

4.17 RAPPORTO

LA FERROVIA DELLA VAL VENOSTA - UN MOTORE PER LO SVILUPPO REGIONALE

IL PUNTO DI VISTA DEGLI STAKEHOLDER

IRE

Istituto di
ricerca economica



CAMERA DI COMMERCIO,
INDUSTRIA, ARTIGIANATO
E AGRICOLTURA DI BOLZANO



schafft Bewegung - crea movimento

IRE

Istituto di
ricerca economica

I rapporti dell'IRE sono brevi analisi orientate alla soluzione di problemi riguardanti aspetti specifici dell'economia altoatesina. Le informazioni fornite sono di immediato interesse pratico.

Publicato in ottobre 2017

Autori

Georg Lun
Urban Perkmann
Simon Vikoler

Citazione consigliata

Lun Georg, Perkmann Urban, Vikoler Simon (2017): La Ferrovia della Val Venosta – Un motore per lo sviluppo regionale. Il punto di vista degli stakeholder. IRE Rapporto 4.17

Informazioni

IRE – Istituto di ricerca economica della Camera di commercio di Bolzano
Via Alto Adige 60, 39100 Bolzano
T +39 0471 945 708
ire@camcom.bz.it

Ulteriori pubblicazioni sul sito web
www.camcom.bz.it/ire

La Ferrovia della Val Venosta – Un motore per lo sviluppo regionale

Risultati principali	5
1. Introduzione	7
2. Il ripristino della Ferrovia della Val Venosta nel 2005	10
2.1 Investimenti per il ripristino della tratta Merano-Malles	10
2.2 Utilizzo della Ferrovia della Val Venosta	12
2.3 Elettrificazione	16
3. La Val Venosta e il Burgraviato dal punto di vista economico	17
3.1 Qual è stato lo sviluppo recente delle comunità comprensionali?	19
4. Il punto di vista degli stakeholder	23
4.1 Turismo	23
4.2 Sede di attività economiche	28
4.3 Popolazione	29
4.4 Traffico	32
4.5 Futuri progetti infrastrutturali	34
Allegato A Stakeholder intervistati	37
Allegato B Linee guida per l'intervista	38
Riferimenti bibliografici	41

Il presente rapporto indaga gli effetti socioeconomici della Ferrovia della Val Venosta. A tale fine è stato condotto un sondaggio presso 27 responsabili decisionali ed esperti del bacino d'utenza della Ferrovia. La Ferrovia contribuisce alla qualità di vita della popolazione? Quale significato assume la Ferrovia per l'economia? Quanto è importante per la Val Venosta in quanto destinazione turistica? Quali progetti infrastrutturali futuri si rendono necessari? Il presente rapporto si prefigge l'obiettivo di fornire risposte a queste e ad altre domande.

La Val Venosta è da sempre una delle aree più deboli a livello strutturale in Alto Adige. L'attrattiva limitata della Val Venosta in quanto sede di attività economiche nella seconda metà del secolo passato ha fatto sì che la valle registrasse a lungo elevati tassi di emigrazione. Più di recente la Val Venosta è però riuscita a interrompere questo trend, adeguandosi ampiamente alla dinamica economica dell'Alto Adige. Tanto il settore del turismo, quanto gli indicatori socioeconomici, come il tasso di disoccupazione e il numero di lavoratori dipendenti, registrano uno sviluppo sorprendentemente positivo in Val Venosta. Anche per il Burgraviato, la Ferrovia della Val Venosta è un motore per l'economia e per la società.

Secondo le stime degli esperti, la Ferrovia della Val Venosta ha ravvivato l'economia turistica della valle. Ha contribuito a una migliore offerta di mobilità per gli ospiti in vacanza, che sempre più organizzano il loro soggiorno rinunciando all'automobile. La possibilità di combinare tra loro diverse

destinazioni (collegamenti autobus-ferrovia verso destinazioni nelle valli laterali della Val Venosta e del Burgraviato), l'offerta di prezzi vantaggiosi per l'utilizzo della Ferrovia e la possibilità di pianificare con precisione la vacanza (evitando di perdere tempo a cercare parcheggio o rimanendo imbottigliati nel traffico), sono le ragioni più citate per spiegare come mai i turisti sembrano apprezzare tanto la Ferrovia. Con il ripristino della Ferrovia, la Val Venosta ha registrato un considerevole incremento del turismo giornaliero. Infine, si è avuto un forte sviluppo del cicloturismo, che in Val Venosta è cresciuto di pari passo con la Ferrovia. Un numero considerevole di vacanzieri torna di anno in anno in Val Venosta per andare in bici alla scoperta della valle. Secondo gli intervistati, i vantaggi derivanti dalla presenza della Ferrovia sarebbero invece meno tangibili per le imprese che non operano nel turismo.

Oltre ai turisti, anche la popolazione autoctona beneficia notevolmente della presenza della Ferrovia. Rappresenta un'alternativa importante alla strada e risulta vantaggiosa in termini di tempo, di costi e di rispetto per l'ambiente. In quanto colonna portante dei trasporti pubblici urbani e suburbani in Val Venosta, stando a quanto affermato dagli intervistati la Ferrovia costituisce l'unico collegamento non congestionato per Merano o verso il capoluogo di provincia Bolzano, e in quanto tale è indispensabile per pendolari, alunni, universitari e anziani. In particolare l'affidabilità, la sicurezza e la comodità del mezzo di trasporto sono le ragioni principali della popolarità di cui gode la Ferrovia tra la popolazione. Senza il ripristino della Ferrovia, la

situazione del traffico sulla strada della Val Venosta sarebbe ancora più problematica. I residenti e i turisti dovrebbero mettere in conto perdite di tempo notevoli a causa del formarsi di code.

In sintesi, i risultati del sondaggio indicano un valore aggiunto della Ferrovia sia per il turismo, sia per la popolazione locale. Per sfruttare al meglio o persino potenziare questi stimoli forniti dalla Ferrovia della Val Venosta, in futuro occorre:

- **Migliorare continuamente l'offerta relativa alla mobilità per la popolazione:** è importante potenziare ulteriormente l'offerta relativa alla mobilità della Ferrovia della Val Venosta. Con l'imminente elettrificazione della Ferrovia si compie un passo importante in questa direzione. Con i collegamenti diretti da Malles a Bolzano, l'offerta di viaggi si fa più interessante. Le capacità di trasporto della Ferrovia sono destinate ad aumentare grazie al ricorso a ulteriori convogli e all'intensificazione della frequenza. Questo consentirà di evitare problemi di capacità negli orari di punta e di aumentare la comodità e flessibilità dell'utilizzo della Ferrovia. Inoltre, il passaggio a treni elettrici garantisce una mobilità nel rispetto dell'ambiente.

- **Realizzare i collegamenti ferroviari verso le regioni vicine:** il collegamento della Val Venosta alle regioni vicine è necessario per combattere l'immagine di "valle laterale" o di "vicolo cieco". Il futuro allacciamento alla rete ferroviaria svizzera rappresenterebbe un salto di qualità particolarmente importante, poiché il settore turistico venostano ne beneficerebbe notevolmente. Il mercato svizzero è interessante, perché lo svizzero tipico continua a essere un ospite con elevatissimo potere d'acquisto che già oggi predilige i mezzi pubblici per le proprie vacanze. Un collegamento ferroviario per Scuol (CH) valorizzerebbe quindi notevolmente la Val Venosta in termini prettamente turistici. L'allacciamento alla rete ferroviaria svizzera consentirebbe, in secondo luogo, di realizzare anche un collegamento a Landeck, accorciando le distanze tra la Val Venosta e l'Austria o la Germania meridionale.

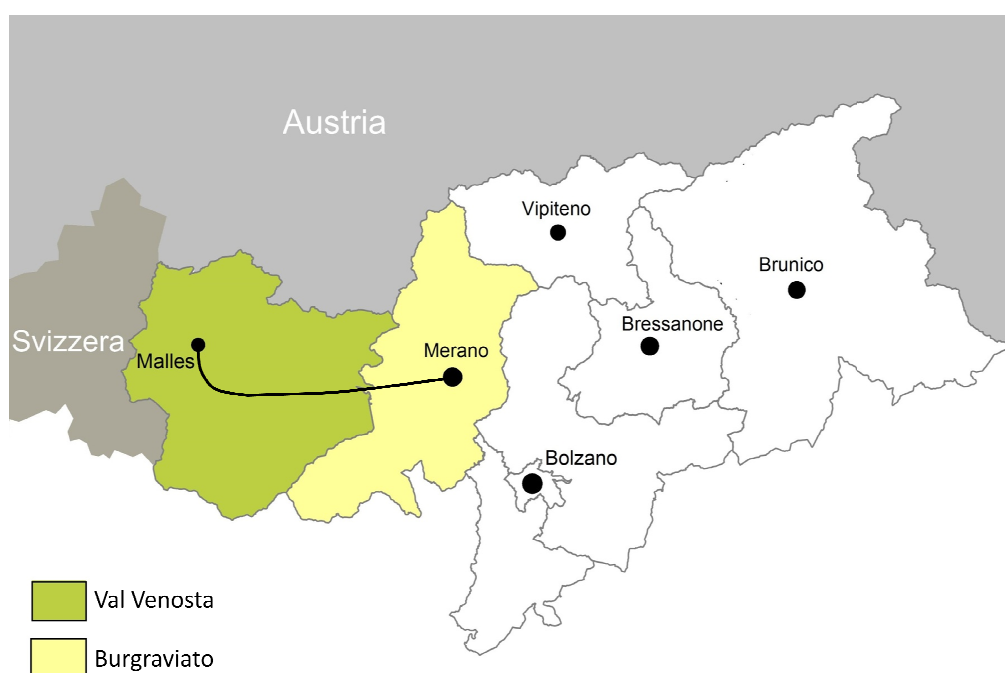
1. INTRODUZIONE

La Ferrovia della Val Venosta – Un motore per lo sviluppo regionale

La Ferrovia della Val Venosta è una ferrovia regionale in Alto Adige. Circola tra le comunità comprensoriali Val Venosta e Burgraviato lungo l'Adige, da Merano a Malles. Su una tratta di circa 60 chilometri supera un dislivello di 700 metri scarsi. Sulla linea Merano-Malles si trovano complessivamente 18 stazioni o fermate, e il tempo di percorrenza è di 83 minuti. Attraversando la valle, la Ferrovia della Val Venosta raggiunge una velocità massima di 100 km/h.

Figura 1.1

Tracciato della linea ferroviaria Merano-Malles



Fonte: IRE

© 2017 IRE

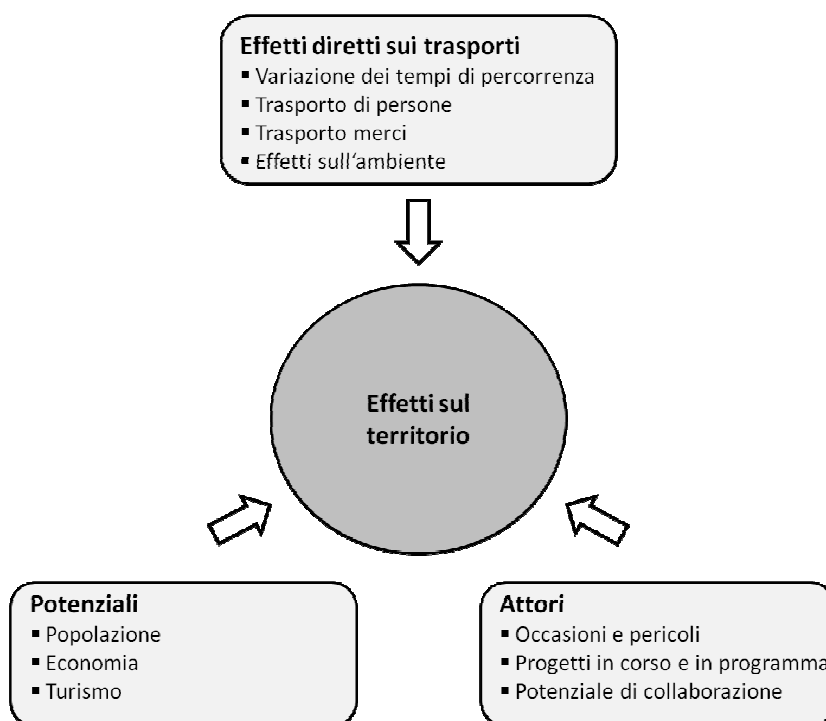
A differenza di altre zone dell'Alto Adige, la comunità comprensoriale Val Venosta rappresenta da sempre un'area strutturalmente debole. Negli ultimi anni vi sono stati tuttavia segnali di miglioramento della situazione nella valle. Anche la comunità comprensoriale Burgraviato, che si caratterizza per una struttura originaria più forte, si è evoluta positivamente dal punto di vista economico. Scopo del presente rapporto è di fornire chiarimenti, per conto della STA – Strutture Trasporto Alto Adige SpA, a proposito degli effetti della Ferrovia della Val Venosta sullo sviluppo economico e territoriale delle due comunità comprensoriali.

Nell'ambito dell'indagine sorgono le seguenti domande: La Ferrovia della Val Venosta contribuisce alla qualità di vita della popolazione locale? La situazione del traffico nella valle è migliorata? Quale significato assume la Ferrovia per l'economia? Come ne beneficiano gli esercenti? Quanto è importante la Ferrovia per la Val Venosta e il Burgraviato in quanto destinazione turistica? Quale ruolo svolge la Ferrovia per la mobilità degli ospiti durante la loro vacanza? La Ferrovia contribuisce a rendere la valle più raggiungibile? Quali progetti infrastrutturali futuri potrebbero migliorare ulteriormente la situazione? Chiarire queste domande è importante per illustrare gli effetti della Ferrovia sulla struttura economica della Val Venosta e del Burgraviato e individuare future possibilità di sviluppo. Si illustra in particolare in quale misura la Ferrovia della Val Venosta possa diventare un modello di riferimento per il successo dello sviluppo regionale e per futuri investimenti nelle infrastrutture di trasporto. L'obiettivo è di accelerare l'impiego efficiente di risorse pubbliche per la mobilità nel complesso ed evitare potenziali investimenti sbagliati.

Un punto di partenza prezioso per l'elaborazione del rapporto è dato dal cosiddetto modello Tripod¹, che in Svizzera serve per rilevare e valutare le conseguenze di nuove infrastrutture di trasporto (Lüthi et al. 2015). Questo approccio mette in relazione dati secondari quantitativi e informazioni qualitative e consente di capire come mai e perché infrastrutture di trasporto generano determinati effetti sul territorio (Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE. Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni DATEC 2007).

Figura 1.2

Modello Tripod per la valutazione delle conseguenze di nuove infrastrutture di trasporto



Fonte: Lüthi et al. (2015), diagramma IRE

¹ Il modello Tripod è stato sviluppato nel 2004 dall'Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE (Svizzera).

Il modello Tripod distigie tre fattori d'influsso sul territorio (Lüthi et al. 2015):

1. **Effetti diretti sui trasporti:** i cambiamenti rispetto alla raggiungibilità di un territorio e i relativi effetti ambientali grazie alle infrastrutture di trasporto;
2. **Potenziati:** il contesto locale, regionale ed economico con i fattori specifici della sede e le strutture economiche;
3. **Attori:** le attività di persone e istituzioni chiave nella pianificazione del territorio che determinano l'effettivo verificarsi di potenziali effetti sul territorio.

Rifacendoci a questo modello d'impatto, nel presente studio si è proceduto all'analisi dei dati secondari presenti e all'analisi qualitativa di potenziali effetti di rilievo per il territorio e per i trasporti.

I dati secondari hanno fornito preziosi punti di riferimento per comprendere lo sviluppo della Val Venosta e del Burgraviato negli scorsi anni. Tuttavia, alcune domande sugli effetti della Ferrovia sono rimaste in sospeso e hanno potuto trovare risposta attraverso la raccolta di un ampio campione di dati qualitativi, forniti da responsabili decisionali ed esperti. Nei mesi di agosto e settembre 2016 sono state pertanto condotte complessivamente 27 interviste con stakeholder della Ferrovia della Val Venosta.

Il presente rapporto IRE è suddiviso come segue: il capitolo 2 tratta le misure per il ripristino della tratta ferroviaria Merano-Malles, l'intensità dell'utilizzo della Ferrovia nella Val Venosta e l'imminente elettrificazione della linea ferroviaria. Nel capitolo 3 sono presentati i principali dati secondari relativi allo sviluppo socioeconomico delle comunità comprensoriali Val Venosta e Burgraviato. I dati vengono comparati con lo sviluppo a livello provinciale. Nel capitolo 4 sono riassunte e analizzate separatamente, in base ai diversi temi, le valutazioni qualitative dei destinatari del sondaggio.

2. IL RIPRISTINO DELLA FERROVIA DELLA VAL VENOSTA NEL 2005

Originariamente la Ferrovia della Val Venosta fu messa in funzione il 1° luglio 1906 dalle Ferrovie di stato austriache. Avrebbe dovuto costituire una tratta parziale di una trasversale alpina che doveva superare Passo Resia per raggiungere Landeck². Tale trasversale non fu mai portata a termine, poiché la divisione del Tirolo al termine della Prima guerra mondiale ostacolò la realizzazione del progetto. Dopo l'annessione dell'Alto Adige all'Italia, la Ferrovia della Val Venosta fu rilevata dalle Ferrovie dello Stato (FS) italiane. Nei decenni seguenti, le FS investirono però poco nella Ferrovia, e il 9 giugno 1990 circolò l'ultimo treno programmato prima della chiusura dell'infrastruttura.

2.1 Investimenti per il ripristino della tratta Merano-Malles

Nel 1999 la tratta ferroviaria divenne di proprietà della Provincia autonoma di Bolzano - Alto Adige. Negli anni successivi fu sottoposta a interventi di risanamento generale sotto la guida delle Strutture Trasporto Alto Adige SpA (STA) per conto della Provincia. In tale occasione si decise di mantenere il tracciato della vecchia Ferrovia della Val Venosta. La seguente tabella offre una panoramica degli investimenti attivati per il ripristino della Ferrovia della Val Venosta.

Tabella 2,1

Investimenti per il ripristino della Ferrovia della Val Venosta		
In mio. euro		
Misure	Investimenti attivati	Quota (in percentuale)
Risanamento galleria	4,7	4
Interventi di rinnovo dei viadotti	12,7	10
Messa in sicurezza dei pendii	0,8	1
Smantellamento passaggi a livello	7,0	6
Posa binari	24,0	19
Impianti tecnici	31,8	25
Stazioni e fermate	8,0	6
Studi e consulenza	2,0	2
Investimenti per il ripristino della Ferrovia	91,0	73
Acquisto treni	34,0	27
Complessivamente	125,0	100

Fonte: STA SpA; elaborazione IRE

© 2017 IRE

² La cosiddetta "Ferrovia del Resia" doveva collegare la Ferrovia dell'Arlberg con la Ferrovia della Val Venosta.

Nell'ambito del ripristino della Ferrovia della Val Venosta sono state risanate gallerie e ristrutturati viadotti. Gli edifici che fungevano da stazioni e fermate sono stati ristrutturati e, dove necessario, completati con nuove costruzioni. La STA ha costruito le pensiline delle fermate e i binari necessari per l'esercizio ferroviario, mentre i comuni lungo la tratta ferroviaria hanno eseguito gli interventi di ristrutturazione degli edifici adibiti a stazioni. Per l'esercizio ferroviario sono state acquistate 12 automotrici articolate diesel a trasmissione elettrica. Dopo investimenti per un totale di circa 91 milioni di euro (senza tener conto dell'acquisto dei treni), il 5 maggio 2005 la Ferrovia ha ripreso puntuale l'esercizio.

Attualmente i treni regionali costituiscono la colonna portante dei trasporti pubblici in Val Venosta. Partono con cadenza oraria da Malles o da Merano e servono tutte le fermate lungo il tratto ferroviario. La Ferrovia della Val Venosta circola in "Südtiroltakt" o cadenzamento orario, ovvero con collegamenti regolari e con un'offerta più ampia negli orari di maggior traffico. Ogni due ore circolano i treni espresso regionali, che nella Bassa Val Venosta fermano solo nelle località principali e collegano pertanto l'Alta Val Venosta a Merano con un tempo di percorrenza più rapido.

Al cadenzamento degli orari di autobus e treni è stata attribuita grande importanza nell'elaborazione del concetto di mobilità. Collegamenti con autobus a determinati orari collegano i paesi circostanti nella Val Venosta con le stazioni o le fermate della tratta Merano-Malles. Inoltre, la Ferrovia della Val Venosta consente agli ospiti di portare a bordo la propria bicicletta. Un'ulteriore offerta garantisce la possibilità di far trasportare la propria bici tramite una "navetta" alla fermata prescelta lungo la linea ferroviaria. Gli ospiti che viaggiano in Val Venosta senza bicicletta hanno invece la possibilità di prendere a noleggio la bici in uno dei sei punti di noleggio lungo la Ferrovia della Val Venosta e di riconsegnarla presso un'altra stazione.

2.2 Utilizzo della Ferrovia della Val Venosta

Il Trasporto integrato Alto Adige, che raggruppa quasi tutti i mezzi di trasporto pubblico, riunisce in un unico sistema tariffario e in un unico orario autobus, funivie e treni regionali. Dai dati unitari del Trasporto integrato relativi ai biglietti convalidati è possibile dedurre l'intensità di utilizzo della Ferrovia della Val Venosta. Nel 2015, alle stazioni della Ferrovia della Val Venosta tra Malles e Lagundo³ sono state contate poco meno di 1,6 milioni di oblitterazioni (STA SpA 2016), tanto che negli orari di punta sono stati raggiunti i limiti di capacità della Ferrovia.

È invece difficile tracciare l'evoluzione del numero di utenti dal ripristino della Ferrovia della Val Venosta nel 2005, poiché vi sono stati alcuni cambiamenti nel sistema di conteggio. Fino al 2012, ad esempio, studenti e anziani che utilizzavano il treno con i biglietti "abo+" o "abo 65+" non avevano obbligo di oblitterazione⁴.

INFO BOX

Sistema tariffario del Trasporto integrato Alto Adige

1. Tariffa chilometrica:

- "AltoAdige Pass": un titolo di viaggio valido sui mezzi pubblici di tutta la Provincia, può essere utilizzato da tutte le persone residenti in uno Stato membro dell'UE o in Svizzera (con un codice fiscale italiano) o che lavorano, vanno a scuola o all'università in Alto Adige. Il prezzo è pari a 12, 8, 3, 2, 0 centesimi al chilometro a seconda del numero di chilometri percorsi. Per le famiglie con almeno un bambino sotto i 18 anni si applica una tariffa chilometrica ridotta.
- Carta valore: 12 centesimi al chilometro
- Biglietto ordinario: 15 centesimi al chilometro

2. Tariffa per titoli di viaggio a tempo (indipendentemente dai chilometri percorsi):

- "AltoAdige Pass abo+": titolo di viaggio per tutte le persone che non hanno ancora compiuto i 27 anni e che frequentano una scuola o un'università. Tariffa annuale per alunni 20 euro e per studenti universitari 150 euro.
- "AltoAdige Pass abo 65+": titolo di viaggio per persone oltre i 65 anni. La tariffa annuale è di 150 euro, 75 euro (dai 70 anni) o 20 euro (dai 75 anni).
- "AltoAdige Pass free": Le persone residenti in Alto Adige con invalidità civile pari ad almeno il 74% e i non-udenti residenti in Alto Adige possono utilizzare i mezzi di trasporto pubblico gratuitamente.
- "Mobilcard": titolo di viaggio per turisti, che possono utilizzare senza limiti tutti i trasporti pubblici in tutto l'Alto Adige per uno, tre o sette giorni consecutivi a 1, 23 o 28 euro. I bambini sotto i 14 anni pagano metà prezzo (www.sii.bz.it).

³ Le oblitterazioni presso la stazione di Merano non possono essere incluse poiché non è possibile comprendere in quale direzione sono diretti i viaggiatori, che non devono indicare una stazione di destinazione quando convalidano il biglietto.

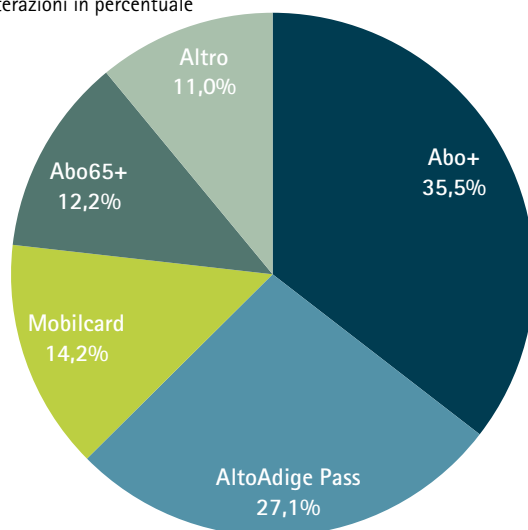
⁴ Prima questi gruppi di utenti potevano viaggiare presentando semplicemente un documento. Oggi convalidano il biglietto alla stazione di partenza senza indicare la stazione di destinazione.

Dei circa 1,6 milioni di oblitterazioni, gli alunni e gli studenti universitari rappresentano il gruppo di clienti che nel 2015 ha utilizzato con maggiore frequenza la Ferrovia della Val Venosta. Le oblitterazioni di questo gruppo di clienti con il cosiddetto "abo+" rappresentano più di un terzo delle corse compiute sulla tratta Merano-Malles. L'elevata percentuale di alunni e studenti universitari dimostra che la Ferrovia della Val Venosta è particolarmente apprezzata dai gruppi più giovani della popolazione. Il secondo tipo di corse più frequente, con un certo distacco (25,8%), è ascrivibile all'"AltoAdige Pass", utilizzato perlopiù dai pendolari. I turisti e gli anziani, che utilizzano principalmente i titoli di viaggio "Mobilcard" (13,6%) e "abo65+" (11,6%), sono altri due gruppi di clienti importanti della Ferrovia della Val Venosta. Le oblitterazioni con i restanti tipi di biglietti⁵ sono notevolmente inferiori, e sono state pertanto sintetizzate nella categoria "Altro" (15,2%).

Figura 2.1

Gruppi di clienti della Ferrovia della Val Venosta (a) - 2015

Suddivisione delle oblitterazioni in percentuale



(a) Senza la stazione di Merano

Fonte: STA SpA; elaborazione IRE

© 2017 IRE

Nel corso dell'anno, il numero di corse giornaliere con la Ferrovia della Val Venosta registra una variazione relativamente forte. Il numero più contenuto di oblitterazioni sulla linea Merano-Malles si registra in inverno, poiché in questa stagione sono pochissimi i turisti che utilizzano la Ferrovia della Val Venosta. D'altro canto, la Ferrovia registra l'utilizzo più intenso a fine estate o nei mesi autunnali di settembre e ottobre, ovvero nel periodo in cui turisti, studenti e universitari utilizzano molto la Ferrovia.

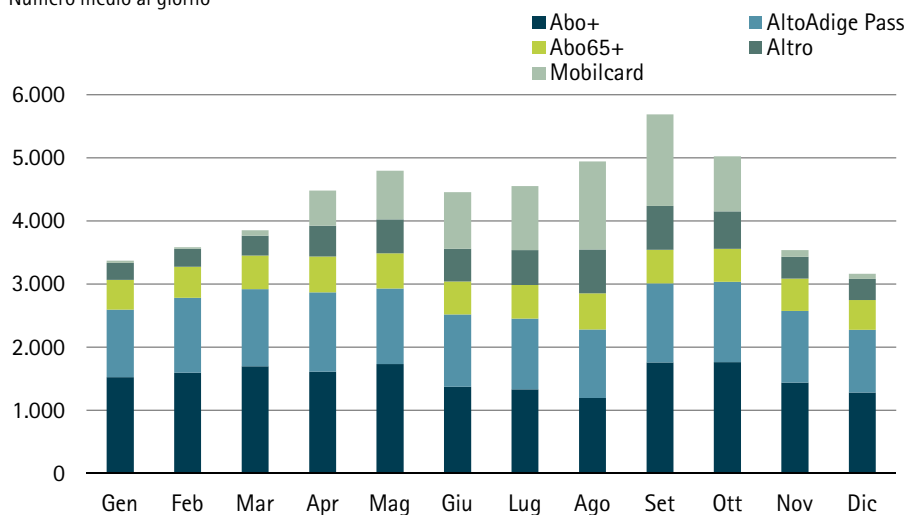
⁵ Oblitterazioni con l'"AltoAdige Pass free", carte valore, biglietti ordinari extraurbani e biglietti ordinari per viaggi di zona tariffaria urbana/locale.

Come c'era da aspettarsi, il numero di oblitterazioni con l'”abo+” è leggermente inferiore nei mesi estivi di giugno, luglio e agosto, rispetto agli altri mesi, poiché in questo periodo la maggior parte degli istituti formativi è chiuso. Le oltre 1.000 oblitterazioni al giorno in questi mesi dimostrano tuttavia che gli alunni e gli studenti universitari utilizzano molto la Ferrovia anche in estate. Per i pendolari, l'utilizzo della Ferrovia rimane relativamente costante tutto l'anno. Un quadro analogo emerge nel caso degli anziani, che utilizzano tutto l'anno la Ferrovia. Le corse con la Ferrovia della Val Venosta da parte dei turisti registrano invece forti oscillazioni nel corso dell'anno, ma si concentrano perlopiù nel periodo tra aprile e ottobre. Nei mesi di maggior presenza turistica, agosto e settembre, si contano ogni giorno in media 1.500 corse con la "Mobilcard".

Figura 2.2

Oblitterazioni sulla linea Merano-Malles (a) - 2015

Numero medio al giorno



(a) Senza stazione di Merano

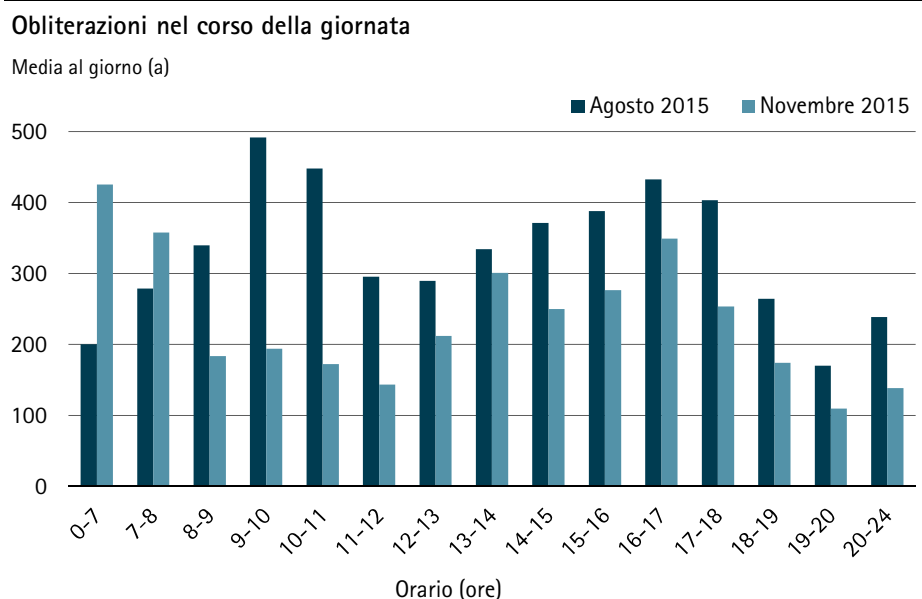
Fonte: STA SpA; elaborazione IRE

© 2017 IRE

L'utilizzo della Ferrovia a diverse ore del giorno varia fortemente nel corso dell'anno. Queste variazioni sono da ricondurre ad abitudini eterogenee dei diversi gruppi di clienti, in particolare di turisti e pendolari, che si ripercuotono fortemente sul numero di oblitterazioni nel corso della giornata. Tali differenze sono particolarmente visibili se si confronta l'utilizzo della Ferrovia nel corso della giornata in agosto e in novembre.

Agosto è il mese in cui i turisti utilizzano maggiormente la Ferrovia, mentre gli alunni e gli studenti la utilizzano meno. Questo si rispecchia anche nell'utilizzo della Ferrovia nel corso della giornata, e il numero di oblitterazioni rimane relativamente alto in agosto nel corso del giornata. Com'è da aspettarsi, è soprattutto al mattino, tra le ore 9 e le ore 11, quando i turisti si incamminano verso la meta della loro escursione giornaliera, che si contano più corse.

Figura 2.3

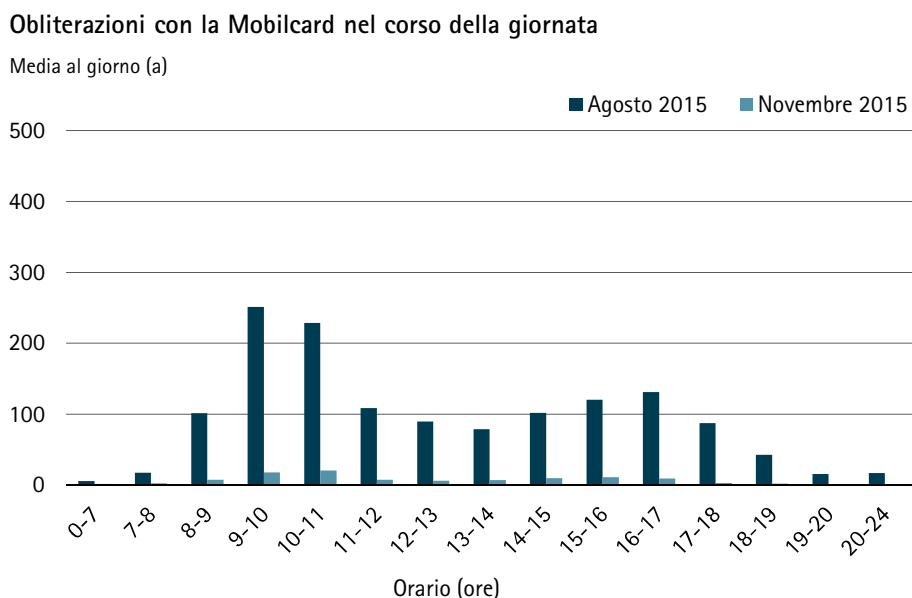


Fonte: STA SpA; elaborazione IRE

© 2017 IRE

In novembre, invece, il gruppo di clienti della Ferrovia della Val Venosta è molto diverso: utilizzano la Ferrovia principalmente pendolari, alunni e studenti, mentre la percentuale di turisti è estremamente ridotta. In particolare, l'ora di massima frequentazione della Ferrovia della Val Venosta sono le 8 del mattino, poiché è allora che la maggior parte dei pendolari si reca sul posto di lavoro o a scuola. Nel corso del resto della mattinata, invece, le corse attivate sono molte meno. Il numero di obliterazioni aumenta notevolmente solo durante i tipici orari dei pendolari che riprendono la via di casa, tra le ore 13 e le ore 14 nel caso degli alunni e verso le ore 17 nel caso dei lavoratori.

Figura 2.4



Fonte: STA SpA; elaborazione IRE

© 2017 IRE

2.3 Elettificazione

Tenuto conto della grande presenza di ospiti, nel dicembre 2014 la Giunta Provinciale dell'Alto Adige ha deliberato di elettrificare la linea ferroviaria Merano-Malles⁶. Con il passaggio dalle locomotive ad alimentazione a diesel a quelle ad alimentazione elettrica, è possibile potenziare le capacità di trasporto della Ferrovia della Val Venosta (convogli più grandi e orari più fitti) e offrire collegamenti diretti da Malles a Bolzano.

Nell'ambito dell'elettificazione, la tratta ferroviaria Merano-Malles è stata dotata di un efficiente sistema di linee aeree (25 kilovolt). Presso diverse stazioni e fermate sono stati costruiti dei sottopassaggi, prolungati i marciapiedi ed eseguiti ulteriori adeguamenti infrastrutturali. Nel corso dell'elettificazione della linea ferroviaria sarà installato anche il sistema di segnalamento europeo (ERTMS). Oltre alla conversione dei treni FLIRT presenti saranno acquistati altri 14 nuovi treni elettrici, che circoleranno anche sulle altre tratte ferroviarie dell'Alto Adige.

In base ai documenti di pianificazione, i lavori di elettificazione sulla tratta Merano-Malles dovrebbero concludersi entro il 2019. Complessivamente saranno necessari circa 53,5 milioni di euro (senza tener conto dell'acquisto dei treni FLIRT). La seguente tabella contiene gli investimenti programmati per l'intera durata del progetto:

Tabella 2,2

Stima di spesa per l'elettificazione della Ferrovia della Val Venosta		
In mio. euro		
Misure	Investimenti in programma	Quota (in percentuale)
Impianto di linea aerea e sottostazioni (rete elettrica)	23,2	35
Adeguamento altra infrastruttura	12,7	19
Sistema di segnalamento	10,7	16
Svolgimento del progetto e altre spese	6,9	10
Spese per l'elettificazione della Ferrovia	53,5	80
Acquisto treni FLIRT	13,0	20
Complessivamente	66,5	100

Fonte: STA SpA; elaborazione IRE

© 2017 IRE

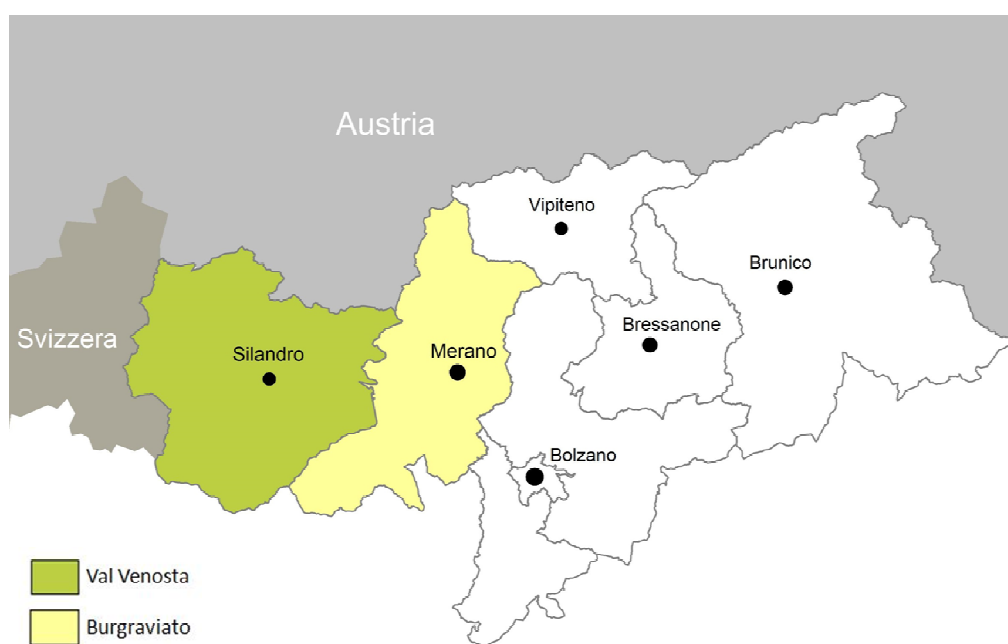
⁶ Delibera della Giunta Provinciale n. 1558 (seduta del 16.12.2014).

3. LA VAL VENOSTA E IL BURGRAVIATO DAL PUNTO DI VISTA ECONOMICO

La comunità comprensoriale Val Venosta è composta da 13 comuni e si trova nella parte occidentale dell'Alto Adige, al confine con l'Austria e la Svizzera. Con 35.500 abitanti e una superficie di 1.442 km², è tra le aree meno densamente popolate dell'Alto Adige. Con la sua posizione centrale e una popolazione di circa 6.000 abitanti, Silandro è il capoluogo della Val Venosta. Dall'altra parte il Burgraviato, con una popolazione di circa 101.600 abitanti, è più densamente popolato. I 26 comuni della comunità comprensoriale si estendono su una superficie di 1.101 km². Il capoluogo è Merano.

Figura 3.1

Posizione delle comunità comprensoriali Val Venosta e Burgraviato



Fonte: IRE

© 2017 IRE

Fino al ripristino della Ferrovia della Val Venosta nel 2005, la comunità comprensoriale Val Venosta era collegata male alla rete di trasporti pubblici dell'Alto Adige. Anche su strada la valle risulta da sempre difficile da raggiungere, poiché sorge in posizione isolata rispetto alla principale arteria di traffico (autostrada del Brennero) e la strada della Val Venosta risulta regolarmente congestionata (Tappeiner 1990).

La Val Venosta è stata a lungo un'area essenzialmente agricola. Eppure la creazione di valore nell'ambito dell'agricoltura è risultata inferiore in Val Venosta rispetto ad altre aree della Provincia, poiché le imprese sono di dimensioni mediamente piccole. Un'altra ragione è dovuta alla frammentazione dei terreni agricoli (Realteilung) da ricondurre al diritto ereditario, che prevedeva la suddivisione in parti uguali tra gli eredi della proprietà di una famiglia, e in particolare la proprietà fondiaria⁷. (Tappeiner 1990).

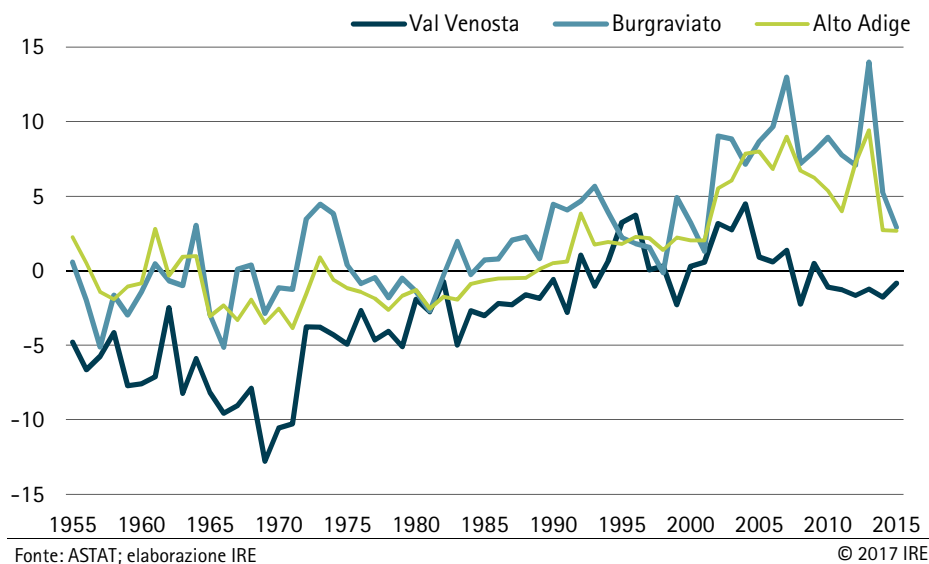
Seguendo una modalità caratteristica delle aree strutturalmente deboli, nella seconda metà del XX secolo la Val Venosta è stata interessata dal fenomeno migratorio, molto più di altre aree della Provincia. Per decenni la Val Venosta ha registrato un numero maggiore di emigrati che di immigrati, fenomeno che indica la crisi strutturale della valle in questo periodo. Rispetto alla media europea, le cifre degli emigrati sono state notevolmente superiori. Questa evoluzione tanto diversa è da ricondurre alla minore attrattiva della Val Venosta come sede di attività economiche (soprattutto nei settori dell'industria e del commercio). La mancanza di posti di lavoro in Val Venosta ha fatto sì che una parte dei gruppi più giovani della popolazione siano partiti alla ricerca di lavoro. Il fenomeno è stato osservato soprattutto nelle valli laterali della Val Venosta.

Nel Burgraviato invece il saldo migratorio per molti anni era sopra di quello a livello provinciale. Questo dato evidenzia che il Burgraviato è una comunità comprensoriale strutturalmente forte.

Figura 3.2

Saldo migratorio - 1955-2015

Valori ogni 1.000 abitanti



⁷ Prima definita *realità*.

3.1 Qual è stato lo sviluppo recente delle comunità comprensionali?

Negli ultimi dieci anni, la popolazione della Val Venosta non è più diminuita. In altre parti della Provincia, tuttavia, la popolazione ha registrato uno sviluppo molto più dinamico. Nella comunità comprensoriale Burgraviato questa è addirittura aumentata più di quella provinciale. La ragione di questa differenza è da ricondurre al numero notevolmente inferiore di immigrati stranieri stabilitisi in Val Venosta rispetto al resto della Provincia. È quanto emerge dal cosiddetto saldo migratorio: mentre nella Val Venosta il numero di immigrati ed emigrati si è perlopiù equivalso, nel Burgraviato e in Alto Adige complessivamente è stato registrato un numero molto più elevato di immigrati che di emigrati. Il saldo naturale (ovvero la differenza tra le nascite e i decessi) è stato invece relativamente costante e positivo in tutte le aree della Provincia.

Tabella 3.1

Sviluppo socioeconomico della Val Venosta, del Burgraviato e dell'Alto Adige – 2005–2015

Quantità		Popolazione	Lavoratori dipendenti	Imprese registrate	Presenze negli esercizi ricettivi
Val Venosta	2005	35.043	9.748	4.557	2.007.057
	2015	35.497	11.844	4.396	2.176.889
	Variazione (in percentuale)	1,3%	21,5%	-3,5%	8,5%
Burgraviato	2005	92.631	26.528	11.475	5.499.146
	2015	101.592	32.270	11.129	6.538.738
	Variazione (in percentuale)	9,7%	21,6%	-3,0%	18,9%
Alto Adige	2005	482.650	167.826	56.699	26.150.824
	2015	520.891	191.113	58.163	29.475.245
	Variazione (in percentuale)	7,9%	13,9%	2,6%	12,7%

Fonte: ASTAT, Infocamere, Ufficio Osservazione mercato del lavoro; elaborazione IRE

© 2017 IRE

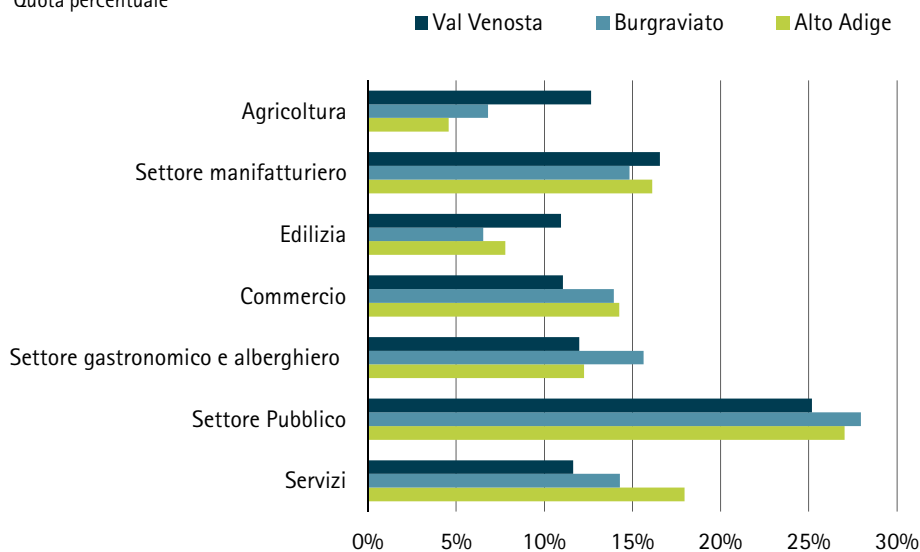
Nonostante una popolazione pressoché costante in Val Venosta negli anni passati, il numero di lavoratori dipendenti ha registrato un incremento costante. Tra il 2005 e il 2015 è stata registrata una crescita di circa il 21,5 per cento. Anche nel Burgraviato è stata registrata una crescita simile del numero di lavoratori dipendenti. Sullo stesso arco di tempo, a livello provinciale il numero di lavoratori dipendenti ha registrato un incremento proporzionalmente meno forte.

Sia nelle comunità comprensoriali Val Venosta e Burgraviato, sia a livello provinciale, la maggior parte dei lavoratori dipendenti lavora nel settore pubblico. Vi sono tuttavia alcune differenze rispetto all'Alto Adige: in proporzione, in Val Venosta ci sono molti più lavoratori dipendenti nell'agricoltura e nell'edilizia. Lo stesso vale per il settore gastronomico e alberghiero del Burgraviato. A livello provinciale, invece, rispetto alla Val Venosta e al Burgraviato si registrano molti più lavoratori dipendenti nei settori del commercio e dei servizi. Nel settore manifatturiero il quadro che si profila nella suddivisione dei lavoratori per settori è perlopiù uniforme.

Figura 3.3

Lavoratori dipendenti in base ai settori - 2015

Quota percentuale



Fonte: Ufficio Osservazione mercato del lavoro; elaborazione IRE

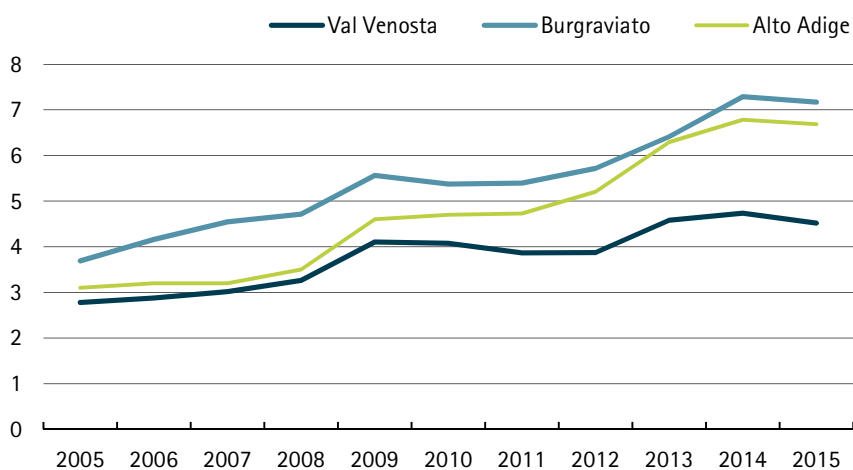
© 2017 IRE

Nel 2015, il tasso di disoccupazione, calcolato secondo il metodo dell'Ufficio Osservazione mercato del lavoro, è stato del 4,5 per cento, ovvero notevolmente inferiore a quello registrato a livello provinciale. Questa interessante differenza è aumentata notevolmente negli ultimi dieci anni. In particolare dal 2009 il tasso di disoccupazione in Val Venosta ha registrato una progressione più lenta rispetto al resto della Provincia. Il tasso di disoccupazione nel Burgraviato, invece, è leggermente al di sotto di quello provinciale.

Figura 3.4

Tasso di disoccupazione (a) - 2005-2015

In percentuale



(a) Risulta dalla proporzione: $\text{Disoccupati registrati} / (\text{Lavoratori dipendenti} + \text{Disoccupati registrati})$; sono stati presi in considerazione solo i lavoratori dipendenti residenti in età compresa tra i 15 e i 64 anni

Fonte: Ufficio Osservazione mercato del lavoro; elaborazione IRE

© 2017 IRE

Attualmente, tra i 1.000 e 1.500 venostani fanno i pendolari e vanno a lavorare in Svizzera. Il numero di lavoratori frontalieri è oggi superiore del 50-70 per cento rispetto al 2005 (Osservatorio del mercato del lavoro 2016), ed è certamente questo il motivo fondamentale dell'evoluzione positiva del tasso di disoccupazione in Val Venosta rispetto al resto della Provincia. I venostani trovano lavoro soprattutto nel Cantone dei Grigioni (nella vicina Engadina, nella Val Monastero e a Samnaun) senza dovere peraltro spostare la residenza.

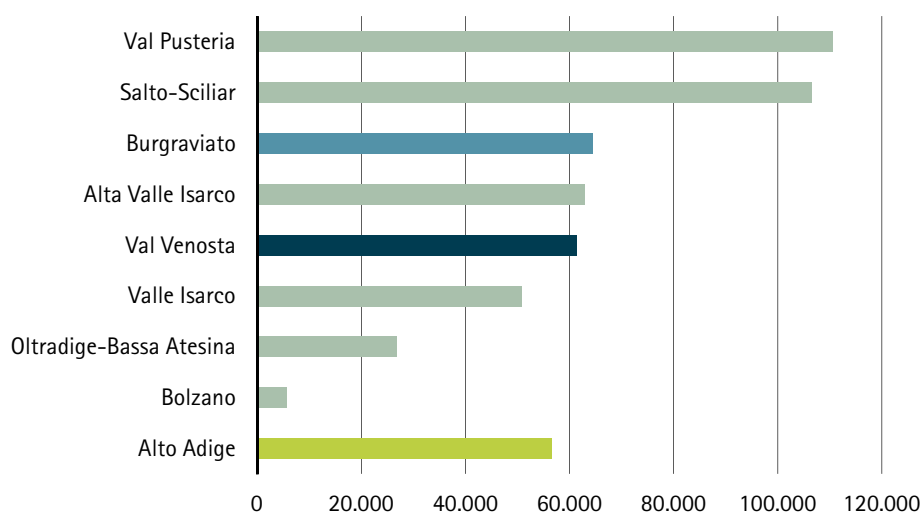
Nel 2015 sono state registrate complessivamente circa 2,2 milioni di presenze negli esercizi ricettivi della Val Venosta. Se si osserva l'evoluzione delle presenze negli ultimi dieci anni, si constata una tendenza ampiamente positiva. Dal 2005 il numero di presenze è aumentato di circa l'8,5 per cento. Nello stesso periodo, a livello provinciale è stata osservata una dinamica simile nei dati relativi alle presenze, anche se l'incremento a livello provinciale è stato leggermente più accentuato. Un contributo rilevante è stato dato dallo sviluppo nella comunità comprensoriale Burgraviato, dove i pernottamenti turistici sono aumentati del 19 per cento dal 2005.

Osservando le presenze per ogni abitante nelle diverse comunità comprensoriali altoatesine, si profila un quadro chiaro: la Val Venosta non è certo tra le aree con maggiore turismo in Provincia, come la Val Pusteria (compresa la Val Badia) o il comprensorio del Salto-Sciliar, ma si situa comunque, similmente al Burgraviato, al di sopra della media provinciale. Il turismo rappresenta quindi un importante fattore economico in Val Venosta e nel Burgraviato, contribuendo in modo sostanziale alla crescita e all'occupazione.

Figura 3.5

Intensità delle presenze negli esercizi ricettivi in base ai comprensori - 2015

Valori ogni 1.000 abitanti



Fonte: ASTAT; elaborazione IRE

© 2017 IRE

Dal confronto con l'Alto Adige, per quanto riguarda i principali indicatori economici emerge che lo sviluppo socioeconomico della Val Venosta ha registrato negli ultimi anni un andamento positivo. La valle, originariamente nota per il forte tasso di emigrati, è riuscita a invertire questa tendenza e negli anni scorsi è stata perfettamente al passo con le dinamiche economiche dell'Alto Adige.

A differenza della Val Venosta, il Burgraviato, con la conca di Merano, è da sempre una regione strutturalmente molto più forte. Mettendo a confronto i principali indicatori socioeconomici del Burgraviato con quelli provinciali si evince ben presto che negli anni scorsi la tendenza è proseguita.

4. IL PUNTO DI VISTA DEGLI STAKEHOLDER

In agosto e settembre 2016 sono stati intervistati 27 stakeholder della Ferrovia della Val Venosta in merito alle tematiche turismo, economia, popolazione, trasporti e futuri progetti infrastrutturali. Dalle interviste qualitative condotte con esperti e responsabili decisionali locali emerge una predisposizione molto positiva nei confronti della Ferrovia. Riportiamo di seguito testimonianze particolarmente pregnanti tratte dalle interviste al fine di sottolineare il contributo della Ferrovia allo sviluppo socioeconomico della Val Venosta.

4.1 Turismo

La Ferrovia svolge un ruolo importante soprattutto per il turismo. Gli intervistati hanno spiegato che la Val Venosta in quanto meta turistica è di particolare richiamo per gli amanti della natura, ed è per questo che la possibilità di utilizzare i mezzi pubblici risulta importante nelle campagne pubblicitarie a favore della valle. Diversi partner commerciali definiscono la Ferrovia come "strumento di marketing", "fiore all'occhiello" o "immagine" della Val Venosta che il marketing, le associazioni turistiche e gli alberghi venostani maggiormente comunicano agli ospiti. Secondo gli addetti del settore turistico, mezzi pubblici funzionanti sarebbero un prerequisito fondamentale per qualsiasi regione che aspiri a essere una destinazione turistica attraente.

Gli esperti nel turismo concordano su un punto: le abitudini di mobilità dei vacanzieri cambiano, e la tendenza è sempre più quella di fare vacanze *senza l'automobile*. Stando a quanto affermato dagli intervistati, gli ospiti sembrano apprezzare e utilizzare molto la Ferrovia durante il loro soggiorno. Soprattutto per l'ospite svizzero, particolarmente importante per la Val Venosta oltre che fruitore per antonomasia della ferrovia, autobus e treno sono mezzi di trasporto ecosostenibili irrinunciabili. Anche molti turisti provenienti dalla Germania e dall'Austria considerano il treno un'alternativa sostenibile per le vacanze. Alcuni albergatori riferiscono addirittura che una parte considerevole degli ospiti provenienti da questi Paesi programma l'intera vacanza anticipatamente, senza mai utilizzare l'automobile. Per l'ospite italiano, invece, l'automobile continua a essere il mezzo di trasporto prediletto per le vacanze.

Per il monte del Watles, la Ferrovia è di grande importanza. Molti visitatori viaggiano in treno fino a Malles e quindi con i bus navetta (che circolano 3 volte al giorno) proseguono per la stazione a valle del Watles. Sono convinto che alcuni dei turisti – in particolare della zona di Merano, Naturno e Laces – non farebbero il tragitto in automobile se non ci fosse la soluzione semplice che consente di non prendere la macchina. Attivando i giusti investimenti siamo riusciti ad aumentare del 60% il fatturato generato con il turismo estivo. Sono sicuro che sia anche la possibilità di raggiungerci con i mezzi pubblici a contribuire al nostro successo.

*Günther Bernhart
Presidente dell'area sciistica del Watles*

INFO BOX

VenostaCard

Dal 2014, molti alberghi, pensioni, appartamenti e campeggi offrono la VenostaCard. E ormai sono circa 200 gli esercizi ricettivi della Val Venosta ad avere aderito all'iniziativa.

La VenostaCard è composta da tre elementi portanti:

1. Mobilcard: gli ospiti possono utilizzare la Ferrovia della Val Venosta e tutti gli altri mezzi pubblici dell'Alto Adige per l'intera durata del loro soggiorno.
2. Riduzioni: dietro presentazione della VenostaCard, gli ospiti beneficiano di riduzioni sulle funivie, nei musei e negli impianti ricreativi.
3. Ulteriori prestazioni esclusive: avventure in Val Venosta disponibili solo per i titolari della VenostaCard.

Nel 2015 sono state attivate complessivamente circa 70.000 carte.

Per i turisti presenti in Val Venosta, i vantaggi derivanti dall'utilizzo della Ferrovia durante il loro soggiorno sono evidenti: la VenostaCard⁸ viene rilasciata a molti ospiti all'arrivo. Questo consente loro di risparmiare molto tempo allo sportello evitando di doversi informare in merito ai prezzi e alle offerte. Gli intervistati spiegano che la Ferrovia è l'unico mezzo di trasporto che permette di evitare le code in Val Venosta. Questo consente agli ospiti di organizzare al meglio la loro vacanza e di evitare di perdere tempo nel traffico sulla strada del Val Venosta. In particolare per i turisti che vengono per la prima volta in Val Venosta e non conoscono l'area, la Ferrovia rappresenta un'alternativa semplice all'automobile. Diversi intervistati citano a titolo di esempio il mercato del venerdì a Merano: in treno i turisti possono raggiungere la città senza stress, e all'arrivo si trovano già nel pieno centro di Merano senza dover cercare (e pagare) un parcheggio. Anche il collegamento in autobus dalle stazioni alle mete circostanti per le escursioni giornaliere funziona molto bene. In questo modo escursionisti, ciclisti e amanti dei castelli possono collegare semplicemente tra loro diverse attrattive. Gli intervistati fanno tuttavia presente che negli orari di punta e nell'alta stagione turistica si possono verificare delle difficoltà nel trasporto passeggeri. Spesso questo è causa di insoddisfazione per i turisti, soprattutto nei mesi di settembre e ottobre, quando sia loro, sia alunni e studenti utilizzano maggiormente la Ferrovia.

Organizziamo escursioni per i nostri ospiti, e per farlo utilizziamo esclusivamente i mezzi pubblici. Per una delle escursioni più popolari prendiamo prima il treno da Malles a Spondigna e proseguiamo quindi con l'autobus fino a Prato allo Stelvio: la combinazione treno-autobus funziona! Anche quando i nostri ospiti desiderano combinare diverse destinazioni consigliamo il treno. Gli ospiti fanno una prima escursione lungo il sentiero della roggia, poi visitano Castel Coira e quindi tornano in albergo in treno.

*Dorothea Schenk-Steiner
Biohotel Panorama di Malles*

⁸ La MeranCard propone un'offerta analoga agli ospiti che trascorrono le loro vacanze a Merano e dintorni.

Da un punto di vista turistico, la Val Venosta è rimasta indietro rispetto ad altre aree dell'Alto Adige, poiché era meno nota. In realtà ha molto da offrire: la natura, la tranquillità e le molte valli laterali... Il treno porta in Val Venosta molti turisti, soprattutto dalla zona di Merano, per un'escursione o una gita in bicicletta, e in questo modo contribuisce a far conoscere meglio la Val Venosta. Preziosissimi per i visitatori sono soprattutto i collegamenti autobus-ferrovia nelle valli laterali. A titolo di esempio possiamo citare i collegamenti con l'autobus per il Passo dello Stelvio o la Val Martello, che negli anni scorsi sono stati migliorati e oggi sono molto apprezzati dagli ospiti.

*Matthias Tschenett
Sporthotel Vetzan*

A differenza delle abitudini di mobilità dei turisti durante il soggiorno, diversi addetti del settore ritengono che ci sia ancora molto da fare per migliorare la raggiungibilità della Val Venosta con i mezzi pubblici. La valle potrebbe beneficiare fortemente, in termini turistici, soprattutto di migliori collegamenti ferroviari verso le zone vicine.

Oggi gli ospiti della Val Venosta arrivano e partono principalmente con la propria automobile. Secondo le stime degli addetti del settore, i due criteri principali *minor tempo* e *comodità* (ad es. per trasportare bagagli, biciclette ecc.) non sono ancora soddisfacenti per gli arrivi e le partenze dalla Val Venosta. Arrivare in treno in Val Venosta continua a essere faticoso, poiché l'ospite deve cambiare diverse volte treno e in alcuni casi deve mettere in conto lunghi tempi d'attesa alla stazione. L'arrivo e la partenza in treno sembrano essere particolarmente privi di interesse per gli ospiti tedeschi, che devono necessariamente cambiare treno a Bolzano e Merano e quindi perdono molto tempo. In generale attualmente non presenta alcuna attrattiva l'arrivo in treno attraverso il Brennero, ed è per questo che la maggior parte degli ospiti preferisce raggiungere la Val Venosta con la propria automobile. L'ospite svizzero sembra particolarmente ben disposto ad andare in vacanza in Alto Adige con il treno, e già oggi si sposta in parte in treno o autopostale per raggiungere la Val Venosta. In ogni caso, anche arrivare dalla Svizzera risulta tuttora piuttosto scomodo.

In linea di massima la coesistenza di strada e rotaia è importantissima per raggiungere la Val Venosta. Molti ospiti di Castel Coira arrivano con la Ferrovia della Val Venosta, che per noi costituisce quindi sicuramente un vantaggio. In particolare per l'arrivo e la partenza in caso di grandi eventi, come per es. i Giochi Medievali dell'Alto Adige, che si svolgono ogni anno nel nostro castello, non è più pensabile fare a meno della ferrovia come alternativa alla strada.

*Michael Stauder
Castellano di Castel Coira*

L'obiettivo è di mantenere le presenze attuali, e considerato che cala invece la durata dei soggiorni degli ospiti, dobbiamo piuttosto rivolgerci a un maggior numero di potenziali visitatori e attrarne quanti più possibile in Val Venosta. Il tema della raggiungibilità svolge un ruolo primario in tal senso.

*Karl Pfitscher
Presidente di zona Unione albergatori e pubblici esercenti*

Secondo le stime degli stakeholder intervistati, il numero di visitatori giornalieri sarebbe notevolmente aumentato dal ripristino della Ferrovia della Val Venosta. Negli ultimi anni sembrano essere aumentati in particolare gli ospiti del meranese. Alcuni degli intervistati descrivono un'escursione giornaliera in Val Venosta perfino come un punto fisso del programma del tipico turista di Merano. In particolare, la maggior parte dei turisti sembra scegliere la Ferrovia come mezzo di trasporto per fare una gita di un giorno in Val Venosta.

La Ferrovia ha contribuito a fare del turismo giornaliero un importante motore dell'economia nella Val Venosta. L'esempio migliore è quello della città di Glorenza, che vive principalmente dei turisti in gita per un giorno. Trattorie, ristoranti e negozi, ovvero tutti gli esercenti di Glorenza, beneficiano enormemente della Ferrovia della Val Venosta.

*Karl Pfitscher
Presidente di zona Unione albergatori e pubblici esercenti*

Prima che fosse ripristinata la Ferrovia, molti ospiti desistevano dal mettersi in viaggio per l'enorme traffico sulla strada della Val Venosta. Anche il numero di ospiti altoatesini che vengono solo in giornata sembra leggermente aumentato. La Val Venosta sembra essere diventata una meta giornaliera interessante, soprattutto per i pensionati. Gli intervistati sono convinti che il turismo giornaliero in Val Venosta abbia rinforzato l'economia locale e ravvivato l'intera vallata. A trarne particolarmente vantaggio sarebbero ristoranti, bar e commercianti, poiché i visitatori in gita giornaliera fanno sosta in diversi paesi.

Per i turisti la Ferrovia della Val Venosta non è solo un mezzo di trasporto per spostarsi da A a B, ma è considerata piuttosto da molti una vera e propria esperienza da fare in Val Venosta. La tratta ferroviaria scorre in parte sul versante settentrionale della valle e percorre un tratto molto diverso da quello stradale. Questo consente agli ospiti di scoprire la Val Venosta da un'altra prospettiva e di godersi il paesaggio.

*Kurt Sagmeister
Direttore Marketing Val Venosta*

Inoltre, gli intervistati citano la combinazione ferrovia-bicicletta come impulso importante per il turismo in Val Venosta. Il ciclismo è una delle attività più popolari tra i turisti, e sembra aver dato una spinta importante alla Val Venosta. L'intera vallata sembra approfittare del turismo su due ruote, primi fra tutti i ristoranti e bar nei paesi lungo la pista ciclabile. Oramai sono molti i turisti che anno dopo anno vengono in Val Venosta per esplorare la valle in bicicletta. Tra di essi ci sono anche molti visitatori del meranese che vengono in gita per un giorno in treno fino a Malles e fanno quindi ritorno a Merano in leggera discesa.

Dal ripristino della Ferrovia nel 2005, la cosiddetta "bicicletta di piacere" (cycling with pleasure) in Val Venosta è diventata un'abitudine regolare. Il ciclismo è la seconda attività principale - dopo l'escursionismo - per i turisti in Val Venosta.

*Hugo Götsch
Amministratore di Bici Alto Adige*

Alcuni dei nostri interlocutori ritengono tuttavia che vi sia ancora potenziale di miglioramento per il turismo su due ruote in Val Venosta. Soprattutto i problemi di capacità per il trasporto delle bici con la Ferrovia e il trasporto delle bici tramite l'apposita navetta su strada non convince ancora del tutto alcuni degli intervistati. Gli esperti e i responsabili decisionali sono tuttavia dell'opinione che questi problemi possano essere ampiamente risolti grazie all'imminente elettrificazione della Ferrovia.

INFO BOX

Il turismo su due ruote in Val Venosta

Il percorso ciclabile da Resia fino a Merano è lungo 82 km. Oltre al noleggio della bicicletta a Passo Resia, vi sono altri sei punti per il noleggio delle bici lungo la Ferrovia della Val Venosta (Malles, Spondigna, Silandro, Laces, Naturno e Merano). Nei sette mesi da aprile a ottobre, una media di circa 141 bici a noleggio e 28 e-bikes percorrono ogni giorno la Val Venosta. Nella stagione ciclistica 2016, il numero di biciclette nolleggiate in Val Venosta è stato di 29.700 bici e 6.000 e-bikes (Sportservice Erwin Stricker Bici Alto Adige). A questi si aggiungono ancora gli innumerevoli ciclisti che percorrono la valle con la loro bici.

4.2 Sede di attività economiche

La maggior parte degli stakeholder è scettica circa l'utilità della Ferrovia per le imprese al di fuori del settore turistico. L'opinione generale è che la Val Venosta non abbia acquisito maggiore attrattiva come sede di attività economiche grazie alla presenza della Ferrovia. Di conseguenza, non avrebbe contribuito nemmeno all'insediamento delle imprese in Val Venosta.

La raggiungibilità garantita dalla presenza della Ferrovia rappresenta senza dubbio un punto vantaggioso per alcune aziende, ma in realtà sembra ripercuotersi ben poco sui lavoratori delle aziende in Val Venosta, poiché la maggior parte di essi continua a raggiungere il posto di lavoro in automobile. Da un lato i collaboratori delle aziende più importanti, come Hoppe e Ivoclar Vivadent, vivono nelle immediate vicinanze del posto di lavoro e non utilizzano la Ferrovia. Dall'altro, diverse stazioni in Val Venosta non sono ben collegate alle zone industriali, e i lavoratori prediligono quindi l'automobile per recarsi al lavoro. Solo pochi intervistati ritengono che le imprese siano in grado di attirare lavoratori adeguati da località più lontane grazie alla presenza della Ferrovia della Val Venosta.

Diverse zone industriali nella Val Venosta si trovano fuori dai centri abitati e mancano i collegamenti con la stazione ferroviaria. Ad esempio nella zona industriale di Vezzano, la più grande di Silandro, non c'è un collegamento con la stazione di Silandro o di Coldrano.

*Matthias Tschenett
Sporthotel Vetzan*

Anche per quanto riguarda il trasporto merci, gli esercenti sono cauti. La Ferrovia della Val Venosta non consente attualmente il trasporto di merci, per cui la strada continua a restare indispensabile per l'artigianato, l'industria e la frutticoltura in Val Venosta. Per questo, al posto della Ferrovia gli imprenditori avrebbero preferito ampliare la strada. Diversi intervistati fanno intendere che le imprese beneficiano solo indirettamente del minore traffico su strada nel trasporto merci.

Secondo la maggior parte degli intervistati, anche in futuro non sembra opportuno trasferire il trasporto merci su rotaia. Su arterie secondarie come quella della Val Venosta, il trasporto merci deve continuare a svolgersi su strada, poiché questo è l'unico modo che consente le forniture "just-in-time". Solo alcuni intervistati potrebbero immaginarsi il trasporto merci in Val Venosta su rotaia: collegando la Ferrovia alle zone industriali e ai consorzi potrebbe anche essere realizzabile, ma il progetto risulterebbe estremamente costoso.

La maggior parte della merce delle aziende della Val Venosta attraversa Passo Resia. Qui il trasporto su strada è molto più conveniente. Per cui non riesco a immaginarmi che in futuro il trasporto delle merci delle aziende in Val Venosta possa essere fatto su rotaia.

*Andreas Tauber
Responsabile economia aziendale, Hoppe SpA*

4.3 Popolazione

Gli intervistati sono certi che la Ferrovia influisca positivamente sulla qualità di vita degli abitanti della Val Venosta. È soprattutto la popolazione ad avere beneficiato della migliore offerta di mobilità grazie alla Ferrovia della Val Venosta. Tutti gli stakeholder intervistati confermano che la Ferrovia costituisce un grande valore aggiunto per i pendolari, gli studenti, i giovani e gli anziani. Abitanti della Val Venosta di ogni età utilizzano volentieri la Ferrovia sia nella quotidianità lavorativa, sia nel tempo libero. La Ferrovia consente di essere mobili non solo all'interno della valle, ma anche per raggiungere le città di Merano e di Bolzano. Il treno offre peraltro il vantaggio di evitare gli ingorghi nel traffico e dell'affidabilità, grande valore aggiunto, considerata la situazione del traffico in Val Venosta.

- Pendolari: tutti i lavoratori che si recano al lavoro con la Ferrovia della Val Venosta sembrano preferire il treno all'auto per motivi finanziari. Tra l'altro è possibile sfruttare il tempo a bordo per lavorare o rilassarsi e si arriva così al lavoro senza stress.
- Studenti: la Ferrovia si presta per il trasporto degli studenti poiché è più interessante in termini di tempo e più affidabile del sistema di autobus. Secondo alcuni stakeholder è positivo che, grazie al collegamento ferroviario, gli studenti debbano soggiornare meno nei convitti. Ad esempio l'Istituto comprensivo di Silandro ha adeguato il proprio orario agli orari della Ferrovia della Val Venosta per consentire ai pendolari trasferimenti ottimizzati in termini di tempo. Il treno consente anche di fare visite didattiche, insegnando peraltro agli alunni la praticità e utilità dei mezzi pubblici. Poiché gli studenti hanno l'abo+, si tratta di una variante economica che consente di sgravare finanziariamente le famiglie.
- Giovani e anziani: la Ferrovia consente di essere mobili alle persone che non dispongono di patente o di un'automobile propria. Lo stesso vale per i disabili, per i quali la Ferrovia della Val Venosta rappresenta un interessante mezzo di trasporto.

INFO BOX

Residenza e sede degli studi degli studenti di scuola superiore nella Val Venosta (anno scolastico 2015/16)

I 1.213 studenti di scuola superiore della Val Venosta si suddividono principalmente nei tre centri scolastici di Malles, Silandro e Merano. Il 68,6 per cento degli studenti frequenta una scuola superiore nell'ambito della propria comunità comprensoriale (326 a Malles e 506 a Silandro), e un altro 23,9 per cento (290 studenti di scuola superiore) si reca a Merano. Sono iscritti nelle scuole superiori della Val Venosta 1.010 studenti (470 a Malles e 540 a Silandro), di cui 786 fanno i pendolari nel comune in cui ha sede la scuola (ASTAT 2016).

Le stazioni ferroviarie sembrano essere diventate dei punti d'incontro prediletti dalla popolazione della Val Venosta. Negozi, caffè, informazioni turistiche, noleggio bici e analoghe offerte culturali e culinarie fanno di molte stazioni lungo la tratta Merano-Malles un punto d'attrazione per le persone di ogni età. Inoltre, la Ferrovia è sempre più legata a quanto accade nella valle. In occasione di manifestazioni pubbliche, ad esempio, si bada ad adeguare gli orari dei treni o a mettere a disposizione un servizio navetta per consentire ai visitatori di recarsi a questi eventi con i mezzi pubblici. Diversi stakeholder si auspicano a tale proposito un treno più tardi la sera da utilizzare soprattutto in occasione di manifestazioni serali.

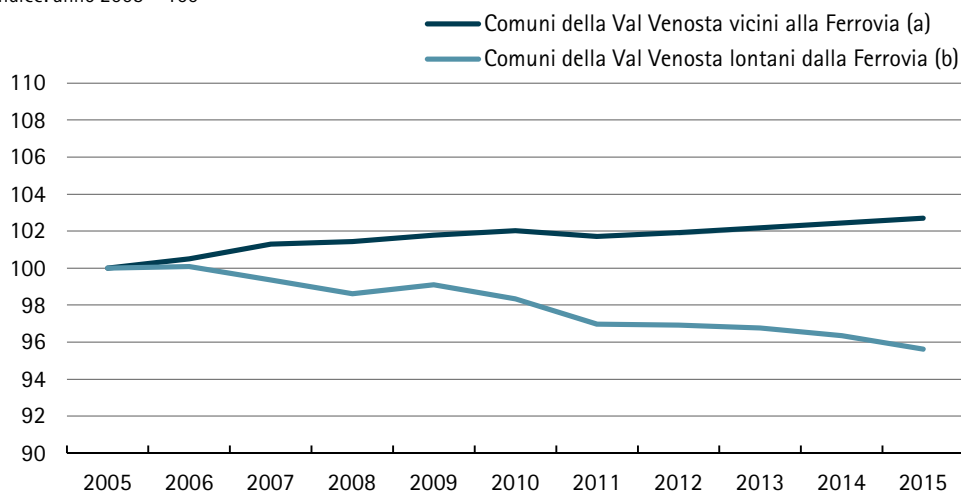
Gli intervistati non sono certi che la Ferrovia influenzi lo sviluppo della popolazione in Val Venosta. Diversi intervistati ritengono che la Ferrovia non rappresenti un motivo primario a favore o contro la decisione di lasciare la Val Venosta. La Ferrovia non sembra fare alcuna differenza soprattutto per le località a rischio esodo, situate a una certa distanza dalla Ferrovia stessa. L'offerta di mobilità per la popolazione residente in prossimità della Ferrovia è invece diventata più interessante, e almeno lì si può dire che la Ferrovia della Val Venosta possa avere un effetto percepibile sullo sviluppo degli insediamenti. La Ferrovia consente alle persone che vi abitano un collegamento rapido e conveniente tra il domicilio e il posto di lavoro, ed è per questo che la Val Venosta è ormai richiesta come residenza.

La seguente illustrazione (Popolazione residente nella Val Venosta secondo l'ASTAT) conferma l'evoluzione diversa della popolazione residente nei comuni della Val Venosta vicini alla Ferrovia e nei comuni lontani dalla Ferrovia:

Figura 4.1

Sviluppo della popolazione residente in Val Venosta - 2005-2015

Indice: anno 2005 = 100



(a) Castelbello-Ciardes, Laces, Silandro, Lasa, Sluderno, Malles, Gioienna e Prato allo Stelvio
 (b) Curon Venosta, Martello, Senales, Tubre, Stelvio

Fonte: ASTAT; elaborazione IRE

© 2017 IRE

Non credo che la Ferrovia influenzi la scelta delle persone in contesto rurale di andarsene o meno. Sono soprattutto i giovani, tendenzialmente, a preferire gli agglomerati urbani, e negli agglomerati urbani della Val Venosta, quali Naturno o Silandro, la Ferrovia può invece svolgere un ruolo importante per lo sviluppo della popolazione.

*Gustav Erich Tappeiner
Sindaco di Castelbello-Ciardes*

La Val Venosta presenta alcuni comuni a forte rischio di emigrazione. Nelle località nei pressi della Ferrovia si può osservare una crescita della popolazione, innanzitutto poiché lì vi sono più posti di lavoro di qualità elevata, e in secondo luogo perché la Ferrovia è uno strumento importante per recarsi sul posto di lavoro. Se non esistesse la Ferrovia, a mio parere anche queste località sarebbero maggiormente esposte al rischio di emigrazione. Più le persone sono mobili e più facilmente raggiungono il posto di lavoro da casa, maggiore è la probabilità che rimangano in Val Venosta. Mezzi pubblici funzionanti contribuiscono a fare in modo che gli abitanti rimangano nella valle.

*Helmut Fischer
Sindaco di Laces*

In generale gli esperti notano che si osserva una forte tendenza all'utilizzo dei trasporti pubblici tra la popolazione. Questa evoluzione rende ancora più importante il buon funzionamento dei mezzi pubblici, poiché in futuro sempre più persone rinunceranno ad avere una seconda automobile. Gli intervistati sono convinti che l'elettrificazione della linea ferroviaria aumenterà la frequenza e la capacità della Ferrovia, rendendo più interessante ancora il treno come opzione per i pendolari.

4.4 Traffico

La Ferrovia contribuisce a limitare il traffico sulla strada della Val Venosta, di questo gli stakeholder sono convinti. L'attuale situazione del traffico nella Val Venosta sarebbe molto peggiore se non fosse stata rimessa in funzione la Ferrovia. Molte automobili e gran parte degli autobus per il trasporto di pendolari, alunni e turisti, oggi non circolano più, e questo consente di ridurre la formazione di code e di perdere anche meno tempo su strada.

Se alla situazione attuale su strada si aggiungessero gli utenti della Ferrovia della Val Venosta, ci troveremmo davanti a un grande problema, e la strada sarebbe vicina al collasso.

*Andreas Tappeiner
Presidente della comunità comprensoriale Val Venosta*

Se i venostani non utilizzassero la Ferrovia, ma l'automobile o gli autobus, naturalmente ci sarebbero molte più code e rumore. Questo rappresenterebbe un grande stress ulteriore e si ripercuoterebbe negativamente sulla qualità della vita in Val Venosta.

*Josef Bernhart
Sostituto del Direttore dell'Istituto
per il Management Pubblico dell'Eurac di Bolzano*

Nonostante l'alleggerimento delle strada ottenuto grazie alla Ferrovia, la Val Venosta continua ad avere un problema di traffico poiché in generale sono aumentati il traffico di passaggio e il traffico individuale in Val Venosta. Soprattutto nei mesi estivi si percepisce un aumento del traffico su strada dovuto alla presenza di turisti e anche all'aumento del traffico di passaggio. Gli intervistati fanno notare che questa è la ragione per cui i valori dell'aria e l'inquinamento acustico in Val Venosta di recente non sembrano essere migliorati. In tale contesto si dice spesso che i treni diesel oggi non soddisfano i requisiti tecnici per tutelare l'ambiente. Solo con l'imminente elettrificazione la Ferrovia della Val Venosta costituirà un mezzo di trasporto realmente ecologico.

I fattori ambientali quali le emissioni acustiche e nell'aria purtroppo non sono migliorati negli ultimi anni, poiché il traffico su strada non è diminuito. Tuttavia, se tutti coloro che attualmente utilizzano la Ferrovia utilizzassero la strada in automobile o in autobus, naturalmente il traffico sarebbe molto superiore. In questo senso la Ferrovia della Val Venosta ha consentito almeno di evitare un netto peggioramento della situazione del traffico.

*Gustav Erich Tappeiner
Sindaco di Castebello-Ciardes*

Prima del ripristino della Ferrovia, molti responsabili decisionali, primi fra tutti gli esercenti, avrebbero preferito l'ampliamento della strada. Oggi gli stakeholder sono convinti che con il ripristino della Ferrovia sia stata imboccata la strada giusta. Se peraltro si fosse deciso di ampliare la Strada della Val Venosta, il traffico di automezzi pesanti in Val Venosta sarebbe aumentato maggiormente. Anche per molti abitanti del posto, che oggi si muovono perlopiù con la Ferrovia della Val Venosta, l'automobile sarebbe forse rimasto il mezzo di trasporto prediletto.

Se la Ferrovia della Val Venosta non avesse ripreso a funzionare, la Strada della Val Venosta sarebbe stata ampliata, con tutte le conseguenze negative per l'ambiente e il paesaggio. Avrebbe probabilmente avuto come conseguenza un massiccio traffico di transito.

*Andreas Riedl
Federazione Protezionisti Sudtirolesi*

Ciò nonostante, gli stakeholder intervistati sono certi che un accostamento funzionante di strada e rotaia sia imprescindibile per avere il controllo della situazione attuale del traffico in Val Venosta. Da un lato l'offerta di mobilità della Ferrovia dovrebbe essere resa ancora più concorrenziale (grazie all'elettrificazione), il che dovrebbe consentire di incrementare l'utilizzo della Ferrovia per il trasporto di persone e alleggerire ulteriormente il traffico su strada. D'altro canto, la strada dovrebbe funzionare in parallelo alla Ferrovia con realizzazione di soluzioni per il traffico quali ad esempio la costruzione di circonvallazioni e le possibilità di sorpasso nella Bassa Val Venosta per mantenere scorrevole il traffico su strada.

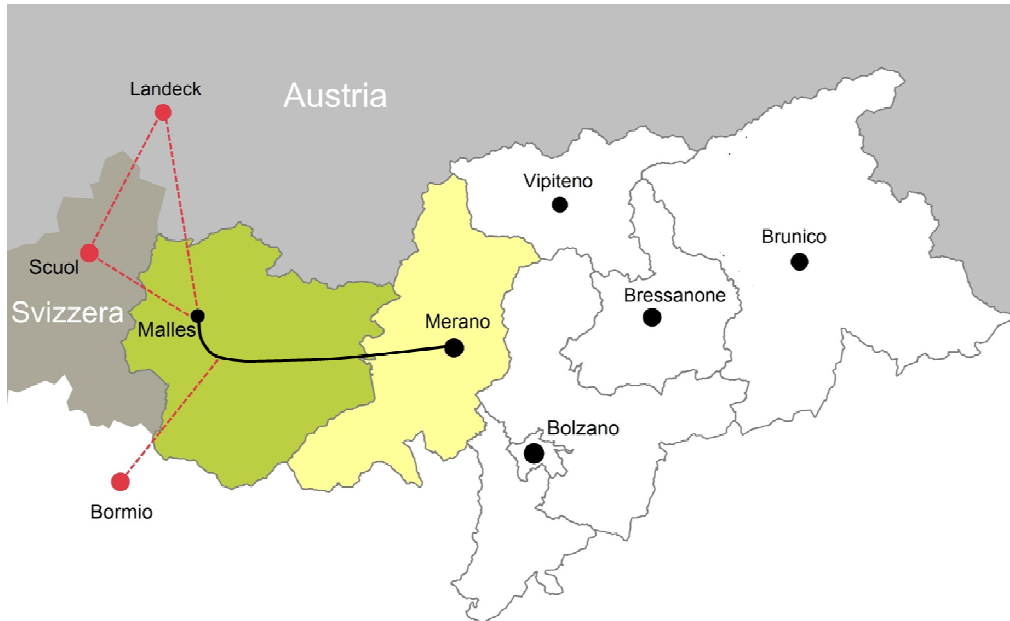
4.5 Futuri progetti infrastrutturali

Da alcuni anni sono in discussione diversi progetti infrastrutturali volti a consentire il collegamento della Val Venosta con le regioni vicine:

- Collegamento della Ferrovia della Val Venosta da Malles a Scuol (CH)
- Collegamento della Ferrovia della Val Venosta da Malles a Landeck (AT)
- Galleria ferroviaria sotto il Passo dello Stelvio fino a Bormio (IT)

Figura 4.2

Possibili collegamenti ferroviari in aree vicine



Fonte: IRE

© 2017 IRE

Al fine di raccogliere le valutazioni degli esperti e responsabili decisionali intervistati in merito alla potenziale utilità di questi progetti, l'ultima parte dell'intervista consisteva nella seguente domanda: "A suo parere, di quale progetto infrastrutturale beneficerebbe maggiormente la Val Venosta ovvero quali nuovi mercati bisognerebbe aprire?". In linea di massima gli intervistati accolgono favorevolmente tutti e tre i progetti ferroviari, poiché non vogliono più che la Val Venosta sia considerata una "valle laterale" o una "vicolo cieco". In tal senso secondo gli interessati, soprattutto il collegamento alla rete ferroviaria svizzera costituirebbe un grande salto di qualità per la Val Venosta.

Gli intervistati concordano che il settore del turismo beneficerebbe enormemente di un collegamento con la Svizzera. Da un lato, il visitatore svizzero è un ospite con un elevato potere d'acquisto grazie al cambio vantaggioso del franco svizzero. Dall'altro, è già abituato a muoversi con i mezzi pubblici. Per questo nel mercato svizzero si cela un grande potenziale. Secondo le valutazioni degli stakeholder, grazie a un interessante collegamento ferroviario si potrebbe incrementare sia il numero di ospiti in giornata, sia quello delle presenze di ospiti svizzeri. La linea autopostale esistente Zernezz-Malles oggi sembra essere utilizzata principalmente da svizzeri che abitano vicino al confine con l'Alto Adige per gite in giornata e shopping oltre confine. Con un collegamento ferroviario fino a Scuol, la Val Venosta diventerebbe interessante anche per ospiti più lontani in Svizzera.

Di anno in anno, sempre più ospiti arrivano in treno in Val Venosta. A viaggiare in treno sono soprattutto gli ospiti svizzeri. Gli svizzeri sono generalmente noti per essere utenti assidui dei mezzi pubblici, e sono anche più pazienti di altri ospiti, ad esempio quelli provenienti dall'Italia. Per questo un collegamento diretto con la Svizzera sarebbe auspicabile per facilitare l'arrivo e la partenza degli ospiti svizzeri con i mezzi pubblici. Inoltre, con un collegamento interessante come orario tra Zurigo e Merano si potrebbero attirare molti altri visitatori in giornata dalla Svizzera, con conseguente valorizzazione della Val Venosta dal punto di vista turistico.

*Manfred Pinzger
Presidente dell'Unione Albergatori e Pubblici Esercenti dell'Alto Adige*

In caso di collegamento con Landeck, ci si allaccerebbe a una rete ferroviaria funzionante analogamente a quella svizzera. Con la realizzazione di questo progetto, la Val Venosta sarebbe più vicina all'Austria e alla Germania meridionale, il che sarebbe di certo interessante anche per molti abitanti del posto, ad esempio studenti che vanno all'università a Innsbruck. Diversi organi politici fanno tuttavia notare in tale contesto che un collegamento a Landeck attraverso la Svizzera sarebbe più opportuno.

Secondo il parere degli intervistati, una galleria di collegamento a Bormio sarebbe invece meno interessante per la Val Venosta rispetto agli altri due progetti.

Dei tre progetti, il collegamento alla Svizzera rappresenta l'alternativa più opportuna. La realizzazione di un collegamento ferroviario da Malles a Scuol rappresenterebbe, se realizzata, un salto quantico. La Ferrovia da Malles a Landeck a mio parere non è realistica, bisognerebbe costruire una galleria lunghissima a causa del dislivello, secondo me è un progetto difficilmente finanziabile. Realizzando invece il collegamento con Scuol, da lì si potrebbe proseguire per Landeck. In questo modo saremmo collegati sia con Zurigo, sia con Landeck.

*Ulrich Veith
Sindaco di Malles*

Il progetto ferroviario di Scuol è considerato il "più realizzabile dal punto di vista tecnico" o "quello finanziariamente più sostenibile", ed è per questo che la fattibilità potrebbe essere confluita nella valutazione positiva del progetto. Il progetto ferroviario da Malles direttamente a Landeck sarebbe invece molto complesso in termini tecnici e pertanto oltremodo costoso. Anche la galleria ferroviaria sotto il Passo dello Stelvio fino a Bormio è considerata relativamente "costosa" o "difficile da realizzare".

ALLEGATO A STAKEHOLDER INTERVISTATI

Tabella A-1

Stakeholder intervistati		
In base alle tematiche		
	Persona	Funzione
Turismo	Andreas Tschurtschenthaler	IDM - PR & Content Management
	Kurt Sagmeister	Direttore Marketing Val Venosta
	Matthias Tschenett	Presidente Marketing Val Venosta
	Manfred Pinzger	Presidente Unione Albergatori e Pubblici Esercenti Alto Adige
	Karl Pfitscher	Unione Albergatori e Pubblici Esercenti Alto Adige Presidente dell'area Val Venosta
	Sandra Stricker	Activ Resort Bamboo a Laces
	Dorothea Schenk-Steiner	Biohotel Panorama di Malles
	Hugo Götsch	Amministratore Bici Alto Adige
	Günther Bernhart	Presidente area sciistica del Watles
	Michael Stauder	Castel Coira Sluderno
	Jakob Kristler	Noleggio bici Lana
Andreas Wieser	Noleggio bici Spondigna	
Sede di attività economiche	Andreas Tauber	Responsabile economia aziendale, Hoppe SpA
	Angelika Kaserer	Amministrazione del personale, Ivoclar Vivadent
	Andreas Nagl	Presidente circondariale apa Bassa Val Venosta
	Dietmar Spechtenhauser	unione commercio turismo servizi Presidente comunità comprensoriale Val Venosta
	Josef Wielander	Direttore VI.P
Popolazione & traffico	Gustav Erich Tappeiner	Sindaco di Castelbello-Ciardes
	Ulrich Veith	Sindaco di Malles
	Helmut Fischer	Sindaco di Laces
	Andreas Tappeiner	Presidente della comunità comprensoriale Val Venosta
	Rudolf Maria Maurer	Rappresentante Associazione tutela ambiente Val Venosta
	Andreas Riedl	Federazione Protezionisti Sudtirolesi
	Griseldis Dietl	Federazione Protezionisti Sudtirolesi
	Josef Bernhart	Sostituto del Direttore dell'Istituto per il Management Pubblico dell'Eurac di Bolzano
	Werner Oberthaler	Direttore dell'Istituto d'istruzione secondaria di secondo grado di Malles
	Reinhard Karl Zangerle	Direttore dell'Istituto comprensivo di Silandro

© 2017 IRE

ALLEGATO B

LINEE GUIDA PER L'INTERVISTA

1. Atmosfera generale:

- In generale: Quali vantaggi e svantaggi comporta, a suo parere, la Ferrovia della Val Venosta per le imprese e la popolazione in Val Venosta?
- A suo parere quali sono le possibilità di migliorare l'offerta della Ferrovia della Val Venosta? In che cosa si può ancora migliorare?
- La preghiamo di valutare il successo della Ferrovia dal suo ripristino nel 2005.

2. Turismo:

- Quale significato assume la Ferrovia per la destinazione turistica Val Venosta?
- A suo parere cosa significa la Ferrovia per la raggiungibilità della Val Venosta? Quale ruolo svolge la Ferrovia all'arrivo e alla partenza degli ospiti?
- Gli ospiti hanno più possibilità di organizzare le loro vacanze grazie alla Ferrovia della Val Venosta? Quanto è popolare la Ferrovia tra i turisti?
- Quale ruolo svolge la Ferrovia della Val Venosta per il turismo in giornata?
- Pensi al numero di ospiti, agli arrivi e alle presenze. Crede che la Ferrovia della Val Venosta svolga un ruolo nella progressione di queste cifre?
- Come si sarebbe sviluppata l'economia nel settore del turismo in Val Venosta se non fosse stata rimessa in esercizio la Ferrovia?

3. Sede di attività economiche:

- Quale ruolo svolge la Ferrovia della Val Venosta per la Val Venosta in quanto sede economica? Che cosa è cambiato per le imprese dal ripristino della Ferrovia nel 2005?
- I lavoratori nella sua azienda utilizzano la Ferrovia per raggiungere il posto di lavoro? Questo come si riflette sulla durata degli spostamenti dei pendolari?
- La Ferrovia si riflette sulla disponibilità di lavoratori delle imprese?
- Crede che la sua azienda sia più facile e rapida da raggiungere grazie alla Ferrovia?

4. Popolazione & traffico:

- Quale ruolo svolge la Ferrovia della Val Venosta per la qualità della vita dei venostani?
- Quali sono i vantaggi della Ferrovia per i giovani, gli anziani e i lavoratori?
- Pensi allo sviluppo della popolazione in Val Venosta: ritiene che la Ferrovia della Val Venosta svolga un ruolo in tal senso? La Ferrovia potrebbe contribuire a ridurre l'emigrazione della popolazione dalle zone rurali?
- Secondo lei qual è stata l'evoluzione dell'inquinamento acustico e dell'aria in Val Venosta dal ripristino della Ferrovia?
- Pensi alla situazione del traffico in Val Venosta: ritiene che la Ferrovia si rifletta sulla presenza di traffico su strada?

5. Prospettive future

- In conclusione: Di quale progetto infrastrutturale futuro beneficerebbe maggiormente la Val Venosta e perché? Pensi ai diversi mercati che si potrebbero conquistare. Quale collegamento le sembra più interessante?

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

ASTAT (2016)

Luogo di residenza e luogo di studio degli studenti delle scuole secondarie di II grado. Anno scolastico 2015/16. Bolzano: Provincia autonoma di Bolzano/Alto Adige, Istituto provinciale di statistica - ASTAT.

Osservatorio del mercato del lavoro (2016)

I frontalieri dell'Alta Val Venosta: una panoramica. Bolzano: Provincia autonoma di Bolzano/Alto Adige, Ripartizione Lavoro.

Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE. Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni DATEC (2007)

Effetti territoriali delle infrastrutture di trasporto – Sintesi degli studi di caso. Berna: Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE.

Lüthi S., Hurst T., Cavelti G., Polini D. (2015)

Trendszenario Gotthard-Achse. Mögliche Auswirkungen des neuen Gotthard- und Ceneri-Basistunnels auf Raum und Verkehr.

Tappeiner G. (1990)

Gutachten zu den wirtschaftlichen Entwicklungsmöglichkeiten der Gemeinden des Oberen Vintschgaus und des Deutschnonbergs. Innsbruck: Universität Innsbruck.

IRE

Istituto di
ricerca economica

IRE – Istituto di ricerca economica
I-39100 Bolzano
Via Alto Adige 60

T +39 0471 945 708

www.camcom.bz.it/ire
ire@camcom.bz.it



CAMERA DI COMMERCIO,
INDUSTRIA, ARTIGIANATO
E AGRICOLTURA DI BOLZANO

