

## A Noi e Alptransit

di Tarcisio Cima

Non stiamo forse sopravvalutando l'impatto che avrà sul tessuto economico e sociale del Ticino la prossima messa in funzione del collegamento ferroviario di Alptransit, con l'apertura della galleria di base del San Gottardo nel 2016 e di quella del Monte Ceneri nel 2020 o giù di lì? A me sembra di sì. Francamente non credo che siamo di fronte ad una "svolta epocale" o a una "rivoluzione", come invece si va sostenendo da più parti con una certa insistenza. Per la configurazione del territorio, per la disposizione degli insediamenti sul medesimo, per le precedenti scelte strutturali, mettiamoci pure una questione di mentalità, anche dopo la completazione di Alptransit il sistema della mobilità ticinese rimarrà fortemente tributario delle comunicazioni stradali. Con tutto quello che ne consegue. Nel prospettare il dopo Alptransit, ancora una volta sembra entrare in gioco la nostra atavica propensione all'iperbole, come illustra in modo esemplare l'idea, presentata come una straordinaria opportunità, che poi sarà possibile lavorare a Zurigo risiedendo in Ticino. E viceversa. In realtà una simile ventura, traduzione in pratica di un'evidente esasperazione del concetto di mobilità, riguarderà un numero molto limitato di persone e brevi tratti di un percorso lavorativo. Per fortuna, vien da dire, perché costringere uno a transitare due volte al giorno dentro un budello di quasi sessanta chilometri per andare e tornare dal lavoro, non è proprio il massimo.

Al netto dell'enfasi distribuita a piene mani e alimentata dalle continue scadenze elettorali, credo che la completazione del progetto Alptransit offra alcune interessanti opportunità - che occorrerà saper cogliere - e presenti alcuni rischi non indifferenti, che si tratta invece di scongiurare o almeno di contenere. Il rischio maggiore è che tutto si risolva in un nuovo disordinato assalto al territorio: una nuova ondata insediativa che dovrebbe coinvolgere a pieno titolo anche l'agglomerato bellinzonese e di cui già si vedono sul terreno le prime avvisaglie. L'opportunità che ci si presenta è perfettamente speculare al rischio: riuscire ad incanalare gli impulsi economici provenienti da Alptransit dentro un progetto di sviluppo coerente e ordinato, in stretta collaborazione tra pubblico e privato. In questo non siamo mai stati molto bravi noi ticinesi. Riusciremo questa volta a fare meglio, istruiti dagli errori del passato e considerato che abbiamo avuto tutto il tempo per prepararci? Saremo capaci, solo per fare un esempio, di realizzare finalmente qualcosa di ben strutturato nelle pregiate aree industriali e artigianali di Castione?

Non voglio dire che il raccorciamento dei tempi di percorrenza da e per la Svizzera interna non sia interessante. Lo è, eccome! Ma non tanto, come già accennato, per il pendolarismo giornaliero, quanto per chi, e sono tanti, fa avanti e indietro a ritmo settimanale o periodico, per ragioni di lavoro o di studio. Per chi, nel pubblico e nel privato, deve partecipare a riunioni di lavoro, sopralluoghi, conferenze, rapporti filiale-casa madre, ecc. Sarà più agevole svolgere quelle attività sull'arco di una sola giornata, ciò che potrebbe comportare un piccolo risvolto negativo: il calo dei pernottamenti alberghieri per motivi professionali. Saranno più vicine per i ticinesi le offerte culturali di Lucerna, Zurigo e Basilea, rispettivamente quelle del LAC per chi vive Oltralpe. Pure i loro ospedali saranno più facilmente raggiungibili e quindi attrattivi per noi... Come si può vedere parliamo di effetti, positivi o negativi, comunque di portata limitata, non tali da rivoluzionare la vita

economica e sociale del Cantone. Lo stesso si può dire per il turismo: è lecito attendersi un incremento del turismo alla giornata e della presenza di residenti secondari nei centri urbani, ma se continuiamo a fare di tutto per scoraggiare la residenza secondaria e a fare poco per migliorare la qualità della vita e l'offerta nelle nostre belle cittadine, i benefici di Alptransit sono destinati a rimanere sulla carta. E poi, ahimè, il turismo alla giornata può diventare un'alternativa al soggiorno in albergo....

Con la realizzazione della galleria di base del Monte Ceneri (non prima del 2020), i tre principali poli urbani del cantone (Lugano, Bellinzona e Locarno) potranno contare su un collegamento ferroviario più rapido ed attrattivo. Ciò è indubbiamente positivo, soprattutto in relazione con il sacrosanto obiettivo di decongestionare l'intenso traffico su strada. Da qui a sostenere che con Alptransit si costituisce un'unica grande agglomerazione urbana, rispetto alla quale la ferrovia fungerebbe da metropolitana, ce ne corre. Corre la distanza che separa i sogni (o gli incubi, dipende dal punto di vista) dalla realtà. Basta sollevarsi un poco da terra e guardare il Ticino dall'alto (ora lo si può fare comodamente su Google) per rendersi conto che una simile lettura del territorio e delle prospettive legate ad Alptransit è poco verosimile. I tempi di percorrenza abbreviati (come i 12 minuti tra Bellinzona e Lugano, già diventati un tormentone) valgono solo per chi ha l'abitazione, rispettivamente il posto di lavoro, non troppo distanti dalle stazioni di riferimento. Per gli altri, cioè per la maggioranza, non cambia molto rispetto ad oggi. Nulla cambia sulla tratta a sud di Lugano, la più trafficata e problematica, lungo la quale sarà difficile, per non dire impossibile, potenziare l'offerta poiché la linea ferroviaria (ideata nell'Ottocento) dovrà sopportare un traffico merci ancora più intenso di quello attuale.

Per le Valli, per la Valle di Blenio in particolare, cosa ci si può attendere realisticamente dalla completazione del progetto Alptransit? Secondo me, niente di stravolgente, né in positivo, ma nemmeno in negativo. Per dirla tutta - e controcorrente - non riesco a vedere specifici effetti negativi. Non mi convincono le argomentazioni di chi paventa conseguenze preoccupanti, al limite del catastrofico. Da più parti si sostiene infatti che le Valli, la Leventina in particolare, rischiano di essere ancora maggiormente "tagliate fuori" dallo sviluppo e quindi di subire un'accentuazione del processo di declino socioeconomico in atto. Secondo me simili valutazioni si fondano su un errore di prospettiva. Lo sviluppo delle attività economiche in Riviera e nel Bellinzonese che dovesse provenire da Alptransit sarebbe oltremodo interessante anche per la Leventina e per la Valle di Blenio. I nuovi posti di lavoro creati, a partire da quelli previsti nella zona di Biasca-Pollegio per la gestione della nuova linea ferroviaria veloce, saranno una preziosa opportunità anche per chi abita, o vorrebbe abitare, nelle Tre Valli. Fare il pendolare tra Olivone (o Airolo) e Castione (o Cadenazzo) è di gran lunga meno gravoso, che farlo tra Serravalle e Lucerna. Sono altre le scelte politiche che danneggiano e impoveriscono le valli. In particolare è lo stillicidio delle decisioni che sottraggono o riducono i servizi prestati dall'ente pubblico e i posti di lavoro che ne dipendono e di conseguenza scoraggiano l'iniziativa privata di produzione e di servizio. Come ad esempio la recente decisione di smantellare (perché di questo, a termine, si tratta) gli ospedali di Faido e di Acquarossa. Il clima natalizio dentro il quale scrivo queste note non riesce a stemperare lo sconcerto e la rabbia per la scelta compiuta dal Gran Consiglio in quell'infausto 15 dicembre 2015. Troppo facile, amici politici, addossare preventivamente ad Alptransit, alle FFS, alla Confederazione la responsabilità per il declino delle Valli, mentre voi a Bellinzona prendete decisioni certamente rovinose per il loro futuro!

Per il resto, l'avvicinamento al Nord grazie al nuovo collegamento ferroviario è interessante e utile anche per gli abitanti della Riviera, della Valle di Blenio e della Bassa Leventina. Ciò - beninteso - entro i limiti, per le categorie di persone e per il tipo di attività di cui si diceva, in generale, per il livello ticinese. Certo sarebbe bello che un paio di treni

al giorno si fermassero a Biasca, ma anche senza di essi il tempo risparmiato con il passaggio nella galleria di base del San Gottardo sarà scalato solo di un piccolo quarto d'ora; quello che ci si impiega per andare, in treno o in auto, da Biasca e Bellinzona. Anche per i bleniesi la Svizzera interna sarà quindi un po' più vicina. Ciò non cambia certo i destini della Valle, ma può comportare qualche non trascurabile vantaggio, per le singole persone e per le aziende nell'esercizio delle proprie attività. Magari un minuscolo motivo in più per continuare ad abitare e ad operare in Valle!

Decisamente più importante - per la Leventina, ma anche per l'intero Cantone - è il mantenimento dell'offerta lungo la linea ferroviaria tradizionale. Da quello che ho capito, fino alla fine del 2017 le FFS assicurano la continuità dell'esercizio tra Biasca e Erstfeld con prestazioni - per frequenza e confort - perfino migliori di quelle attuali, interamente finanziate da loro. Dopo il 2017 tutto sembra dipendere da chi vorrà assumerne i costi (assai rilevanti). Si può pensare che le FFS siano interessate a rinnovare la concessione per l'esercizio. A condizione tuttavia che una parte dei costi venga assunto da Confederazione, Cantoni (Ticino e Uri) e Comuni. L'idea che avanza è di declassare la linea storica di montagna da "linea di traffico a lunga percorrenza" a "linea regionale". Immagino che le Autorità cantonali e i nostri rappresentanti alle Camere federali siano già ora impegnati a fondo per scongiurare una simile eventualità. Dispongono di validissimi argomenti, non ultimo quello della solidarietà intercantonale. Se poi alla fin fine non fosse possibile raggiungere integralmente l'obiettivo in questione, il Cantone dovrebbe essere pronto anche ad aprire il suo portamonete. In nome della solidarietà intra-cantonale.

Le sorti della linea ferroviaria storica del San Gottardo dipendono anche dalla capacità che avremo di valorizzarla in funzione turistica. Secondo me le chances in questa direzione aumentano di molto se si prende in considerazione non solo la tratta propriamente montana (Biasca – Erstfeld), bensì l'intero itinerario Milano – Lucerna – (Zurigo). Peccato non aver approfittato di EXPO 2015 per lanciare in grande stile e da un palcoscenico internazionale l'idea, come avevo proposto già nel 2011 con il mio progetto *"Da Milano a Lucerna con fermata a Lugano e altre fermate su richiesta"*.