distinzione rispetto al servizio ordinariamente svolto da Trenitalia-LeNORD.

I canali di comunicazione previsti partono dall’ipotesi che i target del servizio siano gruppi caratterizzati da una forte community e che quindi siano facilmente raggiungibili con gli strumenti on line: digital PR e keywords advertising.

Per quanto riguarda il Digital PR, dopo avere provveduto alla mappatura dei siti informativi maggiormente frequentati su turismo, montagna e ambiente, Trenitalia-LeNORD richiederà la pubblicazione sui medesimi siti delle news relative al nuovo servizio.

L'iniziativa si pone come obiettivo quello di favorire la visualizzazione e la diffusione della notizia in modo da garantire una informazione massiva del target circa la novità introdotta.

Circa i keywords advertising, l'attività è orientata alla creazione di annunci mirati associati a specifiche chiavi di ricerca, che permetteranno una maggiore visibilità nella comunità internet del servizio.

A questi servizi innovativi di comunicazione si affiancheranno le modalità tradizionali: leaflet in distribuzione (presso le stazioni e a bordo treno, uffici turistici delle principali città lombarde, hotel della Valtellina, agenzie degli istituti di credito partner in area milanese, maggiori manifestazioni fieristiche), mini card da distribuire in abbonamento allo skipass, locandine da affiggere in stazione e presso gli sportelli bancari dei partner.

In tema di media relation si è ritenuta non opportuna una conferenza stampa esclusivamente legata alla iniziativa progettuale. In relazione al fatto che la notizia è stata più volte anticipata, che il periodo prossimo all'attivazione del servizio è normalmente denso di molte attività che attirano l'attenzione della stampa, che in occasione del cambio orario viene sempre organizzata una conferenza stampa sui nuovi orari ed i nuovi servizi, Trenitalia-LeNORD ha valutato, con il proprio ufficio stampa, l'opportunità di convogliare l'evento all'interno di questo appuntamento.

Il primo viaggio sarà poi l'occasione per il rilancio della notizia sulle televisioni lombarde e per la diffusione della foto notizia, da pubblicare il giorno successivo all'avvio del servizio.

Dal momento che la campagna di comunicazione e di promozione viene ritenuta un elemento fondamentale per la buona riuscita del progetto, nell'ambito delle iniziative non si è assolutamente sottovalutato il ruolo di ulteriori azioni a supporto, tra cui ricordiamo:

- road show in collaborazione con enti ed istituzioni legate al territorio ed agli sport invernali, con l'obiettivo di presentare ai responsabili delle sezioni locali il contenuto e lo spirito del progetto, affinché se ne possano fare portavoce presso i propri associati;

- contatti con le scuole (soprattutto nell'area milanese), supportati da entità di coordinamento, le quali rappresentano un potenziale bacino di utilizzatori;
- presentazione dell'iniziativa agli operatori turistici della Valtellina, nonché alle più rilevanti realtà economiche, finanziarie e produttive del territorio.

6.4.5. Considerazioni e possibili sviluppi del progetto

In definitiva, un progetto ad elevata coralità, che sicuramente potrà essere ricalibrato alla luce della esperienza che Trenitalia-LeNORD, e non solo, maturerà in questi mesi di esercizio, che aprirà la vista su molte altre iniziative che potranno avere luogo in Valtellina anche in altri momenti dell'anno e che soprattutto potrà essere esportata in tutte quelle realtà in cui esistono istituzioni territoriali pronte a collaborare con Trenitalia-LeNORD per la realizzazione di prodotti ed iniziative ad alto contenuto innovativo ed orientate alla soddisfazione della clientela.

Proprio nell'ottica della replicabilità dell'iniziativa, il Progetto Valtellina, nonché il Treno della Neve sono stati affrontati ed analizzati in maniera molto strutturata, prendendo in considerazione e facendo leva su tutti i fattori che alimentano il servizio ferroviario, dalla progettazione, alla realizzazione, alla promozione ed alla commercializzazione. Molti di questi elementi necessitano, nell'ottica di una improcrastinabile attenzione forte al cliente ed ai suoi bisogni (non esclusivamente orientati al soddisfacimento di esigenze di mobilità concentrate verso gli spostamenti casa-lavoro/casa-studio), di nuove idee e nuove modalità di realizzazione che non possono che trovare terreno fertile in iniziative mirate e che impongono il confronto con soggetti/istituzioni impegnati in prodotti/servizi molto diversi da quelli ferroviari e che rappresentano, di conseguenza, un importante stimolo dettato dalla diversità dei beni, del mercato, dei modelli di business. Altri elementi costituiscono per Trenitalia-LeNORD una specificità che invece trova beneficio nel territorio per il solo fatto che il territorio non può essere governato efficientemente ed efficacemente se non attraverso la collaborazione con coloro che sul terri-

torio insistono e che possono, quindi, contribuire al controllo del territorio stesso ed alla individuazione/implementazione di azioni mirate per ciascuno dei più rilevanti fattori di qualità del servizio ferroviario e dei suoi prodotti accessori.

L'ipotesi sottesa a questo progetto è la sua riproponibilità in realtà territoriali, ugualmente coese e con spiccati caratteri ambientali/culturali, che siano disposte come la Valtellina ad attivare un processo virtuoso di collaborazione pubblico-privato a beneficio dei propri cittadini e di coloro che vogliono conoscere le realtà lombarde di eccellenza.

Trenitalia-LeNORD, durante il 2011, si porrà come obiettivo di verificare la possibilità di nuovi servizi a mercato sia verso i propri capoluoghi di provincia lombardi che verso le regioni limitrofe che attualmente presentano interessanti bacini di mobilità. Una strategia di questo tipo, diversificata a seconda che si tratti di servizi che soddisfano la mobilità per motivi di lavoro o la mobilità per motivi di turismo, non potrà che costituire ricchezza per i territori i quali potranno non solo contribuire alla individuazione di un prodotto quanto più rispondente alle esigenze dei clienti, ma anche affiancare Trenitalia-LeNORD in una politica di sostegno della mobilità ferroviaria realizzata con standard di prodotto diversificati ed ulteriori rispetto al tradizionale concetto di servizio "sovvenzionato".

PARTE III

La Retica, l'Expo, la mobilità diffusa, le merci

7. Il legame con la Ferrovia Retica e l'EXPO

a cura di Maria Chiara Cattaneo

7.1. Il legame con la Ferrovia Retica

I legami geografici, storici e culturali con la vicina regione Valposchiavo sono una realtà fondamentale per la provincia di Sondrio e una riflessione sulla mobilità in Valtellina e sulla riqualificazione dei collegamenti ferroviari risulterebbe parziale se non venisse inserita in questo contesto transnazionale più ampio. Possiamo parlare infatti, di una Comunità transfrontaliera, quella dell'Alta Rezia, secondo la definizione del Prof. Quadrio Curzio, che come tale può guardare più avanti e più lontano per favorire una mobilità sostenibile che permetta di tutelare e valorizzare il territorio, per i residenti e per turisti, progettando uno sviluppo futuro di qualità, come auspicato anche dallo Statuto Comunitario per la Valtellina, che parla proprio di una “Comunità Alpina con vocazione lombardo europea” e quindi aperta all'esterno.

In questo quadro - di collegamenti, di apertura e di stretto legame con la vicina Svizzera - ruolo primario gioca la Ferrovia Retica, esempio di eccellenza a portata di mano per la provincia di Sondrio. Si tratta di una ferrovia internazionale - “opera pionieristica dal carattere unico” - attivata nella linea Tirano - St Moritz nel 1908-1910, che si snoda su percorsi alpini con scorci su vette e paesaggi mozzafiato. E' un'opera di alta ingegneria con caratteristiche tecniche importanti: viadotti, tunnel e ponti magistralmente realizzati, manifestazione tangibile non solo della creatività e della perizia, ma anche della lungimiranza di chi li ha realizzati un secolo fa. Superando

molte difficoltà infatti si è dato vita ad una ferrovia a scartamento ridotto e trazione elettrica che si inerpica fino a 2.253 metri nel punto più alto, con pendenze fino al 70% e che è fra le più belle al mondo. Il riconoscimento da parte dell'UNESCO del corridoio Albula - Bernina come patrimonio mondiale dell'umanità, avvenuto nel 2008, è un riconoscimento e contemporaneamente un impegno per la tutela della tratta ferroviaria e del paesaggio da valorizzare in modo sostenibile nelle molteplici valenze a partire proprio da quelle turistiche. Costruita a cavallo tra l'Ottocento ed il Novecento principalmente a scopo turistico, la Ferrovia Retica infatti ha segnato lo sviluppo economico, sociale e culturale della regione. Il riconoscimento prestigioso è stato conferito alla Ferrovia Retica come terzo sito ferroviario, mentre le altre sono la Ferrovia del Semmering in Austria e la ferrovia Darjeeling - Himalaya in India. La motivazione di questa onorificenza si ritrova nel fatto di essere uno straordinario esempio di abbinamento tecnologico e paesaggistico tale da mettere in luce una convergenza notevole di valori umani con lo sviluppo dell'architettura e della tecnica (corrispondenti ai criteri 3 e 4 delle direttive dell'UNESCO).



Figura 6.1 - Trenino Rosso del Bernina - Brusio (dall'intervento del Dr. Briccola al convegno 3V del luglio 2009)

Il paesaggio, quindi, deve essere e sarà tutelato da una parte come

valore per sé, quale determinante fattore di sviluppo socio economico sostenibile, e, dall'altra, quale elemento fondante dell'identità; di un'identità che avvicina molto Valtellinesi e Grigionesi, collegati fisicamente attraverso la linea Retica Tirano - St Moritz e uniti idealmente da secoli di storia comune. Da ormai più di un secolo infatti questa tratta garantisce ininterrottamente il collegamento dell'Alta Valtellina con la Svizzera, inserendo così anche le ferrovie della Valtellina nei collegamenti internazionali che sono fondamentali per garantire una vera libertà di circolazione. A livello di comunità europea, poi, già nel trattato costitutivo della Comunità Europea di Roma nel 1957 veniva indicata la politica comune dei trasporti come base per permettere la libera circolazione di persone, merci, capitali e servizi, poi esplicitata nei documenti successivi quali in particolare il Trattato di Maastricht. La Trans European network Policy è la politica europea promossa dalla Commissione e dal Parlamento Europeo con cui, sin dal 1992 infatti, si sta cercando di creare in Europa una rete di infrastrutture transnazionali (Reti Ten-T ferroviarie, stradali e marittime) in grado di interconnettere in maniera sostenibile e veloce tutti i Paesi dell'Unione. In questo quadro si può rilevare come, da un lato, i corridoi ferroviari transnazionali stiano procedendo non solo sulla carta, ma anche nella realtà per permettere un sempre più effettivo mercato comune. Dall'altro lato, la presenza lungimirante della Ferrovia Retica rappresenta un elemento di collegamento molto importante, quasi appunto una forma di corridoio europeo ante litteram, particolarmente prezioso in un quadro di cronico deficit ferroviario in Italia ed anche in Lombardia, e di sviluppo di corridoi europei in altre realtà. Certamente la realizzazione di nuove infrastrutture o la riqualificazione delle stesse è da porre in relazione anche alla forte dipendenza da fondi pubblici, nazionali, o comunitari, con il consenso e l'impegno del territorio e con il via libera del Cipe, attraverso il quale vengono selezionate le priorità infrastrutturali del Paese e destinati finanziamenti ed attenzioni.

In questo contesto migliori e più efficaci collegamenti da Milano a Tirano ed un cadenzamento di orari e programmi per un più stretto coordinamento con il trenino rosso diventano oltre che auspicabili sempre più strategici. Furono strategici in passato, se si rammenta il

ruolo fondamentale che la Ferrovia Retica ha avuto nella storia del ramo Tirano - Sondrio, perché è probabilmente grazie al raccordo con questa che il suddetto ramo nella linea Tirano – Sondrio - Milano non fu soppresso negli anni Settanta. Sono collegamenti che diventano strategici oggi per una mobilità sostenibile lombardo - europea, con la disponibilità di una vera *best practice* sulla porta di casa. La Retica offre un esempio e uno stimolo da seguire per rendere sempre più efficienti ed integrati i collegamenti con Milano nell'obiettivo comune di avere un unico treno di qualità europea che possa collegare Milano, Tirano, Coira e poi Zurigo e oltre, come evidenziato dai rappresentanti svizzeri nel corso del convegno 3V. L'esempio offerto è di un treno unico per il trasporto delle persone, turisti e pendolari dai numeri di successo, con 10 milioni di turisti e 2 milioni di pendolari l'anno con carrozze panoramiche, dove tecnologia e confort permettono una esperienza di viaggio coinvolgente e senza pari. Si tratta poi di un esempio anche per le merci con il sistema per il trasbordo orizzontale di casse mobili che mostra una notevole potenzialità per modificare la ripartizione modale aiutando trasporti più "verdi".

Sostenibilità ed accessibilità diventano fattori di una mobilità del futuro che - come notano gli stessi operatori ferroviari - deve confrontarsi sempre più con un'utenza che cambia e che richiede costantemente maggiori servizi in questo senso; basti pensare ad una popolazione mediamente più anziana che da una parte preferisce spostarsi con i mezzi pubblici piuttosto che prendere l'auto, e dall'altra si sposta di più e con più frequenza rispetto al passato, esigendo servizi di qualità avendo anche disponibilità di spesa maggiori per qualità e confort più alti.



Figura 6.2 - 8 maggio 2010 - il Trenino rosso del Bernina – elettrotreno Allegra - il giorno delle celebrazioni per il centenario a Tirano

L'attualità dei collegamenti ferroviari, visti come emblema di sostenibilità ed efficienza e garanzia di accessibilità e connessione, appare così sempre più evidente proprio nello stretto legame fra la Valposchiavo e la Valtellina. La Ferrovia Retica rappresenta da sempre un esempio di perfetta combinazione di investimenti in conoscenza e innovazione, di valorizzazione del territorio e di infrastrutture all'avanguardia. In questo senso può rappresentare un importante volano di crescita anche per la Valtellina come collegamento transfrontaliero che postula l'opportunità di collegamenti transnazionali efficienti. Lo è ancora di più oggi, con l'avvio del progetto Valtellina attraverso l'espresso della neve, sostenuto dal Prof. Quadrio Curzio e voluto dalla determinazione degli operatori ferroviari - di Trenitalia-LeNORD - e in accordo con la Regione Lombardia, degli operatori del territorio - la Provincia di Sondrio, la Camera di Commercio di Sondrio, le due Banche locali Banca Popolare di Sondrio e Credito Valtellinese, le associazioni locali di produttori, il Multiconsorzio

Valtellina che Gusto, le società di trasporto su gomma, le società di gestione degli impianti di risalita, il Consorzio Turistico Provinciale, “Valtellina” - per qualificare i servizi ferroviari colleganti la Valtellina a Milano. Questo progetto rappresenta così una pietra miliare testimone dei tempi maturi per passare all’azione dopo anni di proposte e riflessioni ed è sintomatico di una realtà istituzionale-sociale del territorio coesa e preoccupata del proprio futuro. L’auspicio è quindi che, partendo dall’istituzione, nei fine settimana invernali, di un treno speciale Milano/Tirano al servizio dei turisti e dei residenti con un’integrazione intermodale verso le principali aree sciistiche della Valtellina, si possa procedere verso l’implementazione di ulteriori progetti per un miglioramento più strutturale dei collegamenti, lungo tutto l’arco della settimana e dell’anno.

Tecnologia ed innovazione, efficienza di gestione ed organizzazione sono principi ispiratori contenuti nella “Convenzione delle Alpi” e nello “Statuto comunitario per la Valtellina” che trovano concreta manifestazione nell’operato della Ferrovia Retica e che possono trovare ulteriore crescita nello sviluppo delle connessioni sul fronte valtellinese e lombardo, sulla base di questa nuova propensione all’azione. Le sfide di ieri nella realizzazione della Retica e nella Ferrovia Alta Valtellina che fu all’avanguardia all’inizio del Novecento sono state notevoli ed hanno portato di fatto alla realizzazione di uno dei primi corridoi europei transnazionali.

Oggi, si possono intravedere nuove prospettive e quindi nuove sfide che si estrinsecano nello sviluppo della mobilità come fattore sempre più strategico per la competitività al fine di rendere attrattivi territori che rischiano altrimenti isolamento e marginalità essendo zone periferiche.

7.2. Reti virtuali e infrastrutture fisiche per una maggiore competitività

La disponibilità ed il rafforzamento delle infrastrutture rappresentano indiscutibilmente un elemento importante da perseguire e sviluppare. Senza infrastrutture adeguate è più difficile poter fare rete e essere

inseriti in partnership di dimensione internazionale; oggi nessuno si può più permettere di essere “tagliato fuori” perché le connessioni a livello globale sono sempre più fondamentali, ma per essere in rete bisogna rappresentare un nodo di quella rete che sia anche facilmente accessibile e dove si possa arrivare senza eccessive difficoltà. Da un lato con internet le distanze sono state annullate tanto da parlare della “morte della distanza”³⁶, ma dall’altro le infrastrutture di trasporto di merci e persone, ferroviario e stradale, la viabilità e le telecomunicazioni giocano un ruolo sempre più strategico per tutti, per le imprese, per i cittadini e per i turisti.

Infrastrutture adeguate, insieme a innovazione, capitale umano qualificato e servizi specifici di supporto alle imprese, rientrano fra i principali driver dell’internazionalizzazione. E i dati più recenti di import ed export ci dicono ancora che le imprese della provincia di Sondrio, piccole e poco patrimonializzate, hanno una propensione all’export che potrebbe essere rafforzata, anche grazie ad infrastrutture migliori per una crescita di lungo periodo orientata alla qualità. Sono gli stessi imprenditori a chiedere un miglioramento in questo senso, accanto ad un miglioramento della viabilità, per cui le imprese guardano con interesse alla nuova SS 38 e alle prospettive del Mortirolo.

Dall’indagine sul campo svolta nel 2009³⁷ nel momento in cui la proposta 3V era stata seguita da un forte dibattito a livello locale, è emerso che la quasi totalità dei trasporti avviene su gomma con tempi incerti e con molte difficoltà; una migliore connessione ferroviaria per le merci, la disponibilità di interporti funzionali ed una mobilità di prossimità più “verde” rappresenta quello che anche imprese ed imprenditori aspettano da tempo e su cui già ci si sta muovendo anche con il progetto per il traforo ferroviario della Mesolcina di cui è già stato realizzato lo studio di fattibilità. Attori pubblici privati, istituti finanziari locali, enti ed istituzioni, imprese, tutti chiedono infrastrutture migliori, e anche più verdi.

³⁶ F. Cairncross, “The death of distance”.

³⁷ Cfr. Quadrio Curzio A., Cainelli G., Cattaneo, M.C., “Innovare con le imprese Valtellina Profili di sviluppo”.

7.3. Il monitoraggio dei progressi

Per poter procedere lungo la via dello sviluppo sostenibile anche attraverso i collegamenti, e per fare sì che ci si muova in maniera concreta, diventa importante monitorare i progressi che vengono compiuti rispetto allo stato dell'arte. All'interno dello Statuto Comunitario per la Valtellina è come noto previsto un sistema di monitoraggio delle attività realizzate da effettuare periodicamente ponendosi obiettivi di sviluppo via via più ambiziosi all'interno della *vision* di lungo periodo

In questo sistema vi sono due aree specifiche che si rifanno rispettivamente alle infrastrutture e all'ambiente.

Considerando la prima area, vi sono indicatori relativi anche alle strade e alle ferrovie. Potrebbe essere opportuno accompagnare all'analisi assoluta e comparativa effettuata confrontando la situazione della provincia di Sondrio con aree morfologicamente e geograficamente simili con indicatori di benchmark, inserire nella verifica periodica anche specifici criteri ed elementi di controllo e di avanzamento, quasi come fossero "milestones", per i progetti di attuazione dello Statuto, quale in particolare l'iniziativa presentata in questo studio. Guardando al futuro della provincia, infatti, sarebbe importante monitorare come dall'intervista del Prof. Quadrio Curzio del 31 dicembre 2008 e convegno 3V del luglio 2009 si stia procedendo e si proseguirà poi verso la realizzazione del progetto Valtellina nei suoi sviluppi e nella sua estensione.

7.4. Alcune opportunità di dimensione europea

Tutto questo va visto in un quadro di sempre maggiore apertura verso l'esterno, apertura che diventa chiave per collegamenti, confronti, acquisizione di conoscenze e competenze, scambio di buone pratiche e possibilità di sviluppare progetti comuni.

Il miglioramento dei collegamenti diventa così funzionale a questo scopo; sfruttare le opportunità offerte anche dalla programmazione delle risorse europee e dalla collaborazione transfrontaliera costitui-

sce una risorsa in più per proporre ed implementare progetti che sviluppino sì trasporti migliori come strumento per disegnare un futuro di maggiore competitività per questi territori, procedendo ad interventi infrastrutturali ma anche ad interventi a più ampio respiro di confronto e di crescita.

Possiamo qui ricordare le opportunità offerte dalla politica di coesione all'interno dei fondi strutturali nella programmazione 2007-2013, in particolare nell'obiettivo competitività regionale ed occupazione, supportato dal FESR (Fondo Europeo di Sviluppo Regionale) dove l'Asse 3 ha proprio come obiettivo la mobilità sostenibile con il supporto di iniziative per migliorare l'integrazione modale e la diffusione di forme di trasporto a ridotto impatto ambientale per contribuire alla riduzione dell'inquinamento e alla diminuzione del traffico. La Regione Lombardia segnala che oggetto del finanziamento sono ad esempio grandi progetti per la mobilità di persone e merci, come la realizzazione *ex novo* o riqualificazione di fermate o stazioni del servizio ferroviario regionale, potenziando l'interscambio e l'intermodalità per rafforzare la competitività regionale e l'accessibilità dei territori e delle imprese³⁸.

Citiamo anche le opportunità offerte dal programma "Regioni della conoscenza" nel Settimo programma quadro di ricerca e sviluppo tecnologico, che testimoniano quanto queste tematiche siano centrali a livello europeo. Infatti, sono stati disegnati bandi per il supporto dello sviluppo sostenibile attraverso lo sviluppo di modelli di mobilità *green*, che siano altamente tecnologici e nello stesso tempo *user friendly*, confortevoli e sicuri, promuovendo così la competitività di una nuova economia legata ai trasporti che si concentri sulle opportunità di collaborazione intersettoriale, sull'integrazione modale, sulla mobilità urbana ed interurbana.

Menzioniamo anche, vista la prossimità della Svizzera, e l'interesse ad operare in modo congiunto, le opportunità offerte dal programma INTERREG Italia - Svizzera che all'interno dell'asse competitività si propone di migliorare reti e servizi nel settore trasporti, promuovendo l'integrazione dell'area transfrontaliera, sia per il trasporto pas-

³⁸ www.regione.lombardia.it.

seggeri sia per il trasporto merci. L'opportunità di una collaborazione fattiva fra le due aree è quindi ancor più evidente.

Si tratta quindi di sviluppare una progettualità comune fatta di iniziative volte al miglioramento della mobilità sostenibile e della qualità della vita delle zone interessate, agendo con iniziative ad ampio spettro, con attività di marketing territoriale innovativo, con uno sviluppo di percorsi turistici innovativi per i prodotti tipici, proponendo anche pacchetti turistici integrati, acquistabili anche online per una promozione enogastronomica unitaria.

7.5. Verso EXPO 2015

Già nel marzo 2010 è stato sottoscritto un accordo fra la provincia di Sondrio e la Regione Valposchiavo per progettare eventi comuni per una valorizzazione enogastronomica ed ambientale in occasione dell'EXPO del 2015. Ed è evidente il ruolo chiave dei trasporti. La grande disponibilità svizzera da un lato e l'iniziativa di TLN dall'altra dovrebbero essere colte senza ritardo così da permettere un allargamento del bacino d'utenza ed una riduzione del traffico congestionato delle strade, dei rischi legati anche all'incidentalità elevata, per un servizio affidabile e confortevole che attiri un maggior numero di utenti.

Il tema dell'EXPO “ cibo per il futuro, energia per la vita” si inserisce perfettamente in un quadro di crescita adatto al nostro territorio, dove coniugare le eccellenze dell'agroalimentare e del paesaggio. Ad esempio il paesaggio vitato valtellinese potrebbe essere apprezzato dai finestrini del treno da chi poi può anche decidere di avventurarsi in percorsi turistici a piedi o in bicicletta, in una concezione quindi anche culturalmente differente del paesaggio, come veniva auspicato anche dal Presidente della CCIAA di Sondrio durante l'intervento al convegno 3V.

L'EXPO offre un palcoscenico di dimensione mondiale, un'occasione importante per il sistema lombardo, dove la Valtellina insieme alla Valposchiavo possono e devono ritagliarsi un ruolo concertato nell'azione di tutti gli enti ed operatori, in modo che si tratti

di un vero evento di sviluppo che porti benefici effettivi di crescita per il territorio. La disponibilità di servizi ferroviari adeguati diventa strumentale ad una *vision* di lungo periodo orientata alla sostenibilità e l'appuntamento dell'EXPO un'occasione ed una ulteriore palestra per agire insieme subito senza ritardi. Una qualificazione dei servizi ferroviari valtellinesi permetterebbe poi di favorire la costituzione di collegamenti, di reti di comunità, contribuendo a promuovere una crescita culturale che accompagni lo sviluppo economico verso una effettiva declinazione dei valori di solidarietà sussidiarietà e sostenibilità.

Se l'obiettivo della "comunità valtellinese" è quello di valorizzare tutelare e promuovere un paesaggio unico fondante dell'identità valtellinese, come pure è evidenziato dalla candidatura dei terrazzamenti vitati a patrimonio dell'umanità di UNESCO quale "paesaggio culturale evolutivo e vivo", allora una mobilità più sostenibile diventa ancora di più la strada da perseguire: spostandosi in modo più "verde", la tutela dell'ambiente, secondo gli impegni che anche il riconoscimento UNESCO richiederebbe di garantire, diventa certamente un'impresa relativamente più semplice.

La stessa UNESCO celebra nel 2010 la mobilità come tema centrale dell'educazione allo sviluppo sostenibile affermando che "è necessario agire per "promuovere nuovi modi di interpretare e vivere gli spazi collettivi che riescano a soddisfare le esigenze di mobilità delle società contemporanee senza compromettere la qualità della vita, la salute e le risorse vitali per l'umanità"³⁹".

Attraverso servizi ferroviari integrati che rendano queste terre – Retia al di qua e Retia al di là delle Alpi - regione transfrontaliera europea, nodo globale e locale, sarà possibile essere protagonisti di domani, a partire da eventi di sviluppo quali appunto EXPO 2015, promuovendo nello stesso tempo lo sviluppo di attività economiche sostenibili e la crescita di un turismo di qualità, dove la valenza culturale che si accompagna allo sviluppo economico deve giocare un ruolo importante.

³⁹ www.unesco.it/_filesSTAMPA/2010/Settimana_ESS_2010.pdf.

8. La mobilità di prossimità e su gomma in Valtellina: prospettive di sviluppo

a cura di Giulio Cainelli ⁴⁰

1. Nel corso degli ultimi anni il dibattito sullo sviluppo locale, partito dalle analisi sulle sue determinanti “tangibili” come il capitale fisico e quello umano, ecc., si è andato sempre più focalizzando verso quelle “funzioni” che agiscono all’interno di un territorio in qualità di “connettivi”. L’idea alla base di questi nuovi approcci di analisi è infatti che l’azione di meccanismi di interazione/sinergia tra le diverse componenti lo sviluppo di un territorio sia spesso più importante rispetto alla quantità/qualità dei singoli fattori. Di qui l’emergere, anche in sede di definizioni e implementazione di politiche pubbliche a sostegno dello sviluppo economico locale, di azioni di “sistema” tese a rafforzare i legami/connettivi tra le diverse componenti di un territorio. In questo contesto, un ruolo di crescente importanza è stato assunto dal sistema dei trasporti e della logistica. In un mondo sempre più globalizzato il trasferimento delle merci tra le diverse fasi della catena del valore e la loro spedizione verso i mercati finali di sbocco ha aumentato in maniera significativa, non soltanto i problemi collegati al trasporto delle merci, ma anche, più in generale, quelli legati al coordinamento delle diverse fasi produttive e tra queste e le catene distributive. Problemi che in taluni casi si sono trasformati in opportunità di nuovi *business* per quelle imprese che acquistando da paesi a basso costo del lavoro e vendendo nei mercati dei paesi ricchi, hanno finito con l’ottenere i loro maggiori guadagni dalla organizzazione logistica di queste attività.

2. Anche la Valtellina, pur non vantando una elevata propensione all’internazionalizzazione, si è trovata nel corso degli ultimi anni a ragionare sui temi della mobilità, dei trasporti e della logistica. A nostro parere, ciò è avvenuto per tre ordini di motivi. In primo luogo, la Valtellina è un territorio che essendo localizzato “relativamente” lon-

⁴⁰ Università degli Studi di Padova e CERIS-CNR di Milano.

tano dai principali mercati di sbocco si trova nella necessità di organizzare un sistema dei trasporti/logistica capace di essere “sostenibile” sia dal punto di vista economico (per non penalizzare la competitività dei prodotti della Valle) sia dal punto di vista ambientale. L’uso eccessivo del trasporto merci su gomma ha infatti generato ricadute negative sia dal punto di vista dell’impatto ambientale sia da quello della congestione delle infrastrutture esistenti (strade, ferrovia, ecc.). La seconda ragione fa invece riferimento alla notevole integrazione che caratterizza la filiera valtellinese. Come è ben noto, infatti, il sistema Valtellina si contraddistingue per relazioni verticali che dall’agricoltura (si pensi, a titolo di esempio, alla produzione di latte, mele, ecc.) e dalla silvicoltura (prodotti del legno) proseguono verso l’industria agro-alimentare e la filiera del legno-arredo per arrivare al settore turistico e delle costruzioni. Se questo insieme di relazioni di natura verticale rappresenta certamente uno dei punti di forza del sistema produttivo di questo territorio, dall’altro, ne costituisce anche un elemento di debolezza. Nel caso in esame – quello dei trasporti e della logistica – i problemi del trasporto delle risorse agricole e forestali e di quelli dei prodotti manufatti hanno finito con il produrre significative esternalità negative sugli altri comparti: in particolare, su quello turistico e, di conseguenza, sull’edilizia delle seconde case. I problemi di congestione dell’asse stradale, l’impatto ambientale, non soltanto in termini di emissioni nocive ma anche di rumorosità, del trasporto merci su gomma, costituisce dunque un’area di potenziali interventi da realizzare nell’ambito di una vera e propria strategia di sistema capace di avere ricadute più complessive sul sistema Valtellina. La terza ragione riguarda il trasporto delle persone. La Valtellina si caratterizza infatti per importanti flussi di pendolarismo “interni” alla valle, ma anche “esterni” che interessano flussi di studenti e lavoratori che pendolano giornalmente o settimanalmente verso le principali aree metropolitane della Lombardia: *in primis*, l’area urbana di Milano. Il problema principale che interessa questi flussi di pendolarismo riguarda sia la “qualità” dei trasporti (frequenza dei treni, coincidenze, pulizia e *confort* del materiale rotabile utilizzato, ecc.) sia la qualità delle connessioni/collegamenti a livello locale per il raggiungimento delle proprie abitazioni. In altre parole, uno dei

problemi principali fa riferimento a quella che viene generalmente definita come mobilità di prossimità.

3. Lasciando ad altri contributi di questo Quaderno la riflessione più generale sul tema dei trasporti ferroviari in queste note si intendono sviluppare alcune osservazioni – va detto ancora di natura preliminare – su due temi tra loro intimamente collegati: ossia, (i) quello della mobilità di prossimità e (ii) quello del trasporto merci inteso anche come sviluppo dell’intermodalità e quindi degli interporti.

3.1. Cominciamo ad esaminare il primo aspetto. Mobilità di prossimità significa – a nostro parere – lo sfruttamento della potenzialità, sempre maggiori, collegate alla cosiddetta “mobilità elettrica”. Come è ben noto, vi è attualmente un forte interesse ‘globale’ per la mobilità elettrica, in particolare per l’auto: ibridi, plug-in puri e combinazioni intermedie. La persistenza di fattori trainanti rappresentati da: (i) politiche per il clima (globali, europee, nazionali, regionali), anche con obiettivi vincolanti ed incentivi, (ii) possibili aumenti permanenti dei prezzi dell’energia, e (iii) condizioni critiche della qualità dell’aria nelle città, ha portato ora alla maturazione delle condizioni tecnologiche ed economiche di base per il decollo *effettivo* della mobilità elettrica. Tutti gli scenari per i prossimi anni indicano un grado di penetrazione crescente, in particolare degli ibridi, già decollati con alcuni modelli lanciati negli anni recenti, fino all’elettrico plug-in puro, che richiede adeguamenti infrastrutturali (stazioni e sistemi di ricarica). Ad esempio, negli USA si prevede un 20% del mercato per gli ibridi nel 2015 e circa il 47% del mercato per varie forme di ibridi ed elettrici puri nel 2020 (Deutsche Bank 2008). Attualmente, come parte degli schemi di rottamazione attuati durante la crisi, 15 paesi europei incentivano (tassazione favorevole basata su CO2 e incentivi specifici) i veicoli elettrici. Anche se finora lo sviluppo è stato soprattutto per gli ibridi e guidato dal mercato, molte città stanno attuando progetti per l’auto/mobilità elettrica plug-in. In particolare, il Comune di Milano sta mettendo in campo progetti in collaborazione con produttori elettrici (A2A, Enel) e produttori auto

(Renault ed altri) che dovrebbero portare a qualche risultato effettivo nei prossimi anni.

Anche aree non-urbane stanno muovendo nella stessa direzione. In particolare, è da segnalare il progetto *Alpmobile*, lanciato nel luglio 2010 a Meiringen (Svizzera) che mette a disposizione dei turisti, al costo di 60 franchi/giorno, 60 piccole auto elettriche di fabbricazione finlandese che hanno autonomia di 120-160 km⁴¹. Come accade in fasi di decollo e prima diffusione di una nuova tecnologia, restano aperte varie questioni di efficienza tecnologica, costo economico, accettazione sociale anche per l'auto elettrica, in particolare plug-in. Quali potrebbero essere le applicazioni di queste nuove tecnologie della mobilità alla Valtellina? A nostro avviso, un segmento della mobilità elettrica potrebbe, ad un tempo, valorizzare ed estendere la portata del progetto 3V, contribuire in modo "sostenibile" al problema dei collegamenti dell'Alta Valle, migliorare gli impatti ambientali locali (emissioni e rumore bassissimi, elettricità da fonte rinnovabile), avere effetti esterni positivi di immagine e qualificazione del sistema valtellinese e del suo segmento turistico, avere effetti "dimostrativi" per iniziative simili da parte del sistema turistico stesso. La forte caratterizzazione "elettrica" delle Valtellina, con la presenza di importanti operatori del settore che stanno promuovendo con forza la mobilità elettrica a Milano, può inoltre rappresentare una leva strategica molto importante per l'implementazione di questo progetto.

3.2. Per quanto concerne invece il trasporto merci è nostra opinione che azioni a sostegno di una riduzione dei suoi costi ambientali non possano che passare attraverso un migliore sviluppo dell'intermodalità. E' ormai acquisito che l'intermodalità – ossia, una migliore integrazione/coordinamento tra le diverse modalità di trasporto – rappresenti l'unico modo percorribile per limitare i costi ambientali del trasporto merci. Naturalmente intermodalità non significa soltanto il maggiore sfruttamento delle dotazioni infrastrutturali

⁴¹ Le auto hanno un prezzo di mercato di 55.000 franchi, ma con costi di manutenzione molto bassi; non è chiaro quale sia stato il prezzo e le condizioni di acquisto da parte di *Alpmobile*.

esistenti, ma anche una loro migliore organizzazione. In questo senso e rispetto alla realtà Valtellinese è opportuno ricordare il ruolo che potrà essere svolto dal nuovo interporto ferroviario di Tirano che ubicato nella zona industriale servirà le imprese della zona. Questa infrastruttura che è stata fortemente caldeggiata dalle istituzioni, dagli enti locali e dalle organizzazioni intermedie locali – ricordiamo che il Comune di Tirano, la Provincia di Sondrio e la Camera di Commercio di Sondrio hanno siglato un protocollo d'intesa a riguardo - servirà certamente per snellire il traffico gomma in valle e quindi per decongestionare le principali arterie stradali, consentendo, tra l'altro, una maggiore sicurezza sulle strade. In questo contesto, la collaborazione con le imprese locali appare comunque cruciale e ciò al fine di rendere il trasporto ferroviario non soltanto conveniente dal punto di vista economico, ma anche coerente con quelle che sono le esigenze dell'organizzazione produttiva delle unità ubicate in valle.

4. In conclusione, se la ferrovia appare come un elemento fondamentale per lo sviluppo della Valtellina, anche le condizioni di “contorno” – rappresentate dalla mobilità di prossimità e dall'integrazione ferrovia – trasporto su gomma – appaiono altrettanto rilevanti. In questo senso, lo sfruttamento di nuove tecnologie – come per esempio quelle che fanno capo alla mobilità elettrica – e di nuove infrastrutture come l'interporto ferroviario di Tirano possono rappresentare opportunità per garantire una mobilità sostenibile sia dal punto di vista economico che ambientale. Più in generale, il miglioramento/ottimizzazione della rete dei trasporti per merci e passeggeri in Valtellina avrà sicuramente ricadute molteplici e positive che vanno dalla qualità della vita alla sicurezza ad un ambiente più salubre e meno congestionato.

Riferimenti bibliografici

Banca d'Italia (2010), *L'economia lombarda nel 2009*, Roma.

Biesuz G., Cattaneo R., Troncatti P. (2010), *La domanda della regione Come creare un contesto più competitivo per rimettere in movimento le locomotive del Paese, a partire dalle infrastrutture e dai trasporti*, mimeo.

Bombino L., Moroder, H. *La linea ferroviaria Merano-Malles*; in "La tecnica professionale", n. 3, marzo 2007.

Cairncross F. (1997), *The Death of Distance*, Harvard Business School Press, Boston.

CCIAA Sondrio (2010), *Relazione sull'andamento economico della provincia di Sondrio 2009*, a cura di Studi ed analisi territoriali - M.C. Cattaneo; www.so.camcom.it.

Gruppo Clas (2008), *I corridoi europei: occasione di sviluppo*, Milano.

Il Traforo della Mesolcina: una porta aperta all'Europa, Atti del Convegno presso la Sala Consiliare del Palazzo della Provincia di Sondrio; 28 aprile 2009.

Irer - Istituto regionale di ricerca della Lombardia, Regione Lombardia/Consiglio regionale (2007), *Report: indagine conoscitiva sul servizio ferroviario regionale, V Commissione Territorio*, Milano.

Istat (2008), *Incidenti stradali 2007*, Rapporto di ricerca, Roma.

Istat (2007), *Trasporto ferroviario 2008*, Volume di ricerca n. 14, Roma.

Legambiente (2010), *Rapporto Pendolaria 2009*, Roma.

Ministero dell'Ambiente, Commissione per la Valutazione dell'impatto ambientale (1992), *Parere n. 63, Piano di ricostruzione e sviluppo socio economico della Valtellina ai sensi dell'art.7 della legge 2 maggio 1990 n 102*.

Ministero dell'Economia e delle Finanze (2009), *Relazione generale sulla situazione economica del Paese*, Roma.

Quadrio Curzio A. (1989) (a cura di), *Valtellina: Ricostruzione e nuovo sviluppo*, Franco Angeli, Milano.

Quadrio Curzio A. (1993) (a cura di), *Valtellina: Profili di sviluppo*, Franco Angeli, Milano.

Quadrio Curzio A. (1998) (a cura di), *Valtellina: Profili di sviluppo-Una provincia fra localismo e globalismo*, Franco Angeli, Milano.

Quadrio Curzio A. (2004) (a cura di), *Valtellina: Profili di sviluppo: una provincia fra identità e innovazione 2000-2010*, Franco Angeli, Milano.

Quadrio Curzio A., Merzoni G. (2008), *Lo Statuto comunitario per la Valtellina: Un progetto della sussidiarietà*, Franco Angeli, Milano.

Quadrio Curzio A., Cainelli G., Cattaneo M.C. (2010), *Innovare con le imprese - Valtellina: Profili di sviluppo*, Franco Angeli, Milano.

Regione Lombardia, *Piano di ricostruzione e sviluppo della Valtellina e zone adiacenti delle provincie di Bergamo, Brescia e Como (ex.art. 5 legge 102/90)*.

Ruocco D. (1990) (a cura di), *Le Alpi, barriera naturale, individualità umana, frontiera politica, Geografia e organizzazione dello sviluppo territoriale n. 22*, Patron editore.

SEV - Società Economica Valtellinese (2009), *Valtellina Vettori Veloci. Ricominciare dalla Ferrovia*, Atti del convegno 3 luglio 2009.

TRAIL Sistema informativo delle infrastrutture di trasporto in Lombardia in collaborazione con Unioncamere Lombardia e Gruppo Clas (2007), *Rapporto annuale sulle Infrastrutture di trasporto in Lombardia*, Milano.

Ufficio federale dei Trasporti (2007), *Equa ed efficace. La tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni in Svizzera*, Berna.

Zysman J. (2006), *How Revolutionary Was the Digital Revolution?* Stanford University Press.

Zubiani C. (1983), *Quarant'anni di storia dei trasporti in alta Valtellina*, rassegna economica provincia di Sondrio.

Siti web

www.assolombarda.it Assolombarda
www.beverfood.com annuari beverage
www.europa.eu Unione Europea, TEN - T
www.laprovinciadisonario.it; giornale la provincia di Sondrio
www.lenord.it; Ferrovie Nord; Brescia Iseo Edolo
www.mobilityconference.com; mobility conference
www.oecd.org/dataoecd/59/45/42983414.pdf Policy responses to the world crisis
www.so.camcom.it, Camera di Commercio di Sondrio
http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/ten_t_ea/ten_t_ea_en.htm
- Ten-T Executive Agency:
www.treninorosso.it - Trenino del Bernina
www.trenitalia.it - Trenitalia
www.trenitalialenord.it - TLN

www.uic.asso.fr - UIC - Unione Internazionale delle Ferrovie
www.unioncamere.it Unioncamere
www.lom.camcom.it Unioncamere Lombardia
www.unesco.it - UNESCO
www.valtellina.it Portale turistico Valtellina; Consorzio Turistico provinciale
www.vinschgauerbahn.it/it/merano-malles.asp Merano Malles
www.wef.org World Economic Forum

CENTRO DI RICERCHE IN ANALISI ECONOMICA, ECONOMIA
INTERNAZIONALE E SVILUPPO ECONOMICO

Working Papers (*)

- | | |
|------|--|
| 1994 | Alberto Quadrio Curzio
<i>La Banca d'Italia dal 1914 al 1936</i> |
| 1994 | Alberto Quadrio Curzio
<i>Tre livelli di governo per l'economia italiana</i> |
| 1994 | Alberto Quadrio Curzio e Roberto Zoboli
<i>Linee di recente sviluppo dell'arco alpino ristretto</i> |
| 1994 | Giuseppe Colangelo
<i>Optimal durability with buyer's market power</i> |
| 1994 | Giuseppe Colangelo
<i>Vertical organizational forms of firms</i> |
| 1994 | Giuseppe Colangelo
<i>Exclusive dealing may foster cross-collusion</i> |
| 1994 | Piergiovanna Natale
<i>Pricing strategies: a brief survey</i> |
| 1994 | Piergiovanna Natale
<i>Posted vs. negotiated prices under asymmetric information</i> |

(*) Si tratta della nuova serie dei Quaderni Cranec iniziata nel 1994. In precedenza, dal 1978 al 1994, sono stati stampati n. 45 quaderni.

- 1994 Roberto Zoboli
The Alps in the economic and ecological systems of Europe
- 1994 Daniela Feliziani
Organizzazione e regolamentazione degli orari di lavoro nei paesi industrializzati
- 1995 Maddalena Baitieri
Sistemi di ricerca e innovazione tecnologica
- 1995 Maddalena Baitieri
Sviluppo tecnologico e tutela dell'ambiente e della vita
- 1995 Piergiovanna Natale
Rapporto di lavoro: una reimputazione
- 1996 Alberto Quadrio Curzio e Fausta Pellizzari
Risorse, prezzi e rendite ambientali. Un'analisi uniperiodale
- 1997 Alberto Quadrio Curzio
Italy and the European Monetary Union. Why Italy is on the border line?
- 1998 Giulio Cainelli e Claudio Lupi
The choice of the aggregation level in the estimation of quarterly national accounts
- 1999 Deborah Grbac
Sulla globalizzazione del sistema economico con particolare riferimento all'economia lombarda e milanese
- 1999 Marco Fortis

PMI, Distretti industriali e liberalizzazione del mercato dell'energia elettrica

- 2000 Deborah Grbac
Transnational and inter-regional cooperation and macroeconomic flows, a case-study. Mitteleuropea
- 2000 Alberto Quadrio Curzio
Dalle istituzioni economiche nazionali a quelle continentali e sovranazionali. Applicazioni del principio di sussidiarietà
- 2001 Floriana Cerniglia e Massimo Bordignon
L'aritmetica del decentramento: devolution all'italiana e problemi connessi
- 2001 Fausta Pellizzari
Environmental resources, prices and distribution
- 2001 Massimo Visconti
Misure della performance d'impresa e indicatori di bilancio: un paradigma ancora valido?
- 2001 Marco Fortis e Alberto Nodari
Un marchio di qualità AVR per la produzione italiana di rubinetteria e valvolame: uno strumento per la valorizzazione e la promozione del made in Italy
- 2002 Floriana Cerniglia
Distributive politics and federations
- 2003 Floriana Cerniglia
La riforma del titolo V della Costituzione e i nuovi rapporti finanziari fra Stato ed autonomie locali: una valutazione quantitativa

- 2003 Floriana Cerniglia
Decentralization in the public sector: quantitative aspects in federal ad unitary countries
- 2003 Giuseppe Colangelo, Gianmaria Martini
Relazioni verticali e determinazione del prezzo nella distribuzione di carburanti in Italia
- 2003 Floriana Cerniglia (con M. Bordignon e F. Revelli)
In search of yardstick competition: a spatial analysis of Italian municipality property tax setting
- 2003 Alberto Quadrio Curzio
Europa: crescita, costruzione e Costituzione,
Working Paper Cranec-Diseis (Dipartimento di economia internazionale, delle istituzioni e dello sviluppo)

WORKING PAPERS EDITED BY VITA&PENSIERO (**)

- 2003 Daniele Schilirò
Teorie circolari e teorie verticali della dinamica economica strutturale: verso uno schema analitico di carattere generale
- 2003 Fausta Pellizzari
Esternalità ed efficienza. Un'analisi multisettoriale
- 2003 Alberto Quadrio Curzio
Europa: crescita, costruzione e costituzione

(**) Questa nuova linea di quaderni ha avuto inizio nell'autunno del 2003 grazie a un accordo con l'Editrice dell'Università Cattolica.

- 2003 Fausta Pellizzari
Regolamentazione diretta e indiretta in un modello multisettoriale
- 2004 Mario A. Maggioni e Teodora E. Uberti
La geo-economia del cyberspazio. Globalizzazione reale e globalizzazione digitale
- 2004 Moshe Syrquin
Globalization: too Much or is too Little?
- 2005 Giovanni Marseguerra
Il "capitalismo familiare" nell'era globale: la Sussidiarietà al servizio dello Sviluppo
- 2005 Daniele Schilirò
Economia della Conoscenza, Dinamica Strutturale e Ruolo delle Istituzioni
- 2005 Valeria Miceli
Agricultural Trade Liberalization and the WTO Doha Round
- 2005 Valeria Miceli
EU Agricultural Policy: the Concept of Multifunctionality and Value Added Agriculture
- 2006 Floriana Cerniglia
La spesa pubblica in Italia: articolazioni, dinamica e un confronto con altri Paesi
- 2006 Mario Nosvelli
Distretti e tecnologia: il caso di Lumezzane

- 2006 Monica Carminati
La legislazione italiana e regionale sui distretti industriali: situazione ed evoluzione
- 2007 Letizia Romeo
Le fondazioni di sviluppo: una realtà con un forte potenziale
- 2007 Daniele Schilirò
Knowledge, Learning, Networks and Performance of Firms in Knowledge-Based Economies
- 2008 Rosario La Rosa
Infrastrutture e sviluppo. Premesse per un'analisi del settore turistico in Sicilia
- 2008 Francesco Salsano – Teodora Erika Uberti
I sistemi elettorali e la politica fiscale: il caso italiano dal 1861 ai giorni nostri
- 2008 Fausta Pellizzari
Scarcity, Innovation and Sustainability
- 2008 Daniele Schilirò
I distretti industriali in Italia quale Modello di Sviluppo Locale: Aspetti evolutivi, potenzialità e criticità
- 2008 Daniele Schilirò
Investing in Knowledge: Knowledge, Human Capital and Institutions for the Long Run Growth
- 2009 Silvia Bolchi
Capitale Sociale e Sussidiarietà. La Fondazione per il Sud
- 2010 Alberto Quadrio Curzio, Piercarlo Nicola e Claudia

Rotondi

Distribuzione e crescita, tecnologie e sviluppo. Riflessioni sull'analisi teorica di Nino Andreatta

2010

Daniele Schilirò

Distretti, PMI, Competitività. Analisi e proposte sulla Sicilia

2010

Daniele Schilirò e Maria Musca

Le Medie Imprese Multinazionali del Quarto Capitalismo

Finito di stampare
nel mese di dicembre 2010
da Gi&Gi srl - Triuggio (MB)

€ 10,00

ISBN 978-88-343-2028-0

