

La Svizzera si offre di pagare l'alta velocità all'Italia in ritardo. Sotto esame il tratto Milano-Chiasso: stanziati 280 milioni «anche a fondo perduto». «Non possiamo permetterci fallimenti»

Il cantiere del traforo ferroviario del San Gottardo Il cantiere del traforo ferroviario del San Gottardo

La fama dell'Italia, incapace di finanziare e portare a termine grandi opere in tempi accettabili per il resto d'Europa, comincia ad avere effetti paradossali: il governo svizzero si è detto pronto a finanziare, se sarà il caso anche a fondo perduto, la linea ferroviaria ad alta velocità che, una volta sbucata a sud delle Alpi proveniente da Zurigo, dovrà proseguire a sud, nel territorio della penisola. Berna considera di vitale importanza l'attivazione di questo collegamento ed è disposta a pagarla di tasca propria, purché l'Italia garantisca il completamento dei cantieri .

CREDITO - La decisione è stata presa a dicembre dalle autorità elvetiche: è stato stanziato un credito di 990 milioni di franchi (poco più di 800 milioni di euro) per lo sviluppo del trasporto ferroviario. Un quarto di questo importo, circa 280 milioni, è stato accantonato per l'Italia; si tratterà di un mutuo ma «potrà essere trasformato in un versamento a fondo perduto in caso di interessi preponderanti per la Svizzera» riferisce al proposito l'agenzia Swissinfo. Secondo la stessa fonte il ministro dei trasporti Doris Leuthard ha dichiarato: «Se vogliamo che questi lavori (quelli in Italia, ndr) siano intrapresi in linea con quelli svizzeri, dobbiamo aiutare a finanziarli».

STRATEGIEGIA - Tanta generosità può essere spiegata in due maniere: da un lato c'è il timore che i cantieri sul versante italiano non tengano il passo con quelli a Nord di Chiasso (proprio di recente si è avuto un esempio lampante: il nuovo collegamento tra Lugano e l'aeroporto di Malpensa è già concluso in territorio elvetico ed è in alto mare in Lombardia); dall'altro Berna considera strategico il suo investimento sulla nuova dorsale alpina, per la quale ha speso ben 30 miliardi di franchi, 7 solo per scavare la nuova galleria del San Gottardo che con i suoi oltre 50 chilometri di lunghezza diventerà la più lunga d'Europa e che entrerà in esercizio già nel 2016. Insomma, occorre scongiurare a ogni costo (è il caso di dirlo) la nascita di una ferrovia «a due velocità». «Sarebbe come se al termine di un'autostrada ci trovassimo di colpo a viaggiare su una mulattiera» ha sintetizzato Renato Scapolan, presidente della Camera di Commercio di Varese e dunque fortemente interessato al fatto che l'opera non resti un'incompiuta. Giorgio Botti, direttore di Rete Ferroviaria italiana per il Nord Italia, intervenendo un mese fa a un convegno proprio sull'argomento, ha assicurato che nei prossimi mesi verranno avviate le gare d'appalto anche per il tratto italiano.

TRENO - Il dilemma semmai è un altro: l'Italia ha sempre ipotizzato che il naturale sbocco del corridoio proveniente dalle Alpi fosse Chiasso e poi Milano. La Svizzera ha manifestato preferenze invece per il ramo che costeggia il lago Maggiore toccando Gallarate e poi proseguendo verso Genova. Il perché è presto detto: Berna vuole spostare sui binari il suo traffico merci, togliendo dalle strade entro il 2020 ben 70 mila camion all'anno. Già oggi il 75 per cento dei container che corre sui treni segue quella strada. Il dato più eclatante è la cospicua offerta messa sul piatto dalla Confederazione Elvetica pur di non rimanere impantanata nell'indecisionismo italiano. Non sarebbe comunque la prima volta che la Svizzera mette mano al portafogli per sostenere infrastrutture all'estero coincidenti con i suoi interesse: era avvenuto per gli interporti di Anversa e Duisburg anche se per somme meno rilevanti .