

«Completare AlpTransit per non ritrovarsi superati»

FERROVIA 2050 / La presa di posizione della Pro Gottardo, che chiede una politica della mobilità maggiormente coordinata

La decisione del Consiglio federale risale al 22 giugno scorso. Ma la consultazione in realtà si chiuderà a metà mese. L'intenzione dell'Esecutivo federale è quella di «rafforzare ulteriormente la ferrovia a lungo termine». Come? Rielaborando «la sua strategia». «Mediante le future fasi di ampliamento - si legge nel comunicato di allora - l'offerta ferroviaria sarà migliorata innanzitutto sulle brevi e medie distan-

ze, ad esempio aumentando l'offerta suburbana negli agglomerati». Inoltre, il Consiglio federale proponeva «un adeguamento delle fasi di ampliamento già decise». Già, tutto bene, fin qui. «Ma il documento "Ferrovia 2050" dimentica il completamento di AlpTransit da frontiera a frontiera di fatto rimandandone la realizzazione alle calende greche», ovvero dopo il 2050. La presa di posizione è della *Pro Gottardo ferrovia d'Europa*. L'associa-

zione lo ha sempre puntualizzato: «Chiediamo che AlpTransit venga completata nel più breve tempo possibile con l'obiettivo di collegare il nostro sistema ferroviario con quello dei Paesi confinanti e alla rete europea TEN-T».

L'allarme: il rischio, dietro l'angolo, è di finire superati dalla rete europea. Inutili e inutilizzati. La *Pro Gottardo* sottolinea i grandi progetti nei Paesi con cui confiniamo, dai porti liguri al Moncenisio e al Bren-

nero, sino ai protocolli europei sull'alta velocità. «Il Consiglio federale, nel documento Ferrovia 2050 non propone nessuna strategia a questa scala e quindi nega un'effettiva connessione della Svizzera alla rete ferroviaria europea a grande velocità. La *Pro Gottardo ferrovia d'Europa* chiede che il documento in consultazione venga completato con le linee postulate nel concetto di "Croce federale della mobilità"». Non è la prima volta che l'associazione si esprime in questi termini. Ma il messaggio evidentemente non passa. E poi si aggiunge: «Il rapporto intende sviluppare il traffico di agglomerato ma si contraddice quando rinuncia ad occuparsi dello spazio a sud di Lugano con il suo inserimento nello spazio metropolitano lombardo. Ciò significa ignorare il quadro ambientale auspicabile nel Mendrisiotto e nel Luganese». Inoltre: «Ciò va-

le, a maggior ragione, dal momento che l'USTRA intende procedere alla costruzione di una terza corsia, dinamica, sull'autostrada: questo progetto deve essere concepito con il prolungamento di AlpTransit». La *Pro Gottardo* chiede «una politica della mobilità intesa a gestire in maniera coordinata i diversi vettori dell'offerta pubblico-privata secondo una scala di priorità che comprenda l'intero Cantone».

Intanto ieri, alla presenza anche di Filippo Lombardi, presidente dell'associazione mantello *SwissRailvolution*, si è tenuta l'assemblea generale dell'associazione, che può contare ora su dieci nuovi membri di comitato. Insomma, la *Pro Gottardo* si rinforza in modo da farsi trovare al passo con la spinta che arriva anche da altre regioni svizzere. Sì, le rivendicazioni non arrivano dal solo Ticino. Occorre parecchia voce per farsi sentire da Berna.