

L'OPINIONE ■■ ADRIANO CAVADINI*

AlpTransit e Cantone Ticino: saper cogliere le opportunità



■■ Con la caduta del primo dei due diaframmi si comincia a intravedere la fine di questi grossi lavori e l'entrata in servizio, probabilmente già a fine 2016, della nuova galleria di base

del Gottardo e tre anni dopo di quella del Ceneri. Nelle ultime settimane non sono mancate le voci critiche di chi ritiene che questa opera abbia più aspetti negativi che positivi, perché mancano le linee di accesso tra Biasca e Camorino e da Lugano al confine di Chiasso. Certo sarebbe stato meglio disporre di una linea completamente nuova dal confine sud fino a Zurigo e a Basilea aperta assieme alle due grandi gallerie di base. Purtroppo il sistema svizzero di concorrenza non ha consentito di ottenere questo risultato perché i mezzi a disposizione dovevano anche servire a finanziare altre infrastrutture ferroviarie al nord delle Alpi e il traforo del Lötschberg. Nonostante ciò noi ticinesi dobbiamo essere soddisfatti e fieri di poter disporre fra qualche anno di un collegamento molto più rapido con il resto della Svizzera e di una infrastruttura che dal 2019 permetterà all'interno del cantone di ridurre sensibilmente i tempi di percorrenza tra le sue principali località, con quindi forti miglioramenti nella mobilità interna (Locarno-Lugano in 22 minuti, Lugano-Bellinzona in 12 solo per fare due esempi significativi) e probabilmente influssi importanti sulle abitudini di vita della popolazione. Tutti auspicano che l'aumento della capacità di trasporto della linea del Gottardo di un centinaio di treni al giorno consenta veramente a un maggior quantitativo di merci e di autocarri di attraversare la Svizzera su ferrovia e non più su strada.

È giunto il momento che un gruppo di lavoro competente cerchi di individuare in modo costruttivo cosa dovrà fare il Ticino per afferrare le gran-

di opportunità di AlpTransit e per ridurre gli inconvenienti, come in parte chiesto da una mozione depositata in Gran Consiglio. Mi auguro che il Consiglio di Stato colga questa richiesta perché, come d'altronde ha fatto il Vallese con il Lötschberg, queste infrastrutture ferroviarie potranno portare grandi benefici alla nostra regione.

La Confederazione e le Ferrovie dovrebbero intanto avviare subito i lavori per aumentare l'altezza del centinaio di gallerie che si trovano sulla linea del Gottardo a nord e a sud e che non consentono oggi il transito di autocarri e container moderni perché non raggiungono i quattro metri di altezza. È un lavoro di adattamento che va assolutamente attuato entro il 2019 perché solo in questo caso sarà veramente possibile favorire un massiccio trasferimento del trasporto merci dalla strada alla ferrovia. Con il cambiamento alla testa del Dipartimento federale dei trasporti mi auguro che la Confederazione ritorni sul suo progetto iniziale di Ferrovia 2030, il quale non prevedeva nessun lavoro a nord e a sud del Gottardo sulle linee di accesso. Sarebbe veramente deplorabile che dopo il 2019 si smantellassero tutte le strutture organizzative, tecniche e ingegneristiche create negli ultimi 20 anni a Lucerna e nel Cantone Ticino, perdendo così un bagaglio di conoscenze specialistiche estremamente prezioso. Più che mai abbiamo bisogno di visioni chiare, lungimiranti e coraggiose che sappiano indicare una meta precisa entro la quale tutte le vie di accesso a nord e a sud dovranno essere terminate. Si stabilisca questo obiettivo ad esempio nel 2040, ma poi si allestisca subito un programma di finanziamento e di esecuzione dei lavori in modo tale da proseguire immediatamente con i relativi cantieri una volta completata la galleria del Ceneri.

Per il nostro Cantone la mancanza delle rampe di accesso creerà parecchi disagi alle zone attraversate, per cui si dovrebbe seriamente valutare la possibilità di accelerare l'avvio dei

lavori e di anticipare noi il finanziamento della Biasca-Camorino e almeno del tratto fra Vezia e Melide, alla condizione che la Confederazione si impegni a rimborsare gli importi anticipati dal Cantone e i relativi interessi entro una data precisa. Sono del parere che dovrebbe essere concepito un programma più completo, anche per opere a nord delle Alpi sollecitate da altri Cantoni, proponendo ad esempio a quelli interessati la rinuncia alla loro quota di tassa sul traffico pesante. Se tutti i Cantoni lasciassero questi mezzi nel fondo per le infrastrutture ferroviarie lo stesso disporrebbe di circa 375 milioni di franchi supplementari all'anno e potrebbe così avviare prima un certo numero di lavori, tra cui le vie di accesso di AlpTransit e magari anche il secondo binario al Lötschberg. È importante che il Ticino, appoggiato dagli altri Cantoni gottardisti, trovi delle intese preliminari con tutti i Cantoni che hanno chiesto alla Confederazione investimenti ferroviari importanti e giustificati, perché solo così si eviteranno scontri nel dibattito parlamentare che potrebbero anche ritardare per anni il completamento di questa importante infrastruttura.

Bisognerà poi che la Confederazione insista con le autorità italiane affinché realizzino gli investimenti che consentano più capacità e velocità dei treni sulla linea dal confine a Milano. Infatti, soltanto con treni rapidi, frequenti e confortevoli il Ticino e soprattutto il Luganese potrebbero assumere ancora di più la funzione di luogo di residenza di imprenditori e professionisti lombardi che contribuirebbero certamente a un ulteriore rafforzamento delle nostre strutture economiche e dei nostri introiti fiscali. L'entusiasmo per questa grande opera ferroviaria deve perciò indurre il Cantone a un ruolo ancora più attivo per evitare di subire le conseguenze di decisioni prese da altre istanze non ticinesi.

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