

“La Lombardia è pronta per la sfida Alptransit”

Pubblicato: Giovedì 28 Novembre 2013



Non è per metterla sull'orgoglio, ma se si voleva una risposta italiana ai vicini svizzeri sulla regina delle infrastrutture europee, ovvero **Alptransit**, questa è arrivata nel convegno internazionale organizzato congiuntamente dalla Camera di Commercio di Varese e dalla consorella Svizzera in Italia.

L'assessore regionale alle Infrastrutture, **Maurizio Del Tenno**, conoscerà bene il detto «ogni promessa è debito» perché dire che «l'Arcisate-Stabio è un qualcosa che non dovrà più accadere» e che «entro la fine dell'anno l'accordo sarà pronto, come dovranno essere pronte in tempo le altre opere italiane che si raccordano con Alptransit» equivale a una promessa che non potrà essere disattesa, soprattutto perché fatta in un tale consesso.

La Lombardia nel trasporto merci su rotaia, con i suoi **20 terminali e 500 treni intermodali** a settimana, è una **porta di accesso e di uscita** importante per il **corridoio Italia-Svizzera** che a sua volta si raccorda con il corridoio **Genova-Rotterdam**, uno dei nove assi ferroviari considerati strategici per l'Unione Europea. Lo studio presentato da **Lanfranco Senn**, direttore del **CERTeT dell'Università Bocconi**, è entrato nel merito dei costi e dei benefici della realizzazione del corridoio multimodale Italia-Svizzera. «Quando parliamo di multimodalità – ha spiegato Senn – parliamo di un sistema di linee che espande e moltiplica gli effetti sui territori. Se rendiamo più efficiente il nostro sistema ferroviario possiamo intercettare il traffico generato dai terminal lombardi che oggi è indirizzato sui porti del Nord Europa piuttosto che su quelli liguri».

Attualmente, secondo lo studio, transitano attraverso il **Sempione e il Gottardo 35,2 milioni di tonnellate di merci all'anno**, di cui il 63% su ferro. La realizzazione di **Alptransit Gottardo (Ntfa)** consente risparmi nei costi di trazione e treni più lunghi (750 metri, contro i 550 metri attuali) che possono trasportare fino a **2000 tonnellate di merci**. Nel caso di attivazione solo (si fa per dire) dell'Ntfa, la **crescita prevista al 2030 è di 20,1 milioni di tonnellate di merci**. Con la realizzazione del **Corridoio 4 metri (C4M)**, per treni con un profilo di 4 metri) sull'intero asse del Gottardo si aprirebbero ulteriori segmenti di mercato, con una crescita prevista che si attesta a **25,2 milioni tonnellate di merci trasportate nel 2030**. «Luino – ha spiegato Senn – nel caso di attivazione del C4M vedrebbe un incremento sulla sua linea del trasporto combinato non accompagnato pari a **660 mila spedizioni all'anno nel 2020**».

Il **risparmio** sui costi di trasporto arriva fino a **1 miliardo e 475 milioni di euro** per la sola Ntfa (1 miliardo e 953 milioni di euro in caso di realizzazione del C4M); mentre quello sui **costi ambientali**

sarà pari a **383 milioni di euro** (688 milione con il C4M).



Che cosa accadrebbe, dunque, se non si facessero gli investimenti necessari in Lombardia? «Ci sarà una crisi di capacità dei terminal lombardi che dovranno gestire **420mila spedizioni aggiuntive** rispetto a quelle attuali» ha risposto Senn. Ma se **Hupac e Ambrogio**, i terminal di **Busto Arsizio e Gallarate**, sono in grado di assorbire il nuovo carico, lo stesso non si può dire del terminal **Milano Smistamento**. Questo «imbuto» creerebbe problemi anche in Ticino e forse è anche per questo che gli svizzeri hanno firmato una dichiarazione di intenti con il Governo italiano in cui si impegnano ad adottare misure convergenti per il finanziamento di queste opere, con la disponibilità a **farsi carico degli interventi nei quali l'Italia non può garantire i finanziamenti e i tempi di consegna concordati**. Una precisazione importante, come ha sottolineato all'inizio del convegno il presidente della Camera di Commercio di Varese **Renato Scapolan**: «Non dimentichiamo che qui stiamo parlando della tratta **Bellinzona-Luino- Gallarate**». Per ricordare che ad un evidente interesse dell'Italia per lo sviluppo che **Alptransit porterà**, corrisponde un interesse svizzero per la realizzazione di un'opera fortemente voluta con un referendum nel 1992 e contro la volontà del governo elvetico di allora.

Comunque, dei **520 milioni di euro** necessari per le opere di adeguamento al Corridoio 4M, la **copertura finanziaria arriva all'88%**. Invece per quanto riguarda gli interventi sui terminal sono finanziati solo per il **38%**. Nessuna copertura per l'adeguamento di capacità dell'asse del **Sempione tra Novara e Arona**, mentre su quello a **sud del Gottardo** pesa la scarsa copertura (36%) della **Grona Est Seregno-Bergamo**.

Redazione VareseNews
redazione@varesenews.it