

***Alptransit*: un progetto del secolo in attesa di completamento**

Alptransit deve essere uno dei progetti di sviluppo più urgenti dei prossimi tre decenni. Abbandonarlo sarebbe miope in termini di politica dei trasporti e di politica europea.

von Gianni Ghisla und Remigio Ratti

.....

La NZZ l'ha messo a fuoco più volte (da ultimo nell'edizione dell'11.5.23): la politica ferroviaria e della mobilità svizzera dovrebbe guardare più a sud e riposizionarsi strategicamente. Le ragioni sono molteplici: rispetto alle croniche lungaggini della Germania nell'ampliare le vie di accesso ad *Alptransit*, l'Italia sta chiaramente recuperando terreno. In Liguria e in Lombardia sono in corso massicci investimenti nelle strutture portuali e nel collegamento in galleria Genova-Milano. Di conseguenza, cresce l'interesse per l'asse Sud-Nord, soprattutto per il trasporto merci. L'Italia è il terzo partner commerciale della Svizzera, di conseguenza le regioni di confine svolgono un ruolo fondamentale. È in gioco il ruolo del collegamento meridionale alla rete ferroviaria europea ad alta velocità; le tratte ferroviarie a lunga percorrenza devono diventare competitive rispetto al trasporto stradale e aereo.

L'economia ticinese, strutturalmente debole, che storicamente ha vissuto delle rendite di posizione e della manodopera a basso costo, ha ora finalmente la possibilità di svilupparsi come area economica capace di produrre ad alto valore aggiunto. A ciò contribuiscono in modo significativo non solo i centri di innovazione e gli istituti universitari di Lugano, Bellinzona e Mendrisio sorti negli ultimi decenni, ma anche lo scambio culturale che si sta intensificando tanto a nord quanto a sud.

Tuttavia, lo sviluppo delle linee ferroviarie, al di là delle capacità attuali, è anche la chiave per risolvere un'altra sfida: il carico ormai quasi insopportabile sull'ambiente e sulla qualità di vita causato quotidianamente dal traffico merci stradale sull'asse del Gottardo e dal traffico automobilistico transfrontaliero. Solo nuove forme di mobilità che

cerchino un equilibrio tra modalità di trasporto private e pubbliche possono contribuire ad alleggerire questo carico nel medio e lungo termine.

Un inizio promettente è stato fatto. Le nuove gallerie di base del Gottardo e del Ceneri rappresentano passi decisivi per spostare il traffico dalla strada alla ferrovia. La nuova ferrovia suburbana ticinese TILO (Ticino - Lombardia), che collega il Ticino con ampie zone della Regio Insubrica fino a Milano, ha conosciuto un grande boom e si sta sviluppando come componente nevralgica della mobilità della Città Ticino / Città dei Laghi. Così, il Ticino è cresciuto fino a diventare il secondo mercato della del tram-treno in Svizzera.

Ma questo può essere solo l'inizio, perché la tratta transalpina termina bruscamente a Lugano, che oggi si raggiunge da nord a velocità di oltre 200 km/h, mentre per il tratto di 65 chilometri da Lugano a Milano il tempo di percorrenza è di un'ora e un quarto. A ciò si aggiunge il fatto che i treni merci mettono a dura prova le stazioni di Bellinzona e Lugano e ostacolano il traffico locale. L'accesso a sud di Lugano e le circonvallazioni di Lugano e Bellinzona sono state progettate da tempo, ma, con la nuova "Prospettiva Ferrovia 2050" la loro realizzazione è stata rinviata alle calende greche.

Il nuovo collegamento ferroviario transalpino del Gottardo e del Lötschberg non è un capitolo chiuso della fortunata storia ferroviaria della Svizzera, come ci si vuol far credere - *Alptransit* attende il completamento. Deve essere uno dei progetti di espansione più urgenti dei prossimi tre decenni. I grandi progetti nel nord Italia offrono un'opportunità che la Svizzera non deve lasciarsi sfuggire. E la Svizzera italiana ha urgenti esigenze legate ad Alptransit, oltre che legittime rivendicazioni. Per questo è in procinto di alzare la voce e con determinazione.

Gianni Ghisla und **Remigio Ratti** sono membri di Pro Gottardo – Ferrovia d'Europa.