

INTERVISTA Francesco Rossi

L'economista di Giovo, docente all'Università di Verona, spiega come si potrebbe realizzare e finanziare il treno Trento-Penia

Ferrovia dell'Avisio Investimento sicuro

DOMENICO SARTORI

Professor Rossi, è un momentaccio per le finanze pubbliche. Non ci sono soldi neanche per le circonvallazioni, e per il treno Trento-Penia via val di Cembra si stima un costo di almeno 800 milioni. Vuol dire che la ferrovia dell'Avisio è destinata a rimanere un sogno, un esercizio intellettuale?

«Guardi, sono nato a Verla di Giovo, mio padre era di Verla e mia madre di Canazei. Percorro da quando ero in fasce, cioè dal 1947, la strada Verla-Penia di Canazei fino al 1973 e dal 1973, innumerevoli volte all'anno, la strada Verona-Verla-Canazei o Verona-Ora-Canazei, dove c'è una sede staccata dell'Università di Verona, di cui sono il referente. Dalla fine degli anni '60, con altri, ho più volte proposto alle valli e alla provincia l'opportunità di investire nel collegamento Lavis-Cavalese. Oggi, 44 anni dopo, quella "utopia" si sta realizzando con il superamento della strozzatura di Miravalle. E intanto si è fatta l'autostrada del Brennero e le persone interessate a Fiemme e Fassa escono ad Ora o a Bolzano e passano per S. Lugano o Carezza. Se fossero stati realizzati all'inizio degli anni settanta i tunnel di Verla e di Faver, l'adeguamento della strada, il raccordo con Lavis, la porta naturale per Fiemme e Fassa sarebbe stata quella via Cembra».

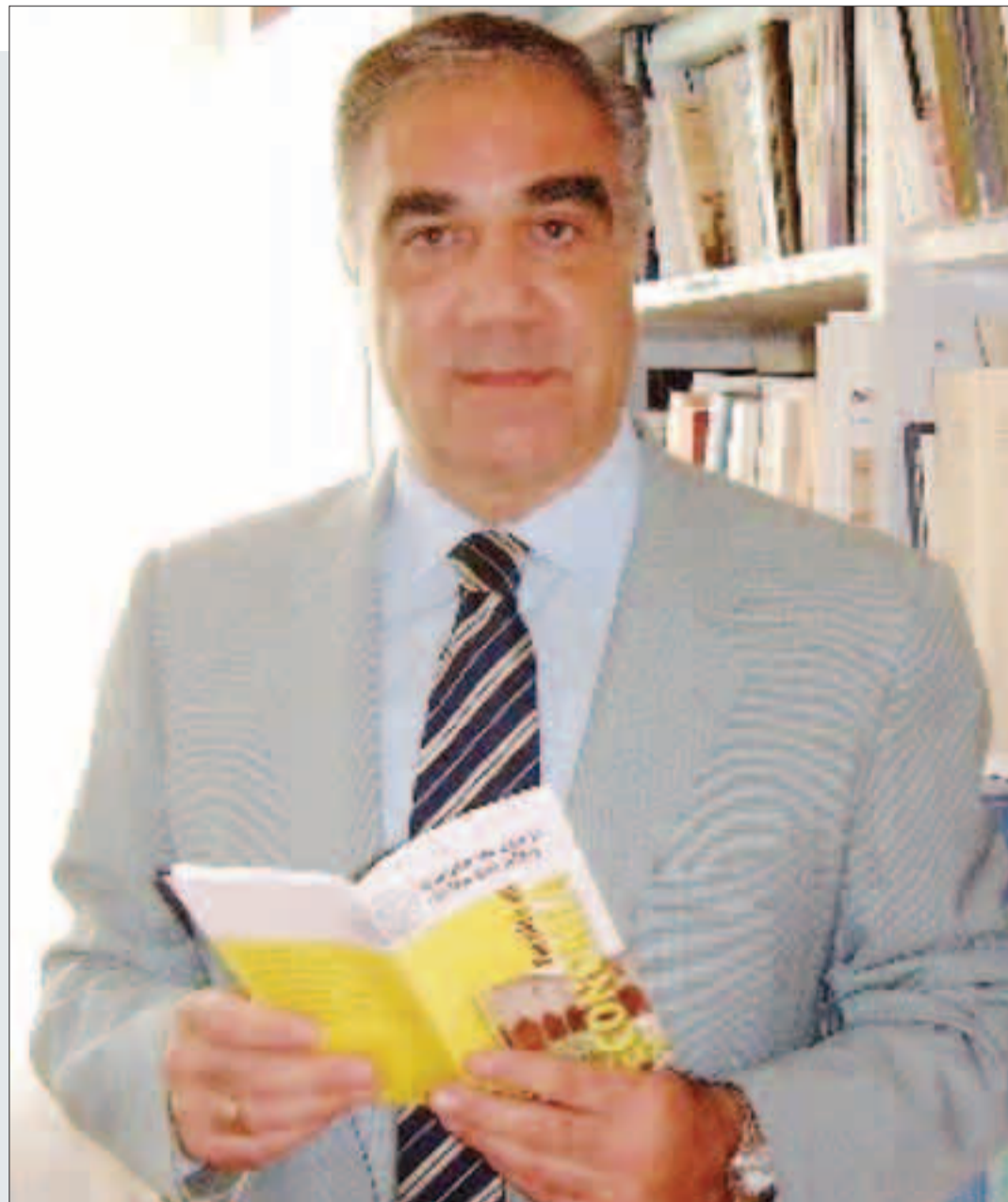
Invece...
«Invece, dato che l'orografia, la logistica e i trasporti condizionano la società e l'economia, in questi 44 anni Fiemme e Fassa si sono sempre più legate con la società e la economia della Provincia di Bolzano piuttosto che con quella di Trento. Oggi, quando un operatore turistico di Fiemme e Fassa deve approvvigionarsi o investire in una certa attrezzatura va prima a vedere cosa fanno a Bolzano e spesso, poi, compera dagli stessi fornitori che hanno fornito quelle zone. Questi sono temi strategici, per i quali servirebbe una programmazione con investimenti che hanno orizzonte temporale minimo di 15 anni».

Dagli anni Settanta, però, è cambiato il mondo...

«Sì, oggi siamo in una situazione sociale, tecnologia, economica, ambientale molto diversa. La priorità è la valorizzazione dell'ambiente e delle sue risorse anche con l'inserimento nella rete dei trasporti europea non solo delle città sulla linea del Brennero, ma anche dei nodi, delle valli, dei paesi, che già, anche con i recenti investimenti provinciali in fibre ottiche, hanno la possibilità di stare sui computer di tutto il mondo. Sui quotidiani c'è la pubblicità accattivante in cui si propone di andare a sciare sulle Alpi Bavaresi utilizzando l'elevata efficienza e i bassi costi delle linee ferroviarie partner BD Bahn e OBB con prezzi a partire da 39 euro!».

Da qui si deve partire per ragionare di ferrovia?

«Sì, la ferrovia dell'Avisio, da Trento a Penia di Canazei è l'occasione che ha Trento, come città e come Provincia, di prendersi piena responsabilità strategica della valorizzazione di quelle tre valli che contano, arrotondo, 40.000 residenti con 16.000 famiglie, ben 31.341 veicoli (auto, moto, veicoli commerciali e altro) e attraggono oltre 1 milione di turisti/anno, arrivi/anno, per circa di 7,5 milioni di presenze/anno oltre, naturalmente, alle moltissime persone che vi transitano per escursioni giornaliere in auto o pullman. Ogni residente attrae 25 turisti all'anno e anche a questi 25 turisti per residente si dovrebbe garantire una certa qualità della vita, non solo sulle piste o sui prati, non solo negli alberghi o campeggi, ma anche in valle e nei servizi, trasporti compresi. Se trasformiamo i



Chi è

Francesco Rossi è un cembrano Doc, nato a Giovo il 26 giugno 1947. Negli ultimi anni ha approfondito la fattibilità economica del progetto di ferrovia dell'Avisio. Laureato in Economia e Commercio a Padova nel 1970, è sposato, con due figli. Vive a Verona dove è stato preside della Facoltà di Economia a più riprese dal '97 al 2012. È professore ordinario di Metodi matematici dell'economia e delle scienze attuariali e finanziarie, docente di Matematica per le decisioni economico-finanziarie, presidente del Collegio Didattico di Economia e Commercio, direttore della Scuola di dottorato di Economia e referente dell'Università di Verona per le attività nella sede staccata di Canazei. Autore di numerose pubblicazioni, ha insegnato anche alla Bocconi di Milano, all'Università Trieste e a Venezia

residenti in presenze, 40.000 x 365 giorni, otteniamo 14,6 milioni di presenze/anno. Se sommiamo queste presenze con quelle dei turisti arriviamo a 22,1 milioni per trovare, dividendo per 365 giorni, a quanti residenti equivalenti corrispondono tutti i soggetti interessati alle tre valli: quasi 60.500 residenti equivalenti, ben 20.500, cioè un'altra valle di Fiemme di residenti, in più dei residenti "veri". Queste persone hanno un servizio adeguato? Questo servizio è confrontabile con quello offerto in località concorrenti? Aggiungo, Trento come città e come provincia ricomprendente anche l'industria e il commercio si vuole riprendere gran parte del fatturato (Pil) che oggi Fiemme e Fassa fanno fare a Bolzano?»

Lei ha ipotizzato, per finanziare la ferrovia, il coinvolgimento del risparmio dei residenti. Sulla base di quale calcolo?

«In media, il costo annuo di gestione di un'autovettura è valutato intorno ai 4.300 euro: costi vivi per chi la possiede, quindi trascurando i costi sociali diretti e indiretti (costruzione e gestione strade ed autostrade, danni per sinistri a persone e beni, inquinamento e altro). Una famiglia potrebbe rinunciare, conti alla mano, a una frazione di auto posseduta per fruire di servizi pubblici competitivi. Accade già da un paio d'anni nelle nostre città causa la crisi. Se in media ogni famiglia delle tre valli rinunciasse a 0,5 auto per famiglia, ricordiamo che oggi ne ha quasi 2 per famiglia, si avrebbe un risparmio delle famiglie di circa 34 milioni di euro/anno (2.150 euro per famiglia) e un risparmio altrettanto importante per la società intesa come collettività: 2.150 euro annui da destinare all'istruzione dei figli o al mutuo o all'attività di famiglia. E i minor costi sociali potrebbero essere reindirizzati verso il nuovo sistema di trasporti pubblici».

Convincere le famiglie a rinunciare all'automobile non è affatto facile.

«L'unico modo è offrire un servizio efficiente, efficace, quindi competitivo che lasci inutilizzato quel 0,5 di auto. Diverso è convincere i sindaci e gli amministratori pubblici locali in genere. A questi io direi che la proposta di una ferrovia di tipo

treno-tram non ha bisogno di parcheggi scambiatori per le auto, che studi nel settore indicano in 125 mq la superficie di territorio occupata alla circolazione e sosta di ogni vettura mentre una ferrovia occupa 7 mq per l'equivalente, meno di una ciclabile che quota 8 mq per l'equivalente. Ricorderei anche che valli ben più strette di Fassa sono servite da ferrovia, e proprio perché strette quegli amministratori non vogliono deturpare con strade, svincoli, parcheggi, inquinamento, congestione».

Lei ha anche stimato l'utilizzo della "industria" turismo. In quale modo?

«Con una tassa di scopo di 1 euro per giorno di presenza (o l'obbligatorietà dell'acquisto di un bollino per ogni autovettura che transiti nelle valli) si potrebbero raccogliere fondi per non meno 7,5 milioni/anno. Con 2 euro al giorno si potrebbe benissimo dare non solo l'accesso alle nostre valli, che sono uniche quanto il Grand Canyon, ma anche l'accesso gratis al treno e raccogliere non meno di 15 milioni/anno».

E i collegamenti interni alle valli e di raccordo con le stazioni del treno?

«La ferrovia treno-tram diventerebbe la dorsale che unisce tutti maggiori poli di attrazione, paesi e stazioni funiviarie, togliendo la congestione sulla strada di valle. Si dovrà attivare un servizio leggero e frequente, soprattutto nei periodi di alta stagione. Già oggi praticamente ogni albergo medio-grande, in val di Fassa e credo anche in Fiemme, ha un proprio pulmino che in inverno continua a fare la spola fra albergo e impianto, impianto e albergo, con costi non lievi. Si tratta di rendere pubblico questo servizio oggi privato, compreso quello dei vari "trenini su strada"».

Quali costi di gestione avrebbe una ferrovia di questo tipo? E come coprirli?

«La previsione è di circa 50 milioni di costo complessivo annuo che ricomprende: gestione servizio di trasporto, ammortamento materiale rotabile, gestione infrastruttura, ammortamento infrastruttura, costi comuni a infrastruttura e trasporto. La copertura potrebbe avvenire con

“ Dal risparmio delle famiglie, che rinunciano parzialmente all'auto, 34 milioni di euro per anno, più una tassa di scopo da un euro al giorno per presenza

Una scelta strategica, da fare con Bolzano e Belluno per il «Sistema Dolomítico». Una risposta di mobilità per residenti e ospiti a costi sociali e familiari contenuti

“ un investimento pubblico che poggi sulla valorizzazione del risparmio ovvero la maggior disponibilità delle famiglie, valutata in 34 milioni/anno, il fondo finanziato dalla tassa di scopo, valutato in 7,5-15 milioni/anno, per un totale di 41,5-49 milioni/anno oltre alle disponibilità liberate per il minor costo di manutenzione delle strade e il recupero degli altri minori costi sociali legati al trasporto su gomma (Questi ultimi sono valutati, da recenti studi, in non meno di 2.000 euro per persona e anno, portando le disponibilità liberate alle famiglie e alla collettività a una cifra complessiva di almeno 120 milioni/anno). La copertura dell'investimento è più che garantita».

Potrebbe, il project financing, essere utilizzato anche per il treno dell'Avisio?
Sicuramente c'è anche questa strada, già intrapresa per la costruzione di ospedali o trafori o infrastrutture di pubblica utilità in genere. Per raccogliere l'adesione di altri attori/operatori pubblici e privati nonché istituzioni finanziarie, si dovrebbe inserire questo progetto delle valli dell'Avisio in un progetto più ampio che renda espliciti l'interesse e le sinergie per creare valore non solo con Trento, ma anche con Bolzano e con Belluno, per dare forma ad un sistema ferroviario della parte sud dell'arco alpino che ci interessa (Sistema Dolomítico?) e in cui noi ci dobbiamo saldare, collegare, aggiungere come sottoinsieme che vede Austria, Svizzera e Germania, oggi leader dell'industria del turismo di montagna, come partner. In questo progetto si deve guardare ad Dolomiti Supersky, ovvero agli impiantisti, come partners-collante. Su questo Bolzano è avanti a noi».

Sia tra gli operatori economici che tra gli amministratori pubblici, la "soluzione ferrovia" stenta ad imporsi. Invocano magari la necessità di un aeroporto vicino, ma al treno non credono.

Dicono che sarebbe un investimento enorme visti anche i pochi residenti, anche se abbiamo appena visto che i "residenti equivalenti" sono non meno di 60.000 contando i turisti "ufficiali", che il sedime ancora libero in valle è già ridottissimo, soprattutto in val di Fassa... Io cerco di fare una riflessione generale. Abbiamo continuato a investire in strade per poi allargarle e questo ha portato sempre più congestione, che ha reso ancora più inefficiente il già non elevato servizio pubblico esistente sulle stesse, e continuato a occupare sedime in valle. Per crescere, il futuro deve essere improntato agli investimenti strategici che permettano da una parte la valorizzazione dell'ambiente delle nostre valli e delle sue risorse, umane e culturali comprese, e dall'altra l'interazione e la mobilità dei residenti e degli ospiti a costi sociali e familiari contenuti. La scelta di una ferrovia tipo treno-tram delle valli dell'Avisio risponde ad entrambi questi obiettivi».