



ProGottardo – Ferrovia d'Europa

c/o Studio Botta arch., via Beroldingen 26, 6850 Mendrisio / www.progottardo.ch / info@progottardo.ch

NON PERDIAMO IL TRENO: PROSPETTIVA FERROVIA 2050+

Scheda informativa 5

Situazione in Ticino

Per il futuro del Ticino e della regione insubrica, con il grande progetto di ristrutturazione territoriale, urbanistica, economica e culturale “Città Ticino/Città dei Laghi”, prevista dal Paino direttore cantonale, il completamento di Alptransit riveste un'importanza decisiva. Di seguito si delineano alcuni argomenti, muovendo da una premessa per poi entrare nel merito delle dimensioni ambientale, urbanistica, economica e culturale.

Premessa

Per la specifica collocazione geo-politica quale zona di confine incuneata a sud del Gottardo nel territorio italiano, la situazione regionale del Canton Ticino risulta determinante per qualsiasi ordine di riflessione sullo stato della trasversale alpina e del completamento degli accessi a sud. È ovvio che le dimensioni nazionale e internazionale incidono sulle possibili soluzioni e quindi sugli sviluppi della realtà regionale, quella economica, quella urbanistica, quella culturale. Il Ticino ha un passato secolare e un futuro fatto di relazioni, la sua identità non può definirsi che in termini di rapporti e quindi anche una strategia di sviluppo non può che muoversi in quest'ottica. La vita economica e culturale ticinese non può prescindere né dai rapporti verso il resto della Svizzera né da quelli con le aree lombarde d'oltre confine. Alle tre componenti citate – economica, urbanistica, culturale – si sovrappone il problema del traffico su strada con il relativo carico ambientale, la cui soluzione è urgente, nonostante i risultati ottenuti in ormai trent'anni di sforzi generati dall'Iniziativa delle Alpi.

Occorre sottolineare che la realizzazione delle due gallerie di base del Gottardo e del Ceneri sta producendo, quale felice sottoprodotto, notevoli vantaggi anche per il traffico interno passeggeri, dove grazie ai consistenti guadagni di tempo, di circa un'ora, il Ticino si trova riavvicinato rispetto alla Svizzera Centrale e Zurigo, con volumi di traffico tendenti presto al raddoppio. Soprattutto, la GBC ha permesso, con la “bretella” per il collegamento diretto (Lugano) Camorino-Locarno, di mettere in rete i poli della “Città Ticino”, con collegamenti nettamente vincenti sulla strada. In questo modo viene rafforzato tutto il traffico regionale tra il Ticino e la Lombardia, assicurato con TILO dal 2004 e, dal 2018, con un collegamento Mendrisio-Varese-Malpensa.

Di conseguenza, sarebbe irragionevole e miope non considerare a pieno titolo – o anche solo sottovalutare o minimizzare – la specifica situazione regionale con le sue esigenze nella reimpostazione e nel completamento del progetto Alptransit. Questo va detto a chiare lettere a chi ritiene che Alptransit sia stato completato con le due gallerie di base del Gottardo e del Ceneri. In verità, la **Prospettiva ferrovia 2050** si profila proprio per una manifesta negligenza dello stato specifico dell'area regionale ticinese e delle ampie zone urbane di confine, segnatamente Como e Varese, ma anche Milano. La **Prospettiva ferrovia 2050** opta per un orientamento a favore delle corte e medie distanze, dei centri e degli agglomerati regionali sulla base di un'argomentazione astratta (vantaggi, svantaggi, ripercussioni) che **non** muove da un'analisi delle realtà

specifiche, neanche a titolo esemplare. Eppure anche solo un avvicinamento superficiale alle problematiche regionali ticinesi evidenzia l'entità e la gravità della situazione.

La rinuncia del completamento dell'accesso a sud di Alptransit (prima del 2050), deriva manifestamente da un vuoto analitico e di comprensione della realtà regionale, frutto a sua volta della scelta di un orientamento complessivo che pone in secondo piano i collegamenti sulle lunghe distanze, specie per il traffico passeggeri, ma denota pure una palese contraddizione per rapporto alla preferenza sia per il traffico regionale sia per gli obiettivi ecologico-ambientali. Inoltre è in palese contraddizione con il concetto di trasversale alpina, così come approvato nel 1992 dal popolo svizzero, e quindi con l'allacciamento ai Paesi confinanti e alle linee europee ad alta velocità.

Concretamente, il quadro prospettato per il contesto ticinese si presenta alquanto preoccupante. Nel Sopraceneri si rifiuta la soluzione di aggiramento dell'agglomerato della Bellinzona-Giubiasco, prevista originariamente dalla Riviera alla galleria del Ceneri. In alternativa, si propone un terzo binario, i cui lavori si stanno estendendo con gravi limitazioni d'esercizio e disagi sull'arco di quasi un ventennio che non permettono di risolvere il problema del transito merci – fino a 269 treni giornalieri – nell'agglomerato e nella stazione di Bellinzona. Vi è poi il capitolo della ferrovia lungo la costa del Gambarogno e fino a Luino (90 treni al giorno).

Nel Sottoceneri la situazione è analoga. La GBC è predisposta a Vezia con due uscite: una per la continuazione verso Melide-Chiasso (Milano) e l'altra per l'attuale collegamento con Lugano-stazione e il futuro bypass di reinserimento in Alptransit. La mancata realizzazione del nuovo percorso comporterebbe il transito di oltre un centinaio di treni merci nella stazione di Lugano che dovrebbe gestire il raddoppio dei movimenti di persone dopo l'entrata in funzione dell'ascensore di collegamento con l'asta tram-treno Bioggio-Lugano-Centro. Una situazione che a lungo andare sarà insopportabile.

Inoltre, la limitazione alla linea attuale, che presenta tratti dalla velocità inferiore ai 50km orari e pendenze del 26 per mille, non farebbe che inibire inesorabilmente il traffico tra Lugano e Milano e mettere a repentaglio l'infrastruttura per una città policentrica transfrontaliera di ben oltre 2 milioni di abitanti e così anche un contributo essenziale allo sviluppo territoriale e alla soluzione delle problematiche ambientali.

La dimensione ambientale

Ormai da tempo, il carico del traffico motorizzato su strada ha raggiunto in Ticino, segnatamente in tutta l'area di confine, livelli intollerabili che non necessitano di essere ulteriormente illustrati. Fra le ricadute principali vi è un carico ambientale che si manifesta in uno stato dell'aria che supera regolarmente i limiti stabiliti dall'Ordinanza contro l'inquinamento atmosferico (OIAT), soprattutto nel Sottoceneri e, ovviamente, nelle limitrofe aree di confine. Si tratta di una situazione eccezionale senza confronti con le altre regioni svizzere.

Il risanamento ambientale in generale, ma soprattutto quello dell'aria, risulta pertanto essere una priorità indilazionabile per assicurare minimamente la qualità di vita nel Sottoceneri, priorità che, se sottaciuta, equivale ad un oltraggio ai diritti e alle esigenze della popolazione interessata.

È dalla realizzazione a medio termine della linea di accesso Alptransit tra Vezia e Chiasso, con l'aggiunta della tratta fino a Milano, che ci si può attendere un contributo importante alla soluzione della problematica. Solo con la nuova linea si potrà potenziare la mobilità su ferrovia e renderla concorrenziale con la strada. Ciò eliminerebbe l'attuale carico della vecchia linea con il traffico passeggeri e merci di lunga percorrenza a favore di un suo utilizzo efficace con frequenze orarie elevate e opportune fermate.

La soluzione di ripiego, prevista dall'UFT/USTRA per compensare il mancato completamento della ferrovia, ossia la costruzione di una terza corsia autostradale dinamica tra Mendrisio e Lugano (PoLuMe), non può che sorprendere per la sua contraddittorietà: difficilmente si può contenere la domanda di traffico stradale incrementando l'offerta! Lungi dall'affrontare il problema, questa opzione comporterebbe verosimilmente il

suo peggioramento. Ma l'opzione ha anche dell'inverosimile, proprio perché proposta in presenza di una prospettiva, il completamento dei Alptransit, che non solo risponde ai bisogni prettamente regionali, ma soddisfa anche le logiche nazionali e internazionali.

La dimensione urbanistica

Il Ticino si trova da qualche decennio in una fase di ristrutturazione e ridefinizione urbanistica. La parola chiave è: **Città Ticino**, un modello urbanistico articolato in 4 agglomerati, comprensivi delle loro aree di influenza che sono estendibili alla cosiddetta "Città dei Laghi". Con il nuovo modello territoriale policentrico inserito in una prospettiva a medio-lungo termine, il **Piano direttore cantonale** conferma lo sviluppo territoriale già in atto di una regione urbanizzata fortemente collegata sia al suo interno sia con le aree confinanti, soprattutto nel Sottoceneri. Una rete di trasporto pubblico capillare risulta essere un tassello essenziale per questa evoluzione ed è evidente che il completamento di Alptransit ne fornisce le basi infrastrutturali.

Consapevole che il problema non è solo ferroviario, fin dagli anni '90 il CdS ha voluto concepire il nuovo tracciato come un progetto di sviluppo territoriale e di risanamento ambientale, dando luogo (con il cosiddetto "gruppo Galfetti") al disegno urbanistico-territoriale "**Alptransit Ticino**", dalla Riviera a Chiasso. Questa prospettiva è rimasta finora disattesa.

Ora, con la nuova strategia Il Canton Ticino esprime soprattutto l'esigenza di garantire collegamenti ogni mezzora verso nord e fino al quarto d'ora nei collegamenti interni della **Città Ticino**, con fermate di quartiere secondo il principio del tram-treno, come pure collegamenti diretti dei treni InterCity (IC) e fermate dei treni EuroCity (EC).

In questo senso, la nuova organizzazione territoriale deve permettere anche il rafforzamento del ruolo del Cantone nella rete della città svizzera, lombarda ed europea ed in particolare a costituire una vasta area metropolitana transfrontaliera, con due assi, il primo a carattere nazionale, il secondo transfrontaliero verso la regione insubrica.

Visto che, in ragione della legislazione federale (Legge federale sulla pianificazione del territorio – LPT), gli indirizzi del modello territoriale predisposti nel Piano Direttore Cantonale sono vincolanti, una mancata realizzazione delle circonvallazioni e della tratta Vezia-Chiasso metterebbe Cantone e Comuni in una situazione pressoché impossibile da gestire, essendo le ottimizzazioni previste attualmente poco più che soluzioni di ripiego.

La dimensione economica

L'economia ticinese del dopoguerra, lungi dal saper superare uno stato di fragilità strutturale pressoché secolare, è stata all'insegna di un sistema di produzione a basso valore aggiunto, ha cercato di sfruttare, per quanto possibile, la rendita di posizione legata alla sua posizione di confine, non da ultimo sviluppando un settore bancario ben disposto a speculare sul flusso di capitali proveniente dall'Italia. Inoltre ha continuato a beneficiare dell'ente pubblico e delle regie federali quali importanti datori di lavoro. In questo senso, e per recuperare la ben nota nozione di Angelo Rossi, è vissuta per così dire abbondantemente *a rimorchio*.

Da alcuni decenni le cose stanno cambiando, anche se le attività produttive a basso valore aggiunto restano importanti e contribuiscono all'afflusso di una massa pressoché inimmaginabile di lavoratori frontalieri che stanno per raggiungere le 80'000 unità. Gradualmente l'economia ticinese e il suo mercato del lavoro si stanno muovendo verso attività ad alto valore aggiunto, nella produzione, nei servizi, nella ricerca. A questo processo avviatosi negli anni 1980 hanno contribuito in maniera importante anche la nascita dell'USI e della SUPSI, così come la crescita di importanti istituti di ricerca. I costruendo Parco dell'Innovazione Ticino,

previsto a Bellinzona, si mette in continuità con queste istituzioni ed è una delle componenti importanti per gli sviluppi futuri.

In questo quadro pare evidente che sul fronte della manodopera vi sia un'evoluzione verso qualifiche sempre più elevate, il cui bacino di reclutamento non potrà che continuare ad allargarsi ben oltre gli stretti confini del Cantone che, d'altronde, è confrontato con il problema del regresso della popolazione.

D'altro canto, per il Ticino, la ristrutturazione come regione urbana, policentrica, con importanti aperture verso lo spazio metropolitano lombardo, non mancherà di contribuire ad una necessaria ridefinizione della realtà economica e del mondo del lavoro.

Che dentro questo orizzonte, al sistema dei trasporti spetti un ruolo di prim'ordine non necessita di essere sottolineato. Piuttosto va ricordato che a tutt'oggi il traffico su strada, soprattutto in ragione dei movimenti transfrontalieri, sta viepiù collassando, con i ben noti effetti sull'inquinamento. Di conseguenza l'ampliamento di Alptransit è una condizione necessaria per permettere all'economia ticinese di continuare il percorso di apertura e ristrutturazione intrapreso ed evitare di bloccarsi. Ciò sarà possibile solo con un sistema di traffico passeggeri efficace sia sulla rete di breve distanza (tram-treno) che sulle lunghe percorrenze verso il nord – come del resto già dimostra la situazione attuale – e verso Milano.

La dimensione culturale

Pochi sono coloro che mettono in dubbio la qualità di vita che il Ticino può ancora offrire, a chi vi risiede come a chi intende venirci. In molti sono invece coloro che si preoccupano per un'evoluzione che questa qualità la sta gradualmente e decisamente mettendo a rischio. La qualità di vita dipende da innumerevoli fattori. Fra questi, la vitalità culturale gioca un ruolo di preminenza, perché a pari condizioni contribuisce a rendere attraente e concorrenziale una regione. Da secoli e per ragioni evidenti, il Ticino vive di una sorta di osmosi culturale con la Lombardia e con l'Italia. Oggi forse più che mai, con lo sviluppo di un'area metropolitana di 10 milioni di persone, quindi più della stessa Svizzera, che integra la città di Milano con la sua effervescenza culturale, il Ticino non può permettersi la benché minima titubanza nel rivendicare la continuità e l'intensificazione di questi rapporti che, peraltro, costituiscono una linfa vitale anche a nord del Gottardo.

Quindi, senza nulla togliere alle relazioni con il resto della Svizzera, anzi considerando che anche questi vanno rinvigoriti, la vitalità culturale in Ticino dipende da una mobilità veloce, sicura e intelligente, realizzabile con una rete in grado di collegare l'area metropolitana lombarda. Il completamento di Alptransit a tra Lugano e Milano costituisce una *conditio sine qua non* per questa prospettiva.

Le basi documentarie per queste riflessioni sono disponibili sul sito www.progottardo.ch.

Maggio 2023