

## Effetti Alptransit: primi bilanci

di Remigio Ratti

**F**inalmente, ad oltre un anno di distanza, la galleria ferroviaria di base del San Gottardo è ritornata pienamente operativa dopo il grave deragliamenti di un treno merci. Un sollievo, specie per le migliaia di pendolari per lavoro o studio e un'occasione per tracciare un primo bilancio di Alp-

transit. Gli oltre 15 miliardi spesi nelle gallerie del Gottardo (57 km; 2016) e del Ceneri (15 km, 2020) appaiono come l'investimento del secolo. Gli effetti, assai complessi, sono da leggere – dando tempo al tempo – nelle varie dimensioni (flussi di traffico, economia, territorio, ambiente) e alle varie scale – regionali, nazionali ed europea.

Per il momento sono soprattutto significativi i dati dei flussi, a scala regionale e interregionale. La grafica alla pagina seguente li riassume meglio di un lungo testo. Quanto agli effetti territoriali sottolineiamo come questi dipendano dal contesto e dalle strategie e politiche accompagnatorie; specie se anticipatrici e risultanti dall'incontro tra pubblico e privato. È il caso di Bellinzona nell'aver colto i vantaggi di localizzazione. Il Cantone, con i 40 milioni investiti per la congiunzione diretta tra Locarno e Lugano, ha trovato un elemento portante del concetto pianificatorio della "Città Ticino". I collegamenti ferroviari regionali della TILO – compagnia ticinese e lombarda creata nel 2005 – ne hanno beneficiato e dal 2018, con la bretella ferroviaria Mendrisio-Varese-Malpensa sono assieme al Léman-Express, la rete transfrontaliera più ampia d'Europa.

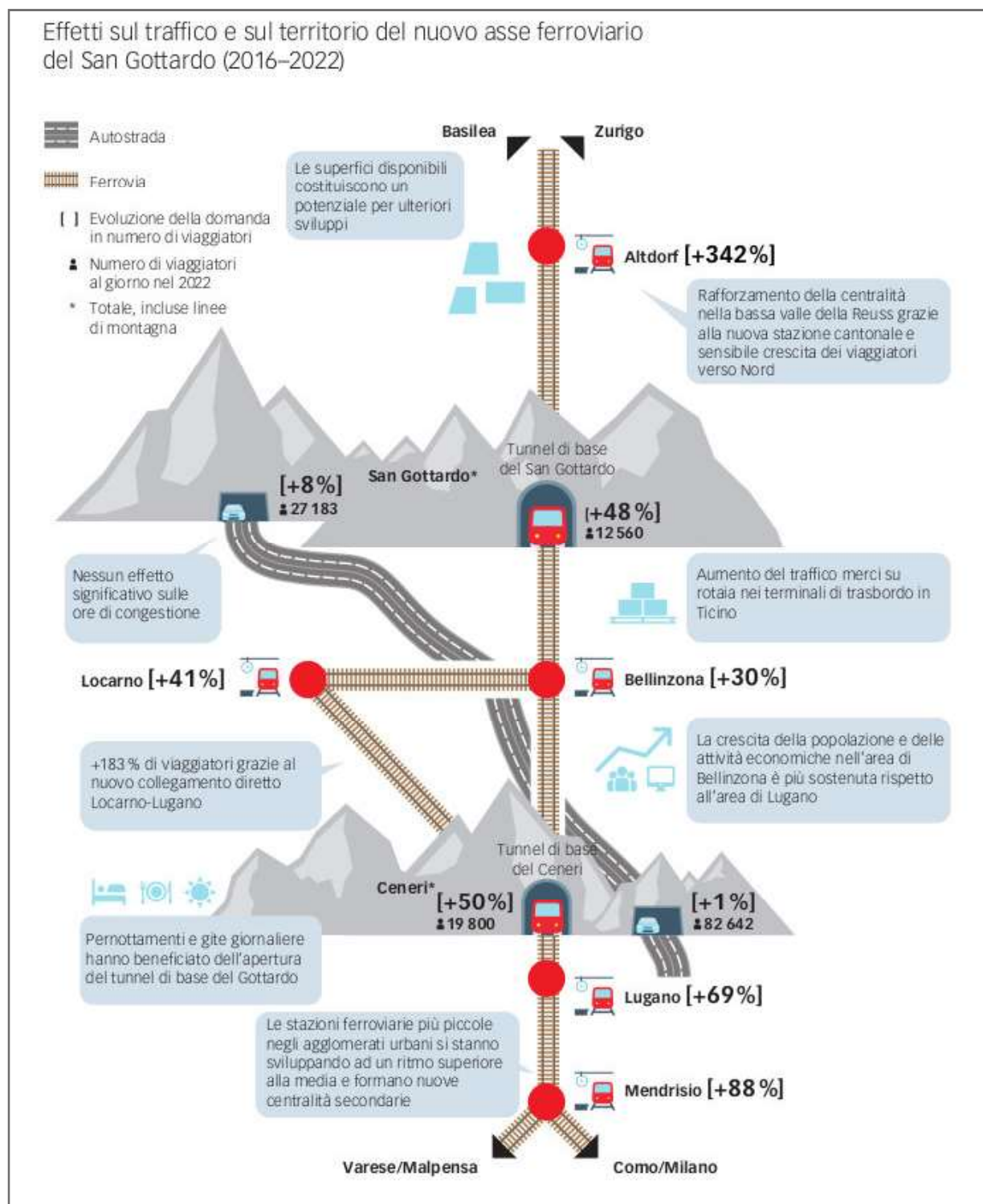


Credevamo che il decennio 2010-2020 fosse quello del riscatto del Ticino. Ma non ci sono automatismi. Le infrastrutture sono solo una condizione, non sufficiente. Non è andata in porto quella visione strategica del Consiglio di Stato di trent'anni fa, quando nella consultazione sulle Nuove linee ferroviarie alpine (NL-FA) aveva proposto l'alternativa Alptransit-Ticino, il progetto di riassetto territoriale del "gruppo di lavoro dell'architetto Aurelio Galfetti". Altri motivi di insoddisfazione per un Ticino su posizioni troppo ripiegate e attendiste si trovano nel "Manifesto per un Ticino ambizioso", lanciato da una trentina di personalità nel 2020, con l'ex direttore FFS A. Meyer in testa.

Uno scenario ancora in chiaro-scuro lo troviamo a scala nazionale e, peggio, internazionale. La Confederazione non intende andare oltre AT, mentre non dà spazio – scordando il San Gottardo, via delle genti – ai treni viaggiatori di lunga percorrenza. Così, nel transito merci i vari operatori si sono limitati – anzi la Germania ha disatteso gli accordi – a sfruttare i guadagni di produttività, mentre nell'offerta viaggiatori si è usata la metà dell'ora guadagnata con AT per stabilizzare l'orario (leggi: non arrivare in ritardo). Si deve e si può far meglio.



## ► Effetti Alptransit: primi bilanci da pag. 1



La versione completa di questa infografica è disponibile nel [rapporto di sintesi sul monitoraggio dell'Asse del San Gottardo](#) (Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE, Berna, gennaio 2024). Si veda anche la [presentazione del responsabile del monitoraggio, Dr. Aurelio Vigani, Espacesuisse/GEA, Bellinzona 4.9.2024](#).