

TESTO DELL'INTERROGAZIONE

L'alta velocità su un binario morto?

Nell'ambito della presentazione dei 91 (leggasi novantuno!) progetti contenuti nel Programma di Infrastrutture strategiche allegato al Documento di Programmazione Economica e Finanziaria (DPEF) del Governo italiano, il Ministro delle Infrastrutture Lunardi ha presentato le 21 opere strategiche che "effettivamente saranno realizzate" in Italia (ma cosa questo significhi per le altre 70 opere non è dato sapere).

Di questa lista, quattro interventi fanno parte anche del Piano d'azione europeo per la crescita promosso dal semestre di Presidenza italiana del Consiglio dei Ministri dell'UE. I quattro interventi, che a loro volta sono compresi nella lista di 18 opere strategiche individuate dal gruppo Van Miert (su un elenco di 136), riguardanti l'Italia sono:

- il ponte sullo Stretto di Messina (tassello della Palermo-Messina);
- la Torino-Lione (il cosiddetto Corridoio 5 che dovrebbe unire Lisbona a Kiev);
- la Berlino-Verona-Napoli (attraverso il Brennero);
- la Genova-Rotterdam, via Sempione-Basilea (progetto soprannominato "Ponte dei due mari").

Nel piano europeo delle 18 opere prioritarie è prevista anche la realizzazione della linea Parigi-Strasburgo-Stoccarda-Monaco(-Budapest) che corre al di sopra delle Alpi. Senza bisogno di avviare una polemica sulla lentezza ed i rischi di certe procedure (tabelle di marcia mai rispettate) o sull'effettiva capacità di finanziamento di un simile mastodontico programma (235 miliardi di Euro che diventano 600 miliardi se si calcolano anche i progetti meno urgenti e i collegamenti "regionali"), una riflessione sorge spontanea.

La linea tra Parigi e Monaco è parallela al Corridoio 5 "italiano". Anche se è vero che il progetto franco-tedesco non è un sostituto di quello italiano, esso è per molti versi un suo concorrente. Ora, in un momento storico caratterizzato da una chiara difficoltà a far quadrare i conti pubblici (e a livello europeo si deve tener conto anche del Patto di Stabilità) e dalla scarsità delle risorse finanziarie a disposizione, i due corridoi entreranno a maggior ragione in forte competizione fra loro. Lo scenario più probabile è che ne venga realizzato uno subito (si fa per dire: 2015-2020), e l'altro rinviato alle calende greche. Esiste il rischio, concreto, di una marginalizzazione dell'Italia ma soprattutto di un isolamento del Ticino che non dispone certo di sbocchi alternativi (per l'Italia: Fréjus, Brennero, Moncenisio, ecc.).

Tenuto conto di queste riflessioni, mi permetto di formulare al CdS le seguenti domande.

1. Come mai NESSUN progetto dell'UE, fra i molti dichiarati prioritari, accenna al futuro collegamento con la linea del San Gottardo (sia esso da sud, nord, est o ovest)?
2. Quale posizione intende assumere il CdS di fronte a questo fatto inquietante?

3. Non sarebbe il caso di promuovere una richiesta di informazioni al Ministro Italiano su questa "dimenticanza", se necessario per il tramite del Consiglio Federale (attraverso il coinvolgimento della deputazione ticinese alle Camere)?
4. Secondo l'UE, i lavori preliminari per le opere che dovrebbero cominciare tra il 2015-2020 inizieranno già l'anno prossimo. A quel momento (2015), AlpTransit dovrebbe essere già in servizio! Ciononostante, per il suo prolungamento verso l'Italia ci si è limitati a firmare accordi di principio con "valore operativo" limitato. Cosa intende fare il CdS per finalmente iniziare ad intavolare trattative CONCRETE per la pianificazione del prolungamento di AT a sud del Ticino? (che non dovrebbe essere visto come una semplice valvola di sfogo, ma come un collegamento **ragionato e strategico** al futuro Corridoio 5). Insomma, siamo tutti un po' stufi (ma certamente non rassegnati!) di sentirci dire che qualcuno a Berna sta studiando un qualche progetto che ci verrà sottoposto fra qualche tempo.
5. Secondo l'avviso di molti, nella contesa tra il progetto franco-tedesco ed il Corridoio 5, il Ticino non dovrebbe temere di mostrarsi alleato dell'Italia. In quest'ottica, e approfittando dell'attuale presidenza italiana in seno all'UE (che potrebbe essere utile per spuntare qualche cosa di più tangibile in un eventuale negoziato), intende il CdS sviluppare, in comune con il nostro vicino, una strategia chiara a favore del Corridoio 5, promuovendo nel contempo il ruolo e la connessione di AlpTransit a questo corridoio?

RAFFAELE DE ROSA
BUTTI - CAIMI - DAVID -
PEDRAZZINI - PIAZZINI - RIZZA