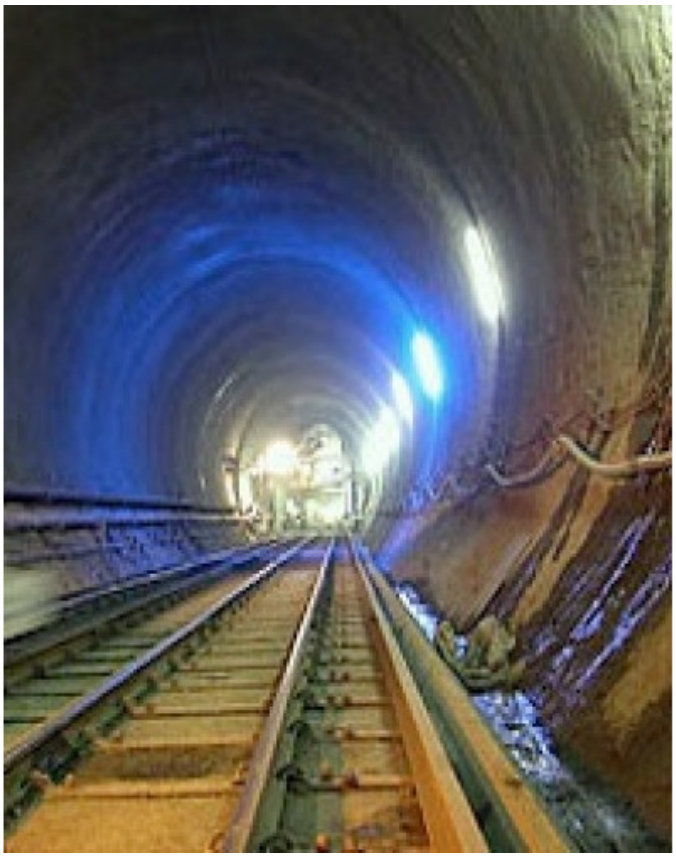
LA NUOVA BUSSOLA QUOTIDIANA
Direttore Riccardo Cascioli
FATTI PER LA VERITÀ

ALP TRANSIT

Quel treno per il Nord Europa di cui nessuno parla

ECONOMIA 02_02_2016

Robi Ronza



A conferma di quel divorzio dalla realtà delle nostre classi dirigenti, cui anche di recente abbiamo in diverse occasioni accennato, sulla stampa italiana a diffusione nazionale non sta trovando eco alcuna un evento destinato ad avere un impatto determinante sull'economia lombarda e quindi italiana: la caduta lo scorso 21 gennaio dell'ultimo diaframma del tunnel del Ceneri. Lunga 15,4 chilometri, questa galleria, scavata in

territorio svizzero ticinese sotto il monte omonimo, va a completare la linea ad alta velocità Zurigo-Lugano.

Se pure il pure il tunnel del Ceneri sarà percorribile soltanto fra quattro anni circa, la galleria principale, chiamata AlpTransit, verrà inaugurata tra quattro mesi, il primo giugno prossimo. AlpTransit, già scavata e attrezzata sotto il massiccio del San Gottardo per una lunghezza di 57 chilometri, entro la fine di quest'anno comincerà a venire regolarmente percorsa da treni a grande velocità. Alta velocità significa anche grande capacità in quanto a trasporto sia di passeggeri che di merci. Milano dista da Zurigo poco meno di quanto dista da Firenze. Aggiungendosi la nuova linea alle già esistenti autostrada, ferrovia e strade ordinarie, ciò significa che per Milano e la Lombardia il collegamento con Zurigo, e quindi con Basilea e il bacino del Reno, diventa da quest'anno non meno rapido e capiente di quanto sia quello verso l'Italia peninsulare.

A chi sia capace di alzare lo sguardo al di là dell'orizzonte fissato dal nostro ordine costituito l'importanza cruciale della notizia non può sfuggire. In primo luogo per la Lombardia e il Nord Italia, ma di conseguenza anche per tutto il Paese, il transito da e per il bacino del Reno è di assoluta importanza. Come mai allora la realizzazione di AlpTransit - galleria di base che, non superando i 550 metri sul livello del mare, consente il passaggio di convogli ferroviari ad alta velocità sotto le Alpi - venne e viene ignorata dai grandi media italiani in tutta la misura del possibile? Perché da Berlusconi a Renzi tutti i governi succedutisi negli ultimi vent'anni, sottostando alle pressioni della Germania, hanno voluto dare la priorità all'analoga galleria di base sotto il Brennero, che tuttavia nella migliore delle ipotesi sarà pronta fra dieci anni. E nel frattempo si sono impantanati nel pasticcio della linea ad alta velocità Torino-Lione attraverso la val di Susa, che una pessima gestione dei rapporti con le popolazioni locali ha trasformato in un focolaio di tensioni neo-anarchiche. In armonia con questa miope politica, Roma fa di tutto per rallentare l'adeguamento delle linee ferroviarie sulle tratte che in territorio italiano collegano AlpTransit a Milano. E i grandi media, disciplinati megafoni di chiunque sia al potere, si adeguano.

Per sbloccare la situazione, la Svizzera non ha perciò esitato a stanziare 120 milioni di euro a fondo perso per l'adeguamento della linea Luino-Gallarate al passaggio di moderni vagoni merci porta-container. Ciò anche in cambio della promessa italiana di analoghi lavori sulla linea Chiasso-Milano per un valore di 40 milioni di euro. Neanche questo è bastato a smuovere le acque. Il relativo accordo venne siglato nel gennaio 2014, ma da allora non si è mosso nulla. Nello scorso settembre 2015, durante una sua visita a Varese, l'attuale ministro delle Infrastrutture, Graziano Del Rio, ha promesso che

i lavori inizieranno nel 2016. Si accettano scommesse.

A questo punto la Svizzera, dando prova del suo consueto senso pratico, ha deciso di investire nei prossimi cinque anni 140 milioni di franchi nel cofinanziamento di tre nuovi inter-porti rispettivamente a Segrate (Milano), Brescia e Piacenza. Senza pregiudizio per i buoni motivi all'origine della decisione di scavare un tunnel di base sotto il Brennero, non c'è dubbio che tale tunnel non risulta essere di assoluta priorità né per l'Italia, né per la Germania. Il transito attraverso il San Gottardo è la via più breve tra il cuore economico rispettivo di entrambi i Paesi. Il Brennero è però la via più breve fra Roma e Berlino. Di qui il suo primato simbolico, già così vivo verso la metà del secolo scorso, diremo così per non fare nomi.

Non sempre le capitali fanno davvero gli interessi del Paese del cui governo sono la sede. E il caso della sordina posta sul San Gottardo a vantaggio del Brennero lo conferma. Si tratta allora di rimediare. E' appunto questo che sta accadendo in Lombardia dove c'è chi - nel quadro di un progetto internazionale a finanziamento pubblico-privato chiamato Lu-Mi-Med (Lugano-Milano-Mediterraneo) - sta lavorando alla realizzazione dell'anello transfrontaliero mancante del nuovo itinerario veloce. Un itinerario il cui capolinea strategico è in ultima analisi appunto il Mediterraneo.