

Varese, 21 marzo 2014

Comunicato stampa

Alp Transit, recuperare i ritardi e invertire la rotta: basta autostrade



Legambiente: "È il momento di fare i conti con il vero ritardo, quello nelle opere e nelle politiche ferroviarie per il trasporto merci da decenni abbandonato a se stesso. Governo centrale e Regione Lombardia investano subito sulla mobilità su ferro"

Mentre si vede la luce in fondo al tunnel più lungo del mondo, quello che dal 2016 verrà aperto alle comunicazioni ferroviarie tra catino padano ed Europa, il ritardo del nostro Paese appare sempre più incolmabile, nonostante gli investimenti in franchi svizzeri elargiti da Berna per l'adeguamento delle gallerie sulle tratte italiane Luino-Busto Arsizio-Novara e Chiasso-Milano. Sia la Regione Lombardia che il Governo centrale appaiono ancora del tutto impreparati a ricevere l'impatto sulla nostra rete ferroviaria della crescita di merci che lo attraverseranno, e che invece che proseguire il loro viaggio su ferro finiranno per riversarsi su centinaia di migliaia di TIR, aggravando il quadro di inquinamento della Pianura Padana. Per questo è necessario e urgente un cambio di indirizzi strategici per fermare gli investimenti autostradali e puntare sul trasporto ferroviario.

È l'appello che arriva dal **Treno Verde 2014** di Legambiente e Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, storica campagna dedicata al rilevamento dell'inquinamento atmosferico e acustico, in sosta in questi giorni al binario 1 della stazione centrale di Varese. La richiesta di un drastico cambio di rotta delle politiche italiane in tema di trasporti e infrastrutture è arrivata nel corso dell'incontro **"Alp Transit - Infrastrutture e qualità della vita nell'area transfrontaliera Italo-Svizzera"**, svoltosi questa mattina a bordo del convoglio ambientalista alla presenza di **Dario Balotta**, responsabile trasporti Legambiente Lombardia; **Irmtraut Tonndorf**, Responsabile comunicazione Hupac; **Alberto Minazzi**, coordinatore di circoli Legambiente provincia di Varese e l'onorevole **Maria Chiara Gadda** del Partito Democratico.

La galleria di base del Gottardo, parte centrale del progetto svizzero "Alptransit", a partire dal 2016, diventerà la spina dorsale del trasporto transalpino, consentendo il passaggio di decine di milioni di tonnellate di merci in più rispetto a

quelle che già oggi viaggiano lungo il principale asse ferroviario che sbocca in Pianura Padana (quasi 26 milioni di tonnellate transitate su ferro nel 2011 contro le 14 del Brennero e le 3,4 dell'asse Torino-Lione). A beneficio dell'Italia è arrivato recentemente un "tesoretto" da 120 milioni di euro da parte del Governo svizzero per la riqualifica della ferrovia Luino-Gallarate: uno dei colli di bottiglia che si oppongono al transito dei treni merci da 2000 tonnellate che, con l'apertura del supertunnel del Gottardo, collegheranno la rete ferroviaria italiana alle grandi direttrici di trasporto ferroviario transalpino. L'Alptransit è una infrastruttura senza dubbio strategica per l'intera Europa: l'area milanese diventerà il vero terminale sud di

un asse che, valicate le Alpi, collegherà la Pianura Padana con le reti ferroviarie della Valle del Reno, la Manica e i grandi porti atlantici di Rotterdam e Amburgo. In altre parole, un bacino di oltre 100 milioni di abitanti, nel cuore economico d'Europa. Ma questa formidabile opera è sostanzialmente sconosciuta alla politica nazionale, che non ha mai investito un euro sulle necessarie opere di connessione dal lato italiano.

"Per troppi anni ci siamo concentrati sulla Torino-Lione, e non ci siamo invece occupati di un'opera molto più strategica, che è la realizzazione dei raccordi ferroviari e dei servizi logistici di interscambio nell'area tra Novara e Milano, dove sbarcherà la più grande infrastruttura per l'interscambio commerciale tra Italia e resto d'Europa – ha dichiarato il responsabile trasporti Legambiente Lombardia **Dario Balotta** -. Così mentre gli svizzeri lavorano per l'apertura al traffico del tunnel di base del Gottardo, confermata per il 2016, noi siamo del tutto impreparati a ricevere l'impatto sulla nostra rete ferroviaria le merci che lo attraverseranno, e che invece che proseguire il loro viaggio su ferro finiranno per riversarsi su centinaia di migliaia di TIR, aggravando il quadro di inquinamento della Pianura Padana".

"Invece che essere spettatori inerti, dovremmo finalmente decidere di copiare dal virtuoso esempio svizzero, per dotarci di politiche ferroviarie potenti e flessibili per la grande metropoli padana – aggiunge **Alberto Minazzi**, coordinatore di circoli Legambiente provincia di Varese -. Questa è la grande opera di modernizzazione davvero necessaria per offrire una vera prospettiva di competitività e sostenibilità per le imprese e i cittadini lombardi. Il nostro Paese e in particolare la Regione Lombardia hanno molte manchevolezze di cui rendere conto ai vicini elvetici, ma prima di tutto occorre voltare pagina e decidere che l'Italia deve investire sul trasporto ferroviario, anche rinunciando a molti ridondanti progetti di opere stradali".

Italia e Svizzera sono entrambe aderenti alla Convenzione Internazionale per la Protezione delle Alpi, ma non si può dire che gli indirizzi vincolanti di questo trattato, vigente ormai da un ventennio, siano stati compresi e recepiti dai due Paesi. In particolare, la Convenzione impone ai Paesi aderenti un obiettivo di riduzione del traffico di transito, la rinuncia a realizzare potenziamenti della viabilità di attraversamento alpino e una decisa politica di sostegno al trasporto su ferro, anche basata su strumenti regolativi di natura economica e fiscale.

Attraverso l'Hupac, operatore del trasporto combinato ferro/gomma, che in Lombardia conta sullo scalo di Busto Arsizio/Gallarate, e che ogni giorno trasporta su ferrovia l'equivalente di 2.800 Tir attraverso uno dei più grandi scali d'Europa con 240mila mq di superficie e 34 coppie di treni al giorno, si è espressa una ulteriore preoccupazione sulla non posizione dell'Italia in merito all'AlpTransit. Nel frattempo la Regione Lombardia fa finta di credere che l'apertura del tunnel sia importante: nello stesso tempo è lontana dal pensare che sia un'opportunità ma che se non gestita diventa un problema.

con il patrocinio del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

Partner: **Ecolamp, Renovo, Weber - Saint Gobain**

Media Partner: **La Nuova Ecologia, MiniMega Pubblicità, Rinnovabili.it**

Si ringraziano il Museo A come Ambiente di Torino per le installazioni interattive e l'Accademia delle Arti e Nuove Tecnologie di Roma (Corso di Interior and Industrial Design / AAnt Factory) per aver progettato la mostra del Treno Verde 2014.

Ufficio stampa Treno Verde

Luigi Colombo

349 6546593

trenoverde@legambiente.it