

# C'è nuova luce in fondo al tunnel

## Il prolungamento di AlpTransit verso sud torna sul tavolo «insieme all'Italia»

Di **Andrea Stern**

Tempo di lettura: 5'20"

**S**iriaccende la speranza che il completamento di AlpTransit verso sud possa essere realizzato in tempi solo in parte biblici. Ancora in febbraio il Consiglio federale aveva ribadito di ritenere il progetto «non prioritario» e «non giustificato». Ma ora il canton Ticino potrebbe contare nella sua richiesta sull'importante sostegno di un partner che finora era rimasto piuttosto silente, l'Italia. «Si sta creando una costellazione favorevole», afferma Remigio Ratti, tra i fondatori della Pro Gottardo - Ferrovia d'Europa.

### L'incontro a Roma

I segnali sono diversi. Il più visibile risale allo scorso 31 ottobre, quando il presidente del Gran Consiglio Michele Guerra è andato a Roma a discutere di AlpTransit con il presidente della Camera dei deputati italiana Lorenzo Fontana. Al termine dell'incontro Fontana ha voluto diramare un comunicato per rimarcare «l'importanza del completamento in tempi ragionevoli della trasversale ferroviaria alpina del Gottardo tra Zurigo e Milano, un'opera definita «fondamentale» per l'Italia.

Nel contempo l'Unione europea ha integrato l'asse del Lötschberg e quello del Gottardo nel corridoio Mare del Nord-Mediterraneo, una rete ad alta velocità che prevede che i treni passeggeri possano circolare ad almeno 160 km/h su tre quarti delle tratte. Dato che oggi la velocità media tra Lugano e Milano è di poco superiore

ai 50 km/h, ecco che l'inserimento nella rete dell'UE potrebbe accelerare gli investimenti anche su questa tratta.

### Un sostegno per il Ticino

«Sono tutti elementi che aiutano innanzitutto a mantenere la questione sul tavolo e soprattutto a mostrare che il completamento di AlpTransit non è solo un tema ticinese - osserva Alex Farinelli, consigliere nazionale PLR, membro della Commissione dei trasporti e presidente della Pro Gottardo - Ferrovia d'Europa -. Qui stiamo parlando di un'opera che supera i confini e per questo è importante che anche l'Italia faccia sentire la sua voce».

Un sostegno importante soprattutto in un momento in cui ogni Cantone tenta di tirare la coperta dalla propria parte e il Ticino si ritrova un po' solo nella sua richiesta di completare la trasversale alpina a sud di Lugano. «Oltrelpe c'è chi tenta di far passare il messaggio che in Ticino si è già investito molto nell'infrastruttura ferroviaria e che ora toccherebbe ad altre regioni - spiega Farinelli -. Ed è vero che il Ticino ha ottenuto grandi benefici dai tunnel di base del Gottardo e del Ceneri ma ora non si tratta di assecondare un capriccio ticinese bensì di completare un'opera di importanza continentale. Per questo il sostegno dell'Italia è sicuramente benvenuto. Per essere efficaci, dobbiamo riuscire a sviluppare questo discorso insieme».

### Stringere i tempi

L'obiettivo vuole essere quello di stringere i tempi rispetto a quanto previsto dal Consiglio



La galleria finisce ma l'opera no.

©CDT/ARCHIVO

## «Attuate varie misure» dopo l'incidente nel San Gottardo

### La sicurezza

Il livello di sicurezza dell'esercizio ferroviario nella galleria di base del San Gottardo «è oggi generalmente molto elevato e la probabilità che si verifichi un evento simile molto bassa», risponde il Consiglio federale a un'interrogazione di Simone Gianini (PLR) volta a conoscere le misure prese a seguito del deragliamento del 10 agosto 2023. «La stesura del rapporto finale del Servizio d'inchiesta svizzero sulla sicurezza SISI è ancora in corso - spiega il Consiglio federale -. Tuttavia, i rischi identificati sono stati, per quanto possibile, analizzati e sono già state attuate diverse misure volte a ridurli. L'esame e l'attuazione di ulteriori misure, infrastrutturali comprese, sono in corso di preparazione».

federale, che non intende occuparsi del completamento di AlpTransit prima del 2035, forse anche dopo. «Il primo passo deve essere l'inserimento della progettazione di massima nel messaggio 2026 - riprende il professor Ratti -, di modo che si possa in seguito procedere con la richiesta dei finanziamenti e la realizzazione dell'opera. Saranno inevitabilmente tempi lunghi, come lo sono per tutte le infrastrutture. Ma proprio per questo è urgente agire adesso, fare rete e perorare la causa».

### Stazioni sovraffollate

Il completamento di AlpTransit, aggiunge Ratti, non significa solo potenziare la tratta tra Lugano e Milano ma anche realizzare le circoscrizioni di Bellinzona e Lugano. «Sono necessarie dal punto di vista della sicurezza - sottolinea -. Già oggi la stazione di Lugano è affollata. Lo diventerà ancora di più quando ci sarà il tram-treno con il collegamento sotterraneo che arriverà direttamente sui marciapiedi. Siamo proprio sicuri che vogliamo far passare in quello spazio ristretto anche i treni merci in transito tra il nord e il sud dell'Europa?».

Per questo è necessario guardare al futuro. «La Svizzera ha dato all'Italia 130 milioni per potenziare la Monza-Como - ricorda Ratti -. Ora va rivendicata con fermezza la concretizzazione in tempi utili della dichiarazione d'intenti del luglio 2023 dei ministri Rösti e Salvini sul potenziamento infrastrutturale della Milano-Chiasso. In questo senso il recente incontro a Roma fornisce un assist che va colto al volo».