

L'OPINIONE

ALPTRANSIT E FERROVIA 2030: LA MIOPIA DI BERNA

ADRIANO CAVADINI *

Il rapporto presentato il 23 marzo scorso dall'Ufficio federale dei trasporti e dalla Direzione generale delle FFS è un grande esempio della miopia federale nei confronti del Cantone Ticino, ma soprattutto del futuro dei collegamenti ferroviari internazionali attraverso il San Gottardo. Sono presentate due varianti da realizzare entro il 2030. Nemmeno in quella di 21 miliardi di franchi di investimento (l'altra ne contempla 12) si prevede di completare AlpTransit con le tratte ancora mancanti sul nostro territorio, tra Biasca e Camorino e da Vezia al confine con l'Italia.

Questa situazione è la migliore dimostrazione della mancanza di visioni strategiche e dell'assenza totale di ticinesi dalle alte sfere dell'Amministrazione federale e delle FFS. Non abbiamo più un consigliere federale né un dirigente all'interno del Dipartimento federale dei trasporti; nessun ticinese si trova nel Consiglio d'amministrazione delle FFS né tantomeno nella Direzione generale di questa azienda della Confederazione. Per il Ticino sono evidenti i grossi inconvenien-



ti legati a queste proposte. Tra Biasca e Camorino i treni dovranno continuare a percorrere la linea esistente attraverso l'agglomerato di Bellinzona, con i disagi e le limitazioni dovute alla prossima saturazione di questo percorso. A sud di Lugano la situazione è simile. I treni dovranno viaggiare sulla linea attuale che passa attraverso Lugano e che vedrà aumentare il numero dei convogli dopo l'apertura del Gottardo e del Ceneri. Inoltre i benefici legati alle due grandi gallerie (Gottardo e Ceneri), che consentiranno elevate velocità, non potranno essere totalmente adoperati perché la vecchia linea del Gottardo non era stata concepita per l'alta velocità.

Nei collegamenti internazionali e in quelli tra Zurigo, Basilea e il Ticino non potremo ancora intravedere la realizzazione completa di AlpTransit e quindi tutti i positivi effetti di questa impor-

tante infrastruttura. Ci sarà in più il rischio che le nazioni a nord e a sud della Svizzera concentrino i loro investimenti su altre linee, non appena sapranno in forma definitiva che la Svizzera rinuncerà per 30 o 40 anni almeno a completare i lavori di AlpTransit: scelta che non consentirà l'alta velocità su tutta la trasversale nord-sud del Gottardo.

Anche dal profilo finanziario una scelta di questo tipo non è pagante. AlpTransit SA occupa attualmente 130 persone, una quarantina delle quali sono attive nel Ticino per i lavori del Gottardo e del Ceneri; circa due terzi di questi collaboratori sono ingegneri. Queste persone hanno acquisito una conoscenza e un'esperienza nel gestire i grandi lavori del Gottardo e del Ceneri che sarebbe peccato perdere. Anche se va precisato che il mandato affidato dalla Confederazione alla società AlpTransit si limita alla realizzazione dei trafori del Gottardo, del Ceneri e dello Zimmerberg. Se però non ci sarà una continuazione immediata dopo il 2019, questa infrastruttura collaudata da quasi 30 anni dovrà essere

smantellata! Rinviare di 20 o 30 anni l'inizio degli altri lavori, oltre ai disagi menzionati in precedenza, significherebbe affrontare più tardi costi sicuramente più alti, in ogni caso superiori agli interessi passivi che si dovrebbero pagare se i lavori continuassero subito al termine del traforo del Ceneri, ossia già dal 2020.

I Cantoni hanno tempo fino al 31 maggio per prendere posizione sulle proposte di Ferrovia 2030. Il Ticino dovrà mobilitarsi per dimostrare le forti conseguenze negative del mancato completamento di AlpTransit. Non dovrà farlo da solo, ma dovrà coinvolgere in quest'azione di convincimento tutti i Cantoni gottardisti e anche quelli che escono perdenti dal documento di Ferrovia 2030. Solo con un'ampia intesa, con proposte concrete e con nuove idee sul finanziamento delle infrastrutture, non previste in questo documento, sarà forse possibile ottenere un ripensamento dei futuri progetti ferroviari.

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