

## Speciale

### La sfida di AlpTransit

a cura di  
Edy Bernasconi

foto Ti-Press

La galleria ferroviaria di base del Gottardo sarà aperta nel 2017 o, al più tardi, nel 2018. Quest'opera insieme al tunnel del

Ceneri è destinata a produrre effetti rivoluzionari sulla mobilità e ad avere un grosso impatto sul

territorio. Qual è in Ticino la percezione di questi cambiamenti? Ne abbiamo parlato con il professor Remigio Ratti



Rivendicare il completamento di AlpTransit a sud di Lugano non basta

Il progetto Ferrovia 2030 messo in consultazione negli scorsi mesi dal Dipartimento dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle telecomunicazioni (Datec) non prevede il prolungamento del tracciato di AlpTransit a sud di Lugano. Ciò ha provocato una alzata di scudi in Ticino. Si è mosso il Consiglio di Stato, ne ha parlato il Gran Consiglio e hanno preso posizione i partiti. La rivendicazione è senz'altro legittima, ma c'è anche chi ha avuto l'impressione di assistere a una campagna i cui contenuti sono in parte velleitari. Ci si muove infatti in un contesto nel quale le risorse finanziarie disponibili sembrano essere bloccate e che dovrà fare i conti con le richieste di modernizzazione delle linee ferroviarie anche lungo gli altri assi che attraversano il Paese pensando all'Altopiano e alla direttrice Est-Ovest. Sembra pure mancare una chiara percezione dei cambiamenti che saranno provocati dalla messa in esercizio della galleria tra Erstfeld e Bodio. Ci potrebbe essere il rischio di perdere di vista problemi più urgenti nel campo della mobilità, nodi che verranno a maturazione già fra pochi anni, al momento dell'apertura della galleria di base.

“  
Ragionare anche sul breve e medio termine non solo sui tempi lunghi  
”

È lecito interrogarsi se nella Svizzera italiana vi è una sufficiente percezione degli effetti che il nuovo tunnel genererà, determinando cambiamenti epocali nei comportamenti sociali e a livello territoriale. Il collegamento sotto il Gottardo diventerà operativo tra il 2017 e il 2018. Il Ceneri seguirà a ruota, ben prima (comunque andranno le cose) del completamento della linea a sud la cui esecuzione, anche nella migliore delle ipotesi, non sarà realtà prima del 2040. In vista di questi appuntamenti vi è ad esempio chi, pensando agli operatori del trasporto merci, chiede l'attuazione di misure immediate, come l'adeguamento dei profili di gallerie e ponti lungo le linee di accesso, da mettere in cantiere in contemporanea con l'apertura del nuovo tunnel, per essere in grado poi di far fronte ai volumi di traffico che la nuova opera genererà, ma pensando anche ai volumi dei nuovi treni. È in gioco la stessa politica di trasferimento delle merci.

Di questi e di altri problemi il nostro giornale ha discusso con il professor Remigio Ratti, economista attualmente docente presso l'Università della Svizzera italiana e la Scuola politecnica federale di Losanna, dopo aver insegnato per molti anni a Friburgo e aver diretto l'Istituto delle ricerche economiche. Nella sua attività di ricercatore Ratti si è sempre occupato da vicino sia di politiche dei trasporti sia di temi legati all'economia regionale, questioni che lo hanno visto impegnato anche quando era consigliere nazionale.

«L'obiettivo del completamento di AlpTransit non va dimenticato. È tuttavia necessaria una premessa. La riflessione

deve essere affrontata su tre livelli temporali: il breve, il medio e il lungo termine» afferma il professor Ratti. «Gli scenari di breve e medio termine non vanno persi di vista rispetto a quelli di lungo termine. Quindi il rischio da lei evocato c'è. È dunque giusto interrogarsi su quanto avverrà subito dopo l'apertura del tunnel di base del Gottardo e sull'impatto che quest'opera avrà non solo sulla mobilità ma anche sul territorio. La sua messa in esercizio è destinata a determinare cambiamenti radicali rispetto alla situazione attuale. Sarà così possibile raggiungere Zurigo da Lugano in poco più di un'ora e mezzo, questo dopo l'apertura anche della galleria del Ceneri. Pure i tempi di percorrenza all'interno del Ticino sono destinati a ridursi in modo significativo. È assolutamente necessario prepararsi in vista di queste scadenze».

L'esperienza seguita all'apertura del tunnel del Loetschberg ha insegnato che tra i suoi risultati vi è stato un forte aumento della domanda di trasporto dei passeggeri che è cresciuta del 50 per cento in due anni. Ciò sta creando problemi di compatibilità con il trasporto delle merci anche perché la circolazione, sotto il Loetschberg, si svolge su un unico binario. La disponibilità delle tracce si è ridotta massicciamente - a denunciarlo sono ancora una volta gli operatori del settore - e questo può rappresentare un ostacolo al passaggio delle merci dalla gomma alla rotaia. Esiste il medesimo rischio per l'asse del Gottardo soprattutto se le rampe di accesso non saranno adeguate senza attendere il completamento di AlpTransit: «La decisione delle Ffs di acquistare nuovi treni Intercity a due piani nasce anche dall'esigenza di rispondere all'aumento della domanda da parte dei passeggeri e di razionalizzare il flusso dei treni» fa notare Remigio Ratti.

Pure per far circolare i treni a due piani la linea, tuttavia, va adeguata. Vale il medesimo discorso fatto per i convogli merci di nuova generazione ed è tutto da dimostrare che questi adattamenti possano rientrare all'interno di Ferrovia 2030, soprattutto se dovesse prevalere la variante più risparmiatrice che prevede investimenti non superiori ai 12 miliardi.

Secondo Remigio Ratti il discorso non si ferma tuttavia qui. «Sono parecchi gli inter-

rogativi aperti in relazione con l'apertura del nuovo tunnel. Non solo quelli legati alla gestione delle ferrovie. La risposta a queste domande dipende molto da noi. Dal Ticino intendo».

Restando su un terreno squisitamente ferroviario sarebbe ad esempio utile interrogarsi sui destini dell'attuale tracciato in Leventina di cui si è parlato poco fino ad oggi. Quali sarebbero i rischi connessi con un'eventuale rinuncia al suo mantenimento in esercizio? «Questo è sicuramente uno degli interrogativi sul futuro di quella regione. È un tema che dovrebbe essere posto al centro di Gottardo 2020. Direi anche che, di fronte al riaccendersi del dibattito attorno alla realizzazione di un secondo tunnel autostradale, la prevista chiusura della galleria stradale potrebbe invece costituire un interessante test per l'utilizzo della vecchia e della nuova linea quale possibile alternativa all'aumento delle capacità stradali» afferma il

“  
Il Vallese ha studiato con anticipo l'impatto del Loetschberg  
”

professor Ratti. «Ragionando in termini più generali - aggiunge - vale la pena rilevare che per prevedere e prepararsi ad affrontare l'impatto territoriale del nuovo collegamento, in questo caso quello del Loetschberg, il Vallese si era mosso con anticipo allestendo diversi studi, studi attraverso i quali si era cercato di immaginare gli scenari che si sarebbero delineati. È il caso di ricordare che, in seguito alle possibilità date dal nuovo collegamento, Visp ha vissuto un momento di intenso fervore edilizio coinciso con la realizzazione di diecimila nuove unità insediative. Si è pure registrato, nella direzione opposta, un aumento dei flussi per motivi di lavoro e di studio verso Thun e Berna. Sono sviluppi che vanno anticipati. In Ticino la percezione di questi problemi, lo dobbiamo riconoscere, è stata finora debole. Sempre il

Vallese aveva destinato una somma superiore a 1 milione e mezzo per condurre, in vista dell'apertura del Loetschberg, un'azione di 'marketing' verso i grandi agglomerati, in particolare Zurigo» ricorda Ratti.

Un altro elemento debole che emerge sembra essere quello di una classe politica che dà l'impressione di riversare aspettative eccessive su AlpTransit, una linea destinata soprattutto a favorire il transito.

«È vero che AlpTransit è stata pensata soprattutto per il transito. Essa è destinata a mettere in relazione diretta i nodi della logistica continentale e i grandi agglomerati. Ci sarà così la possibilità di avere treni tra Zurigo e Milano con una sola fermata intermedia. È un altro motivo per cui bisogna porsi la domanda sulle possibilità del Ticino di inserirsi all'interno di questa nuova realtà, evitando che si trasformi in una zona grigia lungo l'asse Nord-Sud.

È per questo che insisto sull'esigenza di immaginare gli scenari del futuro per saperli anticipare. Occorre proseguire nella filosofia del gruppo di lavoro AlpTransit-Ticino - alla base dell'accettazione politica del progetto - secondo la quale non si tratta di far passare due nuovi binari attraverso il nostro territorio ma, al contrario, di farne un'opportunità per un riassetto urbano e territoriale.

Nel senso della concentrazione degli effetti vanno i progetti del "quartiere alto di Lugano" o della valorizzazione della stazione di Locarno-Muralto. Anche Mendrisio diventa il vertice di una nuova rete che metterà in relazione Como con Varese, oltre che collegare il Ticino con la Malpensa. AlpTransit dovrebbe essere l'occasione per risanare non solo la stazione, ma una conurbazione transfrontaliera che, con il mutare del significato della frontiera (da qui la responsabilità della Confederazione) è assimilabile ad un'"area industriale dismessa". Eppure le idee non mancavano: come il progetto di una stazione comune tra Chiasso-Como; oppure quello dell'ingegner Fabio Janner che proponeva di rivoluzionare gli accessi alla stazione per i mezzi pesanti attraverso una operazione che sarebbe stata pure di riqualifica urbanistico-territoriale. Come si è tergiversato sull'ipotesi di creare un interporto. Il risultato è che oggi i magazzini della stazione chiosse e il Pian Faloppia sono utilizzati dai traspor-

tatori stradali senza l'intervento della ferrovia. È comunque positivo che il Municipio di Chiasso sembra averci ripensato e ha proposto la costituzione di un gruppo di studio per analizzare il futuro della stazione».

Parlando di stazioni. Si è pure accennato, proprio nell'ottica dell'inserimento della Svizzera italiana, della creazione di una Stazione Ticino. Al di là degli appetiti regionalistici che questa idea potrebbe stuzzicare sul piano interno, è un concetto che, tuttavia, non rientra nei progetti della Confederazione: «Tenuto conto della riorganizzazione nel campo della mobilità destinata a ridefinire i collegamenti tra le grandi aree urbane a Nord e a Sud, l'idea non va abbandonata anche se non si tratta di un progetto destinato a concretizzarsi in tempi brevi. Stiamo parlando del medio termine. Tutto questo senza perdere di vista obiettivi più immediati, come quello legato all'aggiramento di Bellinzona che pure non rientra, per ora, nel programma Ferrovia 2030».

Come non sono previsti, almeno nella variante più ridotta che è quella che piace di più a economisti e che limita gli investimenti a 12 contro i 21 miliardi della soluzione più onerosa, gli adattamenti delle linee di accesso come auspica da chi è attivo nel trasporto intermodale. La posizione degli ambienti economici è sostenuta da una recente pubblicazione di Avenir Suisse nelle cui conclusioni si auspica un contenimento degli investimenti: «Io credo che anche 21 miliardi non bastano per realizzare almeno le misure di accompagna-

“  
Neppure 21 miliardi saranno sufficienti per Ferrovia 2030  
”

mento minime. La decisione dipende naturalmente dalla politica» è la convinzione del professor Ratti.

Anche perché il volume delle

risorse che è stato ipotizzato finora non sembra essere sufficiente per rispondere alle priorità più immediate tralasciando per il momento il completamento di AlpTransit da Lugano alla frontiera: «Certo, anche per questa ragione mi è capitato recentemente di sostenere, che per Ferrovia 2030 servono almeno 30 miliardi. Quanto ad AlpTransit, come ho già detto, l'obiettivo finale non va dimenticato. Si finirebbe di erroneamente proiettare nel futuro l'idea di un Ticino e Lugano quali capolinea, attualmente punti di arrivo e di partenza (con Bellinzona-Locarno) di 3/4 del traffico viaggiatori attraverso il San Gottardo. Ma il rilancio dei collegamenti intermetropolitani e regionali con e via Milano è pure un'opportunità da saper cogliere con AlpTransit. Per questo occorre mantenere la pressione sull'Italia per il raddoppio (pianificato, ma sempre rinviato) dei binari sulla Como-Monza».

Ma che ne sarà del trasporto delle merci? Non si può ignorare il fatto che i terminali per il trasbordo dei carichi da trasportare via ferrovia verso la Svizzera e il Nord dell'Europa sono localizzati in gran parte a Ovest e ciò potrebbe costituire un problema. Pensiamo a Busto Arsizio: «La decisione di concentrare il traffico combinato merci su Busto non è stata il risultato di una discussione politica, ma piuttosto quella del pragmatismo elvetico che ne ha finanziato la realizzazione nell'ambito della politica per il trasferimento delle merci dalla strada alla ferrovia e senza un coinvolgimento diretto del Parlamento», sostiene Remigio Ratti. «I nostri vicini italiani si sono così fatti l'idea che gli svizzeri finanzieranno anche le analoghe infrastrutture nell'area centrale e nord-orientale di Milano, alimentate dalla linea via Chiasso. Intanto tutto è bloccato. Una situazione difficile;

“  
Rilanciare con urgenza i progetti di respiro transfrontaliero  
”

toccherà al successore di Moritz Leuenberger affrontare il problema degli accessi senza lasciarsi condizionare da chi anche in Svizzera tende a ridimensionare - ora che c'è il Loetschberg e che i mezzi fanno gola altrove - le necessità d'investimenti future a sud di Lugano e nell'area transfrontaliera. Questa è la prova dei limiti di politica che restano sostanzialmente nazionali».

Mentre AlpTransit si trova in una situazione di stallo il Grigioni è intenzionato a rilanciare il collegamento diretto con Chiavenna. Non si rischia di riproporre il dibattito che si era sviluppato a suo tempo attorno all'opzione tra Gottardo e Splügen che aveva finito per ritardare la messa in cantiere della Ntfa? «Direi di no» risponde Ratti. «Quella grigionese è una ipotesi da approfondire nell'ottica della messa in rete degli spazi regionali alpini prima di essere scartata frettolosamente. Nel discorso rientra pure la possibilità di completare la rete interurbana ticinese verso la Mesolcina, ipotesi della quale pure si sta parlando».