

Legambiente: “La grande lezione svizzera sull’Alptransit

Pubblicato: Mercoledì 1 Giugno 2016



La Svizzera inaugura oggi il più lungo tunnel ferroviario del mondo, il tunnel del Gottardo: 57 chilometri di galleria sotto le Alpi, destinati a incrementare e a rendere più fluido il traffico tra il Nord e il Sud Europa.

Un evento che porta Legambiente a sottolineare le importanti lezioni che l’Italia dovrebbe apprendere. Ecco le

Primo. Il traforo ferroviario del Gottardo viene realizzato sull’asse di traffico infraeuropeo maggiore e dove è previsto un nuovo incremento dei trasporti Nord-Sud Europa. L’Italia invece insiste con il traforo del Frejus e con quello del terzo valico Milano-Genova, dove le attuali linee ferroviarie sono tutt’altro che sature e i traffici (anche quelli passeggeri) sono in declino.

Secondo. La decisione di realizzare il traforo del Gottardo è stata presa a seguito di un referendum che ha coinvolto tutta la popolazione: una lezione di democrazia sul meccanismo politico di scelta per una grande opera.

Terzo. Il traforo del Gottardo rappresenta una scelta trasportistica sostenibile che guarda al futuro dell’ambiente. Inoltre è in linea con le indicazioni del “Libro bianco europeo dei trasporti”, disatteso da molti paesi tra cui l’Italia.

Quarto. Per finanziare l'opera è stato adottato un meccanismo responsabilizzante e innovativo (65% con un pedaggio/tassa sui Tir, 25% con l' accisa sulla benzina e 10% Iva). Noi siamo fermi all'utilizzo del più congeniale debito pubblico o, peggio, ai "project financing" farlocchi, che sono una garanzia pubblica mascherata.

Quinto. Gli svizzeri ci hanno dato una lezione di bon ton. Non solo hanno pagato l'infrastruttura in territorio svizzero, ma poiché sul versante italiano, allo sbocco del Gottardo, la nostra rete di collegamento con Novara, Busto Arsizio e Milano non è stata nel frattempo potenziata, sono piovuti 120 milioni di euro per adeguare le sagome dei treni, aumentarne il peso a 2000 tonnellate e la lunghezza a 750 metri. Insomma, un pezzo di rete italiana è stata migliorata con soldi svizzeri.

Con il traforo del S.Gottardo si potrebbe, finalmente, mettere la parola fine al declino del trasporto ferroviario merci nazionale, che ha alti costi di gestione, tempi di resa e qualità del servizio pessimi. Senza alcun dubbio, il traforo dev'essere uno stimolo per risollevare una volta per tutte la quota di trasporto merci su ferro, attestata su quel deludente 7%, che ci relega a fanalino di coda europeo tra le grandi nazioni.

Redazione VareseNews
redazione@varesenews.it