

AlpTransit, avanti tutta, nonostante le difficoltà

Pubblicato: Sabato 3 Aprile 2004

☒ AlpTransit prosegue, nonostante le difficoltà economiche. E' di ieri una visita istituzionale della Commissione Territorio della Regione Lombardia, guidata dal presidente, Margherita Peroni, e dai consiglieri Ferrazzi, Bisogni, Rivolta, Confalonieri e Reguzzoni e voluta dal Collegio Periti Industriali della Provincia di Varese. La commissione è il gruppo di lavoro dalla cui attività passa anche il futuro delle vie di comunicazione ad alta velocità su rotaia, lombardo. Gli immediati interlocutori di quanto sta avvenendo al di là delle Alpi. AlpTransit, dunque, va avanti. Tre chilometri di galleria in più negli ultimi quattro mesi, sommati i diversi cantieri aperti alle due estremità del tunnel di 57 km che tra una decina d'anni, taglierà come burro il massiccio del Gottardo avvicinando Zurigo e Lugano e, si spera, Milano e la Lombardia. Anche la Regione Lombardia vuole sapere: nelle ultime settimane si è parlato di un aumento dei costi complessivi del progetto. Qualcuno ha messo in discussione il proseguimento della galleria di base del Gottardo: vale a dire, quel secondo tunnel sotto il Monte Ceneri che dovrà avvicinare drasticamente Bellinzona e Lugano, e spalancare le porte verso l'Italia. "Il finanziamento per il progetto del Ceneri – spiega Renzo Chiggia, dirigente del settore Sud AlpTransit – è stato approvato ma congelato. Lo "scongelamento" deve passare di nuovo per il Parlamento. Ultimamente ci sono state discussioni che hanno messo in dubbio la disponibilità finanziaria. In realtà una camera si è già espressa a favore, l'altra deve ancora farlo".

"Non prendiamo in considerazione nessun progetto alternativo al traforo del Ceneri – rassicura Riccardo De Gottardi, responsabile Sezione Trasporti e pianificazione territoriale del Canton Ticino – siamo certi che alla fine non ci saranno cambiamenti di rotta", pur confessando che negli ultimi tempi un nuovo vento politico nella Confederazione ha raffreddato, e non poco, gli entusiasmi sul progetto.

"E' stato forse un problema di comunicazione – spiega invece Stefan Flury, Dirigente del settore galleria di Base Gottardo Sud -; lo stanziamento iniziale (di circa 30 miliardi di franchi per tutti i progetti ferroviari della Confederazione, *ndr*) prevedeva già una riserva di 2 miliardi di franchi per eventuali aumenti dei costi". Piuttosto, all'ordine del giorno a Berna, vi è la discussione su come riaggiornare la ripartizione dei costi complessivi. L'intero progetto di ammodernamento del sistema ferroviario elvetico – di cui la galleria del Gottardo rappresenta solo il 20% e quella del Ceneri solo il 5% – poggia su 4 pilastri di finanziamento: la tassa sul traffico pesante, approvata da un referendum popolare, che coprirà il 55% dei costi; una tassa sul carburante, un aumento dell'Iva e per il 15% su un indebitamento che graverà sulle spalle dei gestori della rete ferroviaria. E' su quest'ultima voce che il dibattito si è aperto. La soluzione alternativa ipotizzata al momento è che possa venire allungato nel tempo il prelievo fiscale sul traffico dei veicoli pesanti.

Ma non è in discussione l'obiettivo generale: passare già entro il 2009 dagli attuali 1 milione 300 mila veicoli commerciali a 650 mila. Un disegno ambizioso che può riuscire solo in un sistema dei trasporti integrato e che veda andare di pari passo, insieme alla Svizzera, le due regioni direttamente interessate all'asse del Gottardo: il Baden Wurttemberg e la Lombardia. Da sole queste due regioni rappresentano un bacino di 20 milioni potenziali utenti del nuovo asse ferroviario. Altro obiettivo sarà la velocizzazione dei tempi di percorrenza: Milano Zurigo sarà una tratta percorribile in due ore e 10 minuti. Cosa succederà a sud di Lugano, non è

ancora certissimo. De Gottardi ammette che per un progetto definitivo se ne parlerà tra quattro o cinque anni. Resta inteso che orientativamente la linea maestra è tracciata: preferenza alla direttrice storica, la linea Lugano-Chiasso, potenziata e velocizzata. Da qui, auspicabilmente, l'innesto sulla linea veloce Chiasso-Monza-Seregno. Da questo snodo, i viaggiatori scenderanno a Milano e poi verso sud, le merci sgonderanno verso est in direzione Bergamo-Trieste. Una data, però, è già impressa nell'agenda svizzera. Entro il 2010 l'obiettivo sarà quello di veder attivato, come parte del progetto di mobilità regione Ticino- Lombardia, il collegamento tra Mendrisio- Arcisate-Stabio- Varese-Malpensa. I consiglieri regionali lombardi, da parte loro, rispondono: "Ci stiamo muovendo parallelamente agli svizzeri, in coerenza con loro. Stiamo lavorando a diversi progetti – ribadisce Margherita Peroni – il quadruplicamento della tratta Monza Chiasso, il progetto per la gronda est, il collegamento con Malpensa, tramite l'Arcisate Stabio. Tre progetti già presentati in Regione e al Ministero. L'Arcisate-Stabio, già approvata dal Pirellone, è già all'attenzione del Cipe. E' ancora ad un livello di studio di fattibilità il collegamento a sud tra Malpensa e Milano e il potenziamento della Bellinzona-Luino". Su questa tratta in particolare, nonostante manchino, sia da una parte che dall'altra, progetti definiti, si giocherà la partita del traffico merci, sia dall'asse del Gottardo sia per quelle che il futuro tunnel del Lotschberg, in funzione dal 2007, non riuscirà a sopportare. L'asse che si collegherà via Novara al Sempione e a sud collegherà il nord dell'Europa con il porto di Genova.

Redazione VareseNews

redazione@varesenews.it