

«Per la ferrovia del futuro si passi dall'asse nord-sud»

PROSPETTIVA 2050 / La Commissione dei trasporti del Nazionale chiede investimenti sul traffico a lunga percorrenza Filippo Lombardi: «Senza il potenziamento della 'Croce federale' ci possiamo scordare il prolungamento di AlpTransit»

Luca Faranda

BERNA

«Bisogna far capire al Consiglio federale che l'asse ferroviario nord-sud non è ancora ultimo e sono necessari ulteriori investimenti. Con la 'Prospettiva Ferrovia 2050' vogliamo evitare che nei prossimi 30 anni si pensi solo alla tratta est-ovest o laddove c'è un valore aggiunto, come negli agglomerati e sulle brevi e medie distanze». Per il consigliere nazionale Marco Romano (Centro), promotore di una mozione della Commissione dei trasporti del Consiglio nazionale, la strategia del Consiglio federale sullo sviluppo della rete ferroviaria - per essere più concorrenziale con l'automobile - deve focalizzarsi sulla realizzazione e sul completamento della cosiddetta «Croce federale della mobilità». Tra i tratti necessari al trasporto a lunga distanza sull'asse nord-sud spicca in particolare il discusso prolungamento di AlpTransit a sud di Lugano: un tema che ha fatto infiammare la politica regionale e cantonale, ma che per il Consiglio federale non rappresenta una priorità.

Ossatura di base

Ora, la Commissione dei trasporti del Consiglio nazionale vuole rimettere la chiesa al centro del villaggio, chiedendo uno sviluppo più ambizioso e coraggioso del trasporto ferroviario che tenga conto anche degli assi a lunga percorrenza. Non solo sull'asse est-ovest (in merito è stata presentata una seconda mozione), ma



Sono da prevedere investimenti sull'asse ferroviario che collega il nord e il sud della Svizzera.

©KEYSTONE/GAETAN BALLY



Non è una bocciatura
del progetto
del Consiglio federale,
ma si rischia solo
una guerra tra regioni

Marco Romano
consigliere nazionale (Centro)

anche da Basilea a Chiasso: «Non è una bocciatura del progetto del Consiglio federale, ma altrimenti si rischia solo una guerra tra regioni», chiarisce Romano, secondo cui è però necessaria un'ossatura di base per evitare che il focus vada solo sull'asse est-ovest o sugli investimenti nei pressi dei singoli agglomerati.

Il Ticino punta in alto

«La via della 'Croce federale' è l'unico modo per rientrare in gioco, altrimenti il completamento di AlpTransit fino a Chiasso ce lo possiamo scordare. Il rischio poi è che almeno fino al 2050 non se ne par-

la neanche», spiega dal canto suo Filippo Lombardi.

Il Municipale di Lugano, a capo dell'associazione «Swiss Railvolution» per la concezione e lo sviluppo delle ferrovie svizzere di domani, non vuole tuttavia frenare gli investimenti sull'asse est-ovest per privilegiare l'asse nord-sud: «Bisogna farli entrambi. È legittimo che la tratta tra Berna e Losanna abbia la precedenza perché sono già in ritardo, ma su questi progetti bisogna avere una visione a lungo termine, mentre la Confederazione non vuole guardare oltre il 2035 per delle presunte 'insufficienti capacità realiz-

zative», critica l'ex «senatore».

Già la scorsa settimana il Canton Ticino, nella sua risposta alla procedura di consultazione, aveva richiesto investimenti pari a 100 miliardi di franchi e la realizzazione di tre progetti: la circonvallazione di Bellinzona, il potenziamento sull'asse del Gambarogno per il trasporto merci - denominato Gronda ovest - e la continuazione di AlpTransit a sud di Lugano, con scadenze già definite. Per Lombardi, le richieste del Cantone vanno nella giusta direzione: «Bisogna fissare obiettivi ambiziosi ora, anche solo per ottenere la metà».