

Gadda, Pd: “AlpTransit è un’occasione che richiede lo sforzo di tutti”

Pubblicato: Venerdì 21 Marzo 2014

"AlpTransit è un'importante occasione di sviluppo per la nostra Provincia, ma è necessario che tutte le istituzioni, a partire dallo Stato centrale e dalla Regione, facciano tutto il necessario per adeguare il nostro territorio alla sfida della nuova trasversale ferroviaria alpina". **Maria Chiara Gadda, deputata del Partito Democratico ha presentato un'interrogazione sul tema al Governo. di seguito pubblichiamo il testo presentato:**

PER SAPERE, PREMESSO CHE

la provincia di Varese e l'area occidentale della Lombardia sono inserite nel contesto strategico delle reti di trasporto europeo, Ten-T, come riviste dal regolamento (UE) n. 1315/2013. La nuova rete centrale unificata TEN-T sarà costituita da nove corridoi infrastrutturali principali che formeranno le arterie dei trasporti nel mercato unico europeo, core network. La rete infrastrutturale centrale formata dai nove corridoi principali, di cui ognuno deve includere tre modalità di trasporto, tre Stati membri e due sezioni transfrontaliere, sarà suddivisa in due corridoi nord-sud, tre corridoi est-ovest e quattro corridoi diagonali. L'obiettivo della Commissione UE è che il core network della TEN-T, il cui completamento è previsto entro il 2030, trasformi i collegamenti est-ovest (che rappresentano una priorità della nuova politica infrastrutturale dell'UE), elimini le strozzature, permetta di aggiornare le infrastrutture e snellire le operazioni connesse ai trasporti transfrontalieri in tutta l'UE a vantaggio sia dei passeggeri che delle merci.

Il territorio della provincia di Varese è attraversato dal corridoio numero 9 Reno-Alpi, che costituisce una delle rotte merci più trafficate d'Europa: collega i porti del Mare del Nord di Rotterdam e Anversa con il Mar Mediterraneo a Genova attraversando la Svizzera e passando per alcuni dei principali centri economici della Ruhr renana, le regioni del Reno-Meno-Neckar e l'agglomerazione di Milano. È un corridoio multimodale che include il Reno come via navigabile interna. I principali progetti sono le gallerie di base in Svizzera, in parte già completate, e le loro vie di accesso in Germania e in Italia. La Nuova trasversale ferroviaria alpina (AlpTransit), infrastruttura ferroviaria ad alta velocità, si sviluppa lungo tre nuovi tunnel ferroviari alpini, lungo gli assi del Lötschberg-Sempione, del San Gottardo e del Ceneri;

la galleria di base del Lötschberg, lunga 34,6 chilometri, elemento centrale del primo asse della nuova trasversale ferroviaria alpina, è stata inaugurata nel 2007 ed è ormai vicina al punto di massima capacità; la seconda direttrice si sviluppa lungo l'asse del Gottardo; la galleria di base del Gottardo, con i suoi 57 chilometri, una volta completato sarà il più lungo tunnel ferroviario del mondo e consentirà di diminuire radicalmente i tempi di percorrenza attraverso l'utilizzo di treni ad alta velocità che raggiungeranno i 250 chilometri orari grazie alla realizzazione di una linea ferroviaria pianeggiante che collegherà il Canton Uri e il Canton Ticino; le previsioni di realizzazione indicano che sarà pronto ad ospitare il trasporto di merci e passeggeri già nel dicembre 2016;

CONSIDERATO CHE

uno studio recente dell'Università Bocconi realizzato dal Prof. Lanfranco Senn, direttore CERTeT Università Bocconi, mostra come lungo l'asse di attraversamento della Svizzera, che transita dal Sempione e dal Gottardo, viaggiano ogni anno circa 35,2 milioni di tonnellate di merci, il 63% delle quali su treno, con una crescita costante dell'intermodale non accompagnato. La regione maggiormente interessata è un'area che comprende la Lombardia e la provincia di Novara dove fanno capo circa cinquecento convogli intermodali ogni settimana su venti terminal, indirizzati soprattutto verso la Germania ed il Benelux. I tre nodi più importanti sono Milano, Busto Arsizio-Gallarate e Novara e le loro connessioni sono tutte inadeguate per il nuovo Gottardo. L'analisi del CERTeT – Bocconi, infatti, mostra che oggi lungo queste linee possono circolare convogli con lunghezza massima di 550 metri e peso massimo di 1600 tonnellate, con altezza massima di 3,8 metri. Con la nuova galleria di base, la lunghezza salirà a 750 metri, il peso a duemila tonnellate e l'altezza a 4,1 metri. Questo, però, sul versante svizzero.

Per adeguare quello italiano, bisogna attivare in tempi veloci i cantieri per adeguare l'infrastruttura lungo tre direttrici: Chiasso e Luino per il Gottardo e quella del Sempione. Gli operatori intermodali sottolineano che non basta adeguare il "modulo" (ossia la lunghezza massima dei convogli) e neppure la portata complessiva in tonnellate. Lungo questa direttrice è fondamentale ampliare anche la sagoma allo standard P/C80. In concreto, ciò significa portare l'altezza massima della sagoma a 4,1 metri, in modo da permettere il transito di convogli con semirimorchi. È quello che viene definito il "corridoio quattro metri", che si rivela strategicamente importante per il traffico transalpino. Basti pensare che – a fronte di 760mila spedizioni di semirimorchi non accompagnati registrate nel 2011 lungo le direttrici del Gottardo e del Sempione – lo studio della Bocconi prevede di raggiungere 1,1 milioni nel 2020 e 1,2 milioni nel 2030.

La realizzazione di **Alptransit Gottardo (Ntfa)** consentirebbe risparmi nei costi di trazione e treni più lunghi (750 metri, contro i 550 metri attuali) in grado di trasportare fino a **2000 tonnellate di merci**. Nel caso di attivazione solo 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 **Lanfranco Senn**, direttore del **CERTeT dell'Università Bocconi** in un convegno organizzato dalla Camera di Commercio di Varese – 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 arriverebbe 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** è calcolato in **383 milioni di euro** (688 milione con il C4M).

[http://www.va.camcom.it/files/homepage/Senn_Varese\(2\).pdf](http://www.va.camcom.it/files/homepage/Senn_Varese(2).pdf)

CONSIDERATO CHE

Nell'audizione del ministro delle Infrastrutture Maurizio Lupi, svoltasi mercoledì 12 marzo 2014, il ministro ha affermato che l'Italia intende sostenere il principio che gli investimenti per la realizzazione delle grandi reti infrastrutturali europee inserite nella core – network della TEN-T non debbono gravare sul calcolo della spesa pubblica nazionale degli Stati membri. Nell'ambito della presidenza del semestre europeo per quanto riguarda le Reti TEN – T la presidenza italiana si caratterizzerà per un focus sui corridoi multimodali e, in particolare sulle misure previste a livello europeo per i collegamenti tra i "nodi" e le "reti". Infine durante il semestre di Presidenza si esamineranno le logiche, predisposte dalla Commissione, con cui attribuire le risorse del

Fondo delle Reti TEN – T. Senza dubbio in tale operazione si terrà conto degli investimenti già effettuati dai singoli Stati membri sulle reti TEN – T. L'Italia intende proporre un monitoraggio sistematico sull'avanzamento degli interventi effettuato dalla Commissione attraverso i Coordinatori dei Corridoi.

CONSIDERATO CHE

in data 28 gennaio 2014 il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Maurizio Lupi ha firmato con la consigliera federale ai Trasporti Doris Leuthard un accordo Italia-Svizzera sul finanziamento delle opere di ampliamento previste per i due valichi ferroviari di Chiasso e di Luino di collegamento da Basilea al Nord Italia. In base all'accordo l'Italia investirà 40 milioni di euro sulla tratta Milano-Chiasso che fa parte del corridoio strategico Rotterdam-Genova inserito nelle Ten-T dell'Unione Europea. La Svizzera metterà a disposizione 120 milioni di euro per gli adeguamenti delle sagome delle gallerie sulla linea di Luino, percorso alternativo per il trasporto delle merci che fa parte delle reti comprensive. L'adeguamento permetterà il passaggio di carichi merci con altezza agli angoli di 4 metri e l'uso di treni merci della lunghezza di 750 metri. La realizzazione di questi due corridoi è un elemento centrale della politica di trasferimento del traffico dalla strada alla rotaia, condivisa dai due paesi e un importante contributo alla modernizzazione dei corridoi europei per il traffico merci.

I 120 milioni svizzeri per la tratta Luino- Gallarate saranno messi a disposizione di RFI.

I 40 milioni italiani per la tratta Milano-Chiasso sono già stati stanziati dal Decreto del Fare e inseriti nell'accordo di programma con Rfi per il biennio 2014-2016.

http://www.mit.gov.it/mit/site.php?p=cm&o=vd&f=cl&id_cat_org=164&id=3025

CONSIDERATO CHE

la realizzazione del "Corridoio 4 metri" determinerà un significativo aumento del traffico merci sulla linea Luino-Gallarate. Secondo le stime del CERTeT – Università Bocconi infatti le spedizioni passeranno dalle oltre 300 mila attuali a più di 660 mila nel 2020. Un incremento reso possibile dalla circolazione di treni significativamente più lunghi, di 750 metri, che correranno ad un ritmo ben più frequente su questa tratta ferroviaria. Una stima di 90 viaggi giornalieri creerebbe notevoli disagi su una linea dove esistono ben 25 passaggi a livello, alcuni dei quali, come a Laveno-Mombello o a Luino, attraversano arterie di traffico fondamentali per assicurare i collegamenti di accesso ed uscita dai centri urbani. L'attraversamento delle città genererà anche un aumento dell'inquinamento acustico che sarà solo parzialmente ridotto nel 2020, quando all'interno della Confederazione Elvetica entrerà in vigore una nuova legislazione per ridurre il rumore del traffico merci ferroviario.

CONSIDERTATO CHE

La linea Luino-Gallarate ha un rilievo strategico per la circolazione del traffico merci del nostro paese. Già in questo momento vengono movimentate un numero di spedizioni paragonabile alla linea del Brennero che collega l'Italia all'Austria ed alla Germania, e la realizzazione dei "Corridoi 4 metri" con conseguente adeguamento alla Nuova trasversale ferroviaria alpina (AlpTransit) ne aumenterà la rilevanza. L'Italia è tradizionalmente chiusa dalle Alpi, ed il nostro sistema produttivo potrà aumentare la sua capacità di esportazione. Il sistema produttivo dell'area collegata ad AlpTransit esporta per 74.423 mln di euro, il 19,1 dell'export italiano, come importa per 82.317 mln di euro, il 21,7% dell'import italiano. Essa ha una propensione all'export (export/PIL x 100) pari a 32,4%, mentre in Italia la media è del 23,9%, con un tasso di apertura [(importazioni+esportazioni)/valore aggiunto x 100] pari a 60,8%, contro una media italiana del 48,5%.

SI CHIEDE

se le cifre stanziolate dalla Confederazione Elvetica e messe a disposizione di Rfi e dal Governo italiano siano adeguate a garantire la messa in sicurezza della linea ferroviaria Luino-Gallarate, soprattutto nelle tratte di attraversamento dei centri urbani; quale sia la dotazione finanziaria per mitigare l'impatto sui centri abitati dell'incremento del traffico merci, soprattutto per quanto riguarda l'inquinamento acustico e l'isolamento creato dalla perdurante chiusura dei passaggi ai livello; quali siano gli interventi previsti per adeguare le infrastrutture viarie e di collegamento alla linea ferroviaria alla luce della realizzazione del "Corridoio 4 Metri"; quali siano le misure predisposte per l'adeguamento dei terminal ferroviari alla luce dell'incremento del traffico merci generato dall'entrata in pieno funzionamento di AlpTransit; quali siano gli impatti sul traffico passeggeri della linea Luino-Gallarate.

On. Maria Chiara Gadda

Redazione VareseNews
redazione@varesenews.it