

AlpTransit va e l'Italia è ancora ferma

Pubblicato: Venerdì 19 Ottobre 2007

La Svizzera tira le orecchie all'Italia. **L'Alptransit avanza e gli elvetici temono che la nostra parte di lavori ritardi troppo.** La richiesta di assicurazioni riguarda lo sbocco sud del tunnel di base del Gottardo. Dovrà essere pronto entro il 2017, anno di apertura del traforo ferroviario. **L'Italia risponde che ci sarà. Ma che, per ora, non ci sono soldi.**

Gli svizzeri, hanno le idee ben chiare e si pongono l'obiettivo di **spostare oltre il 50% del traffico merci dalla gomma sui binari** andando così a velocizzare, razionalizzare e implementare lo sviluppo economico di importanti regioni industriali europee che si affacciano sull'asse nord-sud tra Rotterdam e Genova. L'obiettivo ambizioso è costoso ma anche di fondamentale importanza – hanno detto tutti i presenti a un dibattito a Locarno sull'Alp Transit, elogiando anche il fatto che la Svizzera si sia sobbarcata la gran parte dei costi – **ma il futuro resta incerto proprio a causa del fatto che l'Italia non ha ancora trovato i soldi per creare la rete ferroviaria adatta** alla mole immensa di traffico merci che si riverserà con l'apertura del tunnel di base del Gottardo.

Questi, in definitiva, i punti cruciali emersi dall'incontro tenutosi oggi venerdì 19 ottobre a **Locarno** nell'ambito di un convegno sulle trasversali alpine. Controparte italiana del direttore del dipartimento del territorio ticinese **Marco Borradori** e di **Toni Eder**, vice-direttore generale dell'ufficio federale dei trasporti sono stati l'assessore regionale alle infrastrutture **Raffaele Cattaneo** e il presidente del consiglio regionale lombardo **Ettore Albertoni**. **Tema centrale dell'incontro è "cosa stanno facendo l'Italia e l'Europa per agganciarsi al tunnel di base del Gottardo** e quali sono le prospettive del traffico merci su rotaia a partire da oggi fino all'entrata in funzione del Gottardo nel 2017 e oltre.

Agli interventi di parte svizzera **ha risposto proprio Cattaneo che ha si assicurato gli svizzeri sulla decisione di far passare l'Alptransit da Chiasso e Milano** ma **ha ammesso che ci sono oggettive difficoltà nel reperire i finanziamenti necessari:** «Col ministro delle infrastrutture Antonio Di Pietro c'è massima sintonia su questi temi – spiega Cattaneo – lo stesso Di Pietro mi ha scritto proprio in occasione di questo importante convegno sottolineando che l'Italia sarà pronta al momento debito». **Morale della situazione: al momento ci sono i soldi solo per due opere che sono l'Alta velocità tra Milano e Verona e l'Arcisate-Stabio (totale 2,2 mld di euro).** Per il collegamento a sud dell'AlpTransit, che si concretizzerà con **il quadruplicamento della Chiasso-Milano, servono 1,4 mld che non ci sono al momento ma che, ha assicurato Cattaneo, si sta facendo ogni sforzo per arrivarci** il prima possibile. Un'altra opera accessoria alla porta sud dell'alptransit, invece, verrà cantierata in questi giorni e si tratta della Saronno-Seregno-Bergamo che servirà a far scorrere a est di Milano le merci che dovranno andare verso est mentre l'allacciamento da Milano a Novara servirà a proseguire l'asse nord-sud verso Genova.

Da parte sua **Cattaneo ha chiesto agli svizzeri di fornire assicurazioni sull'arrivo effettivo dei binari di Alptransit fino a Chiasso** dato che ad oggi i progetti si fermano solo a sud del monte Ceneri. All'incontro ha preso parte anche il direttore della mobilità terrestre della Commissione europea **Enrico Grillo Pasquarelli** che ha fatto il punto della situazione a livello europeo del traffico merci: **«Il nostro obiettivo primario è quello di unificare segnaletica, tariffe, locomotori, rete ferroviaria e convenzioni di tutti paesi attraversati dall'asse Rotterdam-Genova** – spiega Pasquarelli – dal momento in cui tutto l'asse sarà completo di rotaia noi crediamo che riusciremo ad abbattere di oltre il 20% i tempi di percorrenza tra i due porti e che riusciremo a **togliere dalle strade un camion ogni 37 secondi. Questo aprirà la strada ad una nuova politica che penalizzerà chi usa i camion** e premierà, economicamente, chi usa la ferrovia per spostare merci». Per ora ci teniamo i camion, lo smog e le lunghe code.

Redazione VareseNews
redazione@varesenews.it