

Un treno sotto il Rosa

Cantieri, trivelle e gallerie: timori per il “metrò dei ghiacciai” sulle Alpi

il caso

CARLO BOLOGNA
INVIATO A MACUGNAGA (Verbania)

Il via tra due anni
L'inaugurazione
prevista nel 2015

Ci vorranno trivelle con un diametro di sei metri per forare la montagna e realizzare il metrò alpino che collegherà Macugnaga alle valli svizzere di Zermatt e Saas-Fee. Il progetto di massima è rigorosamente top secret, gli amministratori lo hanno illustrato anche al sottosegretario Enrico Letta molto attenti a non far trapelare i dettagli dell'operazione. Nel Piemonte della Val di Susa e dei No-Tav non si vuole aprire un altro fronte e, soprattutto, incassare un altro no. Tanto più che i cantieri, questa volta, sono previsti nel cuore del Monte Rosa.

Eppure di questo strano metrò di montagna c'è già anche il prezzo del biglietto, 66 euro. Per Macugnaga il trenino immaginato per portare i turisti ad ammirare ventisette degli ottantadue 4 mila delle Alpi è un sogno che vuole diventare realtà. Due tratte: dal Dorf di Staffa, dove i walser si radunavano sotto il tiglio plurisecolare, il progetto di massima prevede una funicolare sotterranea tipo metrò alpino che dopo tre chilometri e mezzo sbuca ai 2890 metri del Monte Moro, oggi già raggiungibile in funivia. Da qui, sul crinale che confina con il Canton Vallese noto agli alpinisti come Traversata dei Camosci, parte un altro trenino sotterraneo a cremagliera per raggiungere dopo cinque chilometri i 3500 metri dello Schwarzberghorn. Costo 250 milioni di euro, la metà garantiti dai costruttori. Spetterebbe poi agli svizzeri realizzare i collegamenti, sempre in galleria, per servire sciatori e turisti di Zermatt e Saas-Fee.

Paura delle contestazioni

Proprio per soffocare sul nascere ogni protesta il progetto del «walser express» vuole essere il più ecologico mai costruito per collegare delle regioni alpine. Nei prossimi giorni ci sarà l'incontro con la Regione. La presidente Mercedes Bresso, finora, si era limitata ad un



Per il comprensorio del Rosa due anni di lavori con trivelle di 6 metri di diametro

Il bilancio

235 milioni

Il costo

■ Nel preventivo è incluso anche il progetto per il parcheggio riservato ai turisti

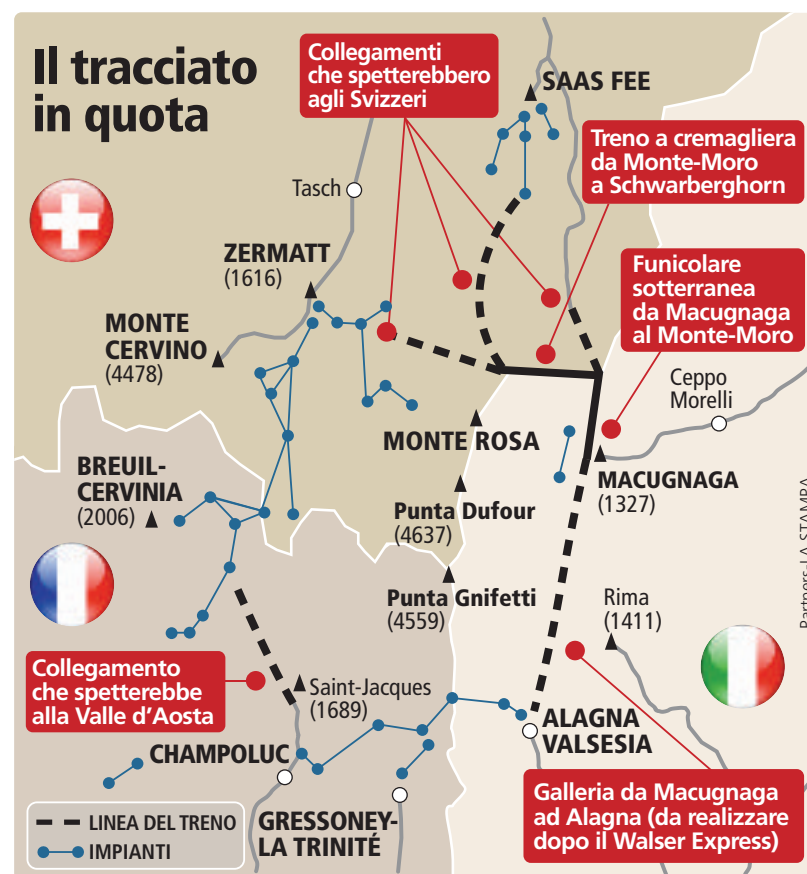
17 milioni

Il rendimento annuale

■ secondo le stime preventive elaborate dal Comune di Macugnaga

invito: «Valutate molto bene il rapporto tra costi e benefici». «Macugnaga vuole pensare in modo grandioso - dice il sindaco Giovanna Boldini - e gli ambientalisti devono stare tranquilli perché il materiale estratto dalla montagna servirà per realizzare un grande parcheggio a Pestarena, la prima frazione che si incontra arrivando in paese, il resto sarà portato via. Quando il trenino sarà realizzato chiuderemo completamente il traffico ai veicoli a motore. Saremo il primo comune in Italia a fermare le auto».

Il paese walser, 650 abitanti, cerca il rilancio. Nel 1972 le presenze turistiche erano 272 mila, l'anno scorso



so sono crollate a 41 mila. Lo spettacolo della parete Est del Rosa non basta. Il metrò per unire Macugnaga a Zermatt e Saas-Fee porterebbe mezzo milione di turisti all'anno soltanto da parte italiana. Grazie al collegamento con Zermatt offrirebbe 720 chilometri di piste, secondo soltanto al SuperDolomiti Ski ma primo per altezza e bellezza del paesaggio. Anche la stazione ferroviaria sullo Schwarzberghorn batterebbe, per una manciata di metri quella della Jungfrau. I progettisti, su questo corno di ghiaccio, hanno previsto anche un osservatorio astronomico. Alla stazione del Monte Moro, invece, un albergo.

Il nodo dei consensi

Nel progetto di massima ci sono già le date dei cantieri: se le amministrazioni daranno il loro benestare entro l'anno i lavori potrebbero iniziare nel 2009 e finire nel 2015. Servirebbe anche una legge obiettivo dello Stato per garantire autorizzazioni e conferenze dei servizi che coinvolgono Paesi e Regioni diverse. Il nodo

resta quello dei consensi. «La Provincia del Verbano Cusio Ossola - dicono il presidente Paolo Ravaioli e l'assessore Diego Caretti - crede a questo progetto. Ma ci vuole molta cautela e soprattutto la convergenza di tutte le volontà. E' la chiave per

PRUDENZA

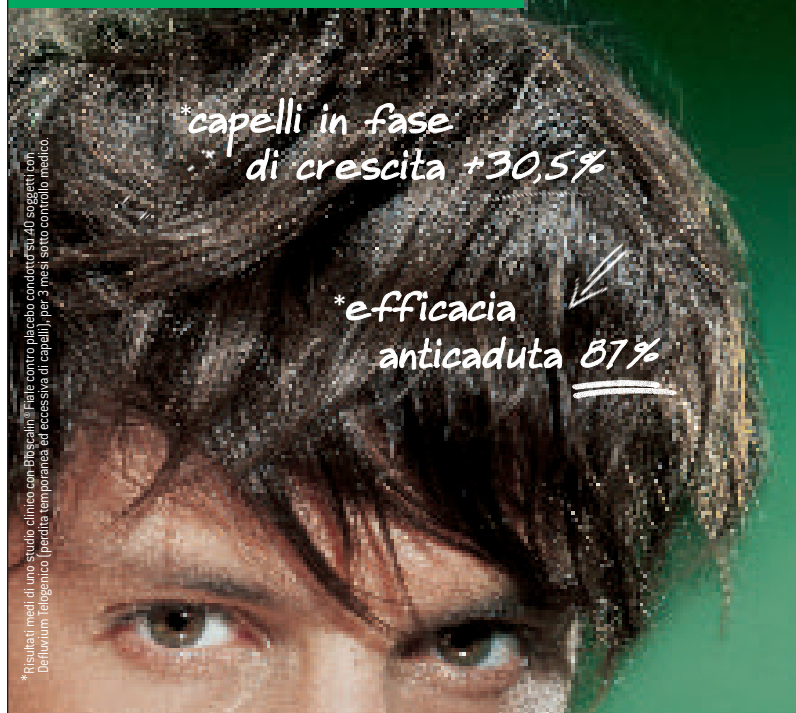
Il progetto è riservato per evitare una rivolta in stile «no Tav»

IL SINDACO

«Si farà: Macugnaga vuole pensare in modo grandioso»

dare la svolta al nostro territorio, non dobbiamo buttarla via. Adesso organizzeremo un confronto con la Regione per ottenere sostegno e passare dal primo programma di massima ad un progetto preliminare delle opere e degli investimenti. A favore dell'opera si sono espressi anche il presidente nazionale dell'Uncem, Enrico Borghi, quello della Comunità montana Claudio Sonzogni e i sindaci valdostani delle località coinvolte. Cervinia vuole raggiungere Zermatt anche senza sci ai piedi e ampliarsi verso Ayas. Quest'ultimo comune vede bene l'ipotesi di un tunnel ferroviario (7 km) per collegarsi a Valtournenche. Da Champoluc ad Alagna via Gressoney ci sono già impianti di risalita. Il tunnel Alagna-Macugnaga chiuderebbe l'abbraccio al Monte Rosa.

LINEA ANTICADUTA



Bioscalin® con Biogenina® Fiale Più valore ai capelli

Bioscalin® Fiale potenzia la propria formula associando l'efficacia anticaduta della Biogenina® con l'azione rinforzante dell' **Ajugenil®** - complesso di principi attivi brevettati di origine naturale. La nuova formula, specifica per l'uomo, rende i capelli **più forti e rinforzati alla radice**:

CONTRASTA la caduta dei capelli e ne favorisce la crescita - Biogenina®
CONFERISCE corposità ai capelli - Ajugenil®
RINVIGORISCE i capelli - estratti brevettati di Ajuga e Pycnogenol®

Bioscalin® Fiale non unge i capelli e non li appesantisce.

La linea anticaduta Bioscalin® è un sistema completo ed efficace che comprende:

1. Fiale 2. Compresse 3. Shampoo 4. La nuova linea 20/35 per la caduta già dai 20 anni. IN FARMACIA

La salute dei capelli è in linea:
800-017804

GIULIANI

Entra nel BClub
dedicato alla salute dei tuoi capelli
e scopri i privilegi
Per informazioni: www.bioscalin.it
o numero verde



Biogenina®
brevetto depositato