

L'OPINIONE

IN TICINO ALPTRANSIT VA COMPLETATA SUBITO

ADRIANO CAVADINI *

Ilavori di AlpTransit sono ora concentrati sulla completazione della galleria di base sotto il San Gottardo, il cui scavo terminerà nell'autunno di quest'anno, e sulla realizzazione della galleria del Ceneri. L'apertura al traffico della prima galleria è per fine 2017, quella della seconda due anni dopo. Rimarranno da eseguire sul territorio ticinese le tratte tra Biasca e Camorino, il cui progetto è già stato approvato in passato, e da Vezia al confine con l'Italia. Fino a quando anche questi due segmenti non saranno eseguiti non sarà possibile adoperare tutte le capacità di trasporto supplementari generate dalle due gallerie, né tantomeno percorrere ad alta velocità questi chilometri, perché i treni dovranno viaggiare sull'attuale percorso. È vero che la capacità di utilizzo dei due binari è molto avanzata, grazie alle tecnologie delle FFS. Infatti, una volta aperti il Gottardo e il Ceneri le possibilità di utilizzo delle linee esistenti fino a Chiasso, rispettivamente a Luino, potrebbero essere aumentate di oltre 50% con convogli più veloci e più lunghi perché a quel momento la linea sarà interamente di pianura.

Il tempo passa velocemente e il Consiglio federale sta ora riflettendo sul prossimo credito per i trasporti pubblici da sottoporre al Parlamento. Difficilmente la richiesta includerà il finan-



ziamento di tutte le tratte ticinesi mancanti, per le quali si stima un costo di circa 8 miliardi di franchi. Il Consiglio di Stato si sta orientando sulla soluzione che prevede i lavori tra Biasca e Camorino, per evitare Bellinzona e la limitazione di capacità provocata in quel punto dalla linea esistente, e da Vezia a Melide, e così l'attraversamento dell'agglomerato di Lugano. Sarebbe già un grosso successo ottenere da Berna i crediti per questi due ulteriori elementi di AlpTransit. La completazione della linea tra Melide e Chiasso slitterebbe a tempi ancora più lontani. Occorre essere realistici. Non sarà facile che le Camere decidano prima del 2012, a meno che il Consiglio federale presenti un messaggio nei prossimi mesi e spinga per avere l'accordo del Parlamento prima della fine della legislatura. Solo a quel momento si potrà avviare la progettazione definitiva delle due tratte indicate in precedenza: un lavoro che richiederà da cinque a otto anni almeno perché bisognerà pubblicare i tracciati, risolvere opposizioni, preparare i capitolati d'appalto. I tempi di esecuzione richiederanno poi altri 12-15 anni. Se

le cose andranno bene e velocemente e alla condizione che le due tratte possano essere costruite contemporaneamente, i treni veloci non le potranno percorrere prima del 2030-2035.

Bisognerà poi affrontare il percorso da Melide al confine, per il quale è preferita la soluzione sotto il lago nella direzione del Monte Generoso. Una risposta definitiva su questa variante dovrebbe giungere a fine 2010. Poi ci sarà tutta la procedura da avviare: richiesta di credito (non penso prima del 2020), approvazione delle Camere, progettazione definitiva, pubblicazione, opposizioni e costruzione. Non ritengo che questo tratto sarà agibile prima del 2040-2050!

I tempi di completazione di AlpTransit appaiono lunghissimi. L'Associazione alta capacità ferroviaria Lugano-Milano ha chiesto al Consiglio di Stato di insistere con Berna per ottenere già con il prossimo credito anche l'importo indispensabile per finanziare la progettazione e le pubblicazioni del tragitto fino al confine con l'Italia. Così facendo il periodo per studiare nei dettagli la progettazione definitiva potrebbe cominciare subito con la progettazione del segmento Vezia-Melide. Questa dovrebbe essere la nostra richiesta minima.

L'altra soluzione, che consentirebbe di ridurre fortemente i tempi di esecuzione e che va di-

scussa con il Consiglio federale, è proporre il finanziamento anticipato dei 3 miliardi di franchi da Melide a Chiasso da parte del Cantone, alla precisa condizione che la Confederazione si impegni da una certa data a rimborsare i soldi anticipati con i relativi interessi. Se una soluzione di questo tipo potesse essere attuata, avremmo probabilmente l'intero tracciato di AlpTransit sul territorio ticinese terminato verso il 2030-2035.

Per intanto è indispensabile migliorare i collegamenti con l'Italia. Le Ferrovie svizzere e soprattutto quelle italiane hanno soppresso dallo scorso dicembre ben sei coppie di treni internazionali tra la Svizzera e Milano, dando quindi al mondo politico e ai passeggeri un segnale estremamente negativo, proprio in un momento in cui è invece importante creare tutte le premesse favorevoli per completare i lavori di AlpTransit. C'è da augurarsi che questa incomprensibile e inaccettabile decisione venga revocata con il prossimo orario ferroviario, dal dicembre di quest'anno. Tutti gli ambienti interessati in Svizzera e in Italia dovranno mobilitarsi con fermezza e determinazione a tale scopo.

* già consigliere nazionale, presidente Associazione alta capacità ferroviaria Lugano-Milano