

# ALP TRANSIT, URGE DECIDERE IL TRACCIATO A SUD DI LUGANO

ADRIANO CAVADINI \*

A fine ottobre si è tenuto a Milano un importante convegno organizzato dall'Associazione italiana linea ferroviaria di alta capacità del Gottardo (ACG) Milano-Lugano. Al termine del pomeriggio i presidenti delle regioni Piemonte, Liguria e Lombardia hanno firmato un messaggio rivolto al Governo italiano affinché proceda alla realizzazione di importanti progetti di infrastrutture ferroviarie. Entro il 2014 si è tra l'altro chiesto l'Arcisate-Stabio, ormai decisa, e il potenziamento da Gallarate alla Malpensa; entro il 2020 il completamento e l'ammodernamento della tratta Varese-Gallarate e il quadruplicamento della linea Chiasso-Seregno. Anche in Italia, seppur con una certa fatica e lentezza, si sta avvertendo l'importanza di adeguare le infrastrutture ferroviarie per fronteggiare un traffico passeggeri e merci in costante aumento e per impedire il collasso della rete stradale, soprattutto vicino ai grandi agglomerati. La globalizzazione ha pure causato un forte incremento del traffico marittimo e il varo di navi sempre più grandi. Quarant'anni fa una nave container aveva bisogno di 10 treni o 400 au-



tomezzi per trasportare i suoi contenitori; oggi le nuove navi richiedono 200 treni o 8.000 autocarri. Questa situazione in continua evoluzione non può più essere affrontata con infrastrutture stradali e ferroviarie superate.

Il convegno di Milano ha voluto fornire informazioni e stimoli affinché siano prese in tempi brevi fondamentali decisioni di investimento in infrastrutture ferroviarie. La futura Alptransit sarà pure interessata da questi nuovi movimenti di merci perché i contenitori in arrivo nei porti italiani e specialmente in quello di Genova non saranno soltanto destinati al mercato italiano, ma in parte saranno trasportati verso altre nazioni vicine, pure attraverso i valichi ferroviari e stradali della Svizzera. La Confederazione sta facendo uno sforzo importante per consentire l'attraversamento del massiccio del Gottardo in tempi più brevi e a convogli più numerosi e capienti, grazie

al fatto che la nuova linea seguirà un percorso di pianura. A fine ottobre i lavori di scavo sono stati completati all'80%: mancano alcuni chilometri tra Erstfeld e Amsteg e la parte più importante tra Sedrun e Faïdo. I tecnici prevedono che i lavori di scavo si concluderanno nel primo semestre del 2011. Nel frattempo però proseguono i lavori di finitura all'interno delle gallerie per consentire la posa della tecnica ferroviaria: binari, linea elettrica, segnaletica, etc. Questi cominceranno in una fase preparatoria già nel 2009 a partire da Bodio. L'apertura della galleria di base del Gottardo è stata confermata per la fine del 2017; quella della galleria del Ceneri due anni dopo. A quel momento si manifesteranno in tutta la loro gravità le scelte delle autorità federali di interrompere la nuova linea a Vezia e di non aver costruito il tratto tra Biasca e S. Antonino. I problemi maggiori si avranno però a sud di Lugano perché un numero maggiore di convogli saranno obbligati a seguire il tracciato del 1882, che oltre a non consentire alte velocità, attraversa una zona densamente popolata e costruita, nella quale sono da pre-

vedere disagi ulteriori. È pertanto urgente che le autorità ticinesi chiedano con fermezza al Consiglio federale di dire come vuol fronteggiare su questa vecchia tratta ferroviaria un traffico maggiore e come vuol ridurre i disagi e i disturbi per la popolazione residente, visto che la completazione di Alptransit fino al confine richiederà ancora anni. Berna deve finalmente decidere il tracciato e avviare tutta la procedura per la preparazione dei progetti e l'ottenimento dei crediti e stabilire con l'Italia il punto preciso di contatto al confine. Con questa nazione le nostre autorità dovrebbero stipulare un accordo che preveda i tempi di completazione della linea da Vezia al confine e da qui a Milano: un'esigenza assolutamente indispensabile per il nostro Cantone. Ulteriori ritardi non possono più essere tollerati perché il luganese e il mendrisiotto dovranno già subire per una quindicina o ventina di anni (a contare dal 2019) un traffico importante su una linea ferroviaria che nel 1882 non poteva essere concepita per la società e l'economia del 2020.

\* Già consigliere nazionale