

INTERROGAZIONE URGENTE

CHIARA BRAGA (PD)

Roma, mercoledì 26 settembre 2012

Al Ministro delle Infrastrutture

Al Ministro dei Trasporti-

Per sapere - premesso che:

nel contesto strategico delle reti europee di trasporto, TEN-T (Trans-European Networks-Transport), risulta evidente che il territorio del Nord Italia rappresenta un punto di intersezione di tre corridoi: il Corridoio Est-Ovest, che attraversa l'intera area padana e connette le regioni del Nord Italia con l'occidente d'Europa e i nuovi territori dell'Est (Lione-Torino-Milano-Trieste-Lubiana-Budapest-Kiev) e i due Corridoi Nord-Sud (Brennero e Genova-Rotterdam), che implementano i collegamenti verso il Nord Europa e si connettono con il Corridoio Est-Ovest;

il commercio internazionale sull'asse Nord-Sud è in forte espansione; dalle previsioni nei prossimi vent'anni il traffico merci attraverso le Alpi potrà aumentare anche del 70% e quello dei passeggeri del 75%, rendendo inadeguate le attuali linee di comunicazione all'assorbimento di un tale traffico;

in questo contesto, nel quadro del corridoio ferroviario n°1 che unisce il Mare del Nord ed il Mediterraneo (Rotterdam-Genova) attraverso quattro Paesi europei, sviluppandosi per oltre 1.400 km, si colloca la Nuova Trasversale Ferroviaria Alpina (AlpTransit), porzione svizzera del Corridoio 1 e progetto strategico dell'infrastrutturazione ferroviaria a livello europeo. La nuova infrastruttura ferroviaria ad alta velocità si sviluppa lungo tre nuovi tunnel ferroviari alpini, sui quali la Svizzera ha deciso di investire ingenti risorse, lungo gli assi del Lotschberg-Sempione, del San Gottardo e del Ceneri;

la galleria di base del Lotschberg, lunga 34,6 km, elemento centrale del primo asse della NTFA, è stata inaugurata nel 2007 ed è ormai vicina al punto di massima capacità;

la seconda direttrice si sviluppa lungo l'asse del Gottardo, dove i lavori procedono a ritmo serrato; la galleria di base del Gottardo, con i suoi 57 km, 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 250Km/h; le previsioni di realizzazione lo danno pronto ad ospitare il trasporto di merci e passeggeri già nel dicembre 2016;

la galleria di base del Ceneri permetterà invece di realizzare una ferrovia pianeggiante ininterrotta lungo l'asse del Gottardo, sul versante meridionale, consentendo vantaggi per il traffico merci e a lunga percorrenza; la sua apertura è prevista per la primavera del 2019;

la costruzione delle linee di base della NTFA è stata interamente finanziata dalla Svizzera, per 17,5 miliardi di euro; tuttavia per l'efficacia del progetto è fondamentale che gli assi in corso di completamento siano adeguatamente collegati, in direzione sud, alla rete italiana ad alta capacità;

gli obiettivi di collaborazione tra i due Paesi nel settore dei trasporti sono fissati da una convenzione in vigore dal 2001; un Comitato direttivo, costituito da rappresentanti italiani e

svizzeri e coadiuvato da gruppi di lavoro tecnici, sta da tempo esaminando le soluzioni necessarie a consentire un corretto collegamento sul territorio italiano della nuova infrastruttura;

in particolare, in vista dell'apertura al traffico merci e passeggeri della galleria del San Gottardo, nell'ambito del completamento del progetto AlpTransit, era previsto in corrispondenza dello sbocco italiano il quadruplicamento dei binari che oggi collegano il Bivio di Rosales, nel territorio comasco, con il capoluogo lombardo; progetto che allo stato attuale, secondo le indicazioni di FSI e del precedente Governo, appare accantonato e ridotto a generiche "misure tecniche atte a migliorare il grado di efficienza della tratta attuale";

il 21 settembre 2012, il Consiglio Federale della Confederazione elvetica ha pubblicato in un comunicato ufficiale, di essere pronto a investire per rendere possibile il trasporto di semirimorchi con un'altezza agli angoli di quattro metri lungo l'asse ferroviario Basilea-San Gottardo-Chiasso e sulla linea di Luino. In tal modo intende rafforzare la politica di trasferimento del traffico dalla strada alla rotaia. I necessari ampliamenti dell'infrastruttura ferroviaria costeranno alla Svizzera circa 940 milioni di franchi. In questo importo vi è compreso anche il prefinanziamento dei lavori sulla rete ferroviaria a Sud dell'AlpTransit in Italia di importo pari a circa 230 milioni di franchi (oltre 180 milioni di euro). Il previsto ampliamento, si legge sempre nella nota, potrà esplicitare tutti i suoi benefici "solo se sarà proseguito sul versante italiano". Per tanto "il Consiglio federale prevede di incentivare con un prefinanziamento i lavori di ampliamento lungo le tratte Chiasso-Milano e lungo la parte italiana della linea di Luino tra Ranzo (Ticino) e Gallarate". Inoltre "intende stipulare con il Ministero italiano dei trasporti un'apposita dichiarazione d'intenti volta a disciplinare anche la creazione di capacità aggiuntive nei terminali dell'area di Milano";

a fronte dell'approssimarsi del completamento del tratto svizzero dell'AlpTransit, risulta quanto mai necessario definire con certezza e tempestività le scelte di potenziamento della rete ferroviaria sul territorio italiano, sciogliendo il nodo della direzione da privilegiare per il collegamento verso sud, ancora incerta tra le ipotesi di collegamento in direzione Milano, attraverso la direttrice Chiasso-Como-Milano, o verso Malpensa, attraverso Varese, tenuto conto delle enormi potenzialità economiche di un efficace collegamento dell'intera Lombardia, e più in generale del paese, verso il Nord Europa e i principali scali portuali europei per il traffico merci -;

quali iniziative urgenti intenda intraprendere il Ministro interrogato al fine di definire con chiarezza e tempestività le scelte nazionali di sviluppo delle infrastrutture ferroviarie italiane ad alta capacità, necessarie a garantire un efficace collegamento in direzione Sud della Nuova Trasversale Ferroviaria Alpina - Alptransit, ormai prossima al completamento, tenendo conto delle importanti ricadute che la stessa avrà sul tessuto economico e produttivo lombardo e dell'intero paese;

quali sono gli orientamenti del Ministro in merito al succitato prefinanziamento svizzero dei lavori in Italia per un importo pari a circa 230 milioni di franchi e se sono già stati presi contatti con il Governo elvetico in merito alla stipula della "dichiarazione d'intenti volta a disciplinare anche la creazione di capacità aggiuntive nei terminali dell'area di Milano".

Chiara Braga