

Con le FFS Milano sempre più lontana

Città Ticino

DI GIÒ REZZONICO

Il rapporto «Prospettive Ferrovia 2050» messo in consultazione dalla Consigliera federale Simonetta Sommaruga in occasione del 175. delle Ferrovie non soddisfa le attese della Città Ticino e men che meno della più ampia Città dei Laghi. Come ho già avuto modo di ricordare esiste infatti un territorio transfrontaliero con oltre 2 milioni di abitanti, che comprende la Città Ticino e la regione limitrofa di Varese, Como e Lecco, con interessi convergenti.

Quali? Quello soprattutto di trovare una propria ragione di essere nei confronti rispettivamente delle regioni di Zurigo e di Milano, tra le più dinamiche d'Europa. I progetti futuri delle ferrovie elvetiche non soddisfano le attese della Città dei Laghi «perché hanno un carattere eccessivamente svizzero-centrico» come spiega bene il professor Remigio Ratti, uno dei massimi esperti ticinesi in materia, in un interessante articolo apparso sul settimanale online «L'Osservatore». Puntano al «traffico d'agglomerato», spiega il professore, ma poi «il progetto si ferma alla frontiera, dimenticando che, oltre al traffico merci, vi è anche un traffico internazionale di transito passeggeri».

Anche il Consiglio di Stato ticinese è critico sul rapporto delle FFS. Sostiene infatti che senza una visione strategica e politica di mobilità integrata il Paese si ferma. Secondo il governo occorre quindi osare maggiormente (lo afferma anche la Commissione dei trasporti del Consiglio nazionale), alzando l'asticella dei finanziamenti 2050 di ulteriori 100 miliardi, di cui 13 per le nostre tre grandi priorità: aggiramento merci di Bellinzona (1,7 mia), proseguimento a tappe di Alptransit a sud di Lugano (7,1 mia), potenziamento del traffico merci attraverso il Gambarogno (4,5 mia). Alle critiche al rapporto si è aggiunto anche il Gruppo «il Ticino con Alptransit», a cui sta particolarmente a cuore la visione di una Città dei Laghi, per la quale è fondamentale il potenziamento della rete di trasporti transfrontalieri e in particolare il collegamento sull'asse Zurigo-Milano (o, se volete, più in generale Genova-Francoforte via «Città dei Laghi»). Senza il potenziamento dell'attuale Alptransit fino alla frontiera, richiesto anche dal governo ticinese, il rischio di vedere uno spostamento da parte italiana dell'asse viario, ma anche economico, attraverso il Brennero è molto reale. Anche perché, in assenza di progetti svizzeri, gli italiani non investono sulla linea Milano-Como e puntano sul Brennero.

Nonostante il rapporto in consultazione delle ferrovie svizzere sostenga che il percorso in treno tra Zurigo e Milano sia competitivo paragonato ai tempi impiegati in automobile non si può dimenticare che la percorrenza ferroviaria su questa tratta nel corso degli ultimi decenni, non solo non è migliorata, ma è addirittura peggiorata: negli anni Sessanta (quindi oltre 60 anni fa) si raggiungeva Milano da Lugano in meno di un'ora, mentre oggi sono necessari tra gli 80 (TiLo) e i 100 minuti per alcuni EuroCity.

