

Azione 13

M shopping
alle pagine 33-34 / 45-55

Società e Territorio

Passaggio dall'ospedale a casa:
in aiuto l'infermiera di «legame»



► pagina 05

Ambiente e Benessere

Il maggior fabbricante di cioccolato a livello
mondiale, Barry Callebaut, e il suo impegno
a favore di una produzione equa di cacao
in Costa D'Avorio

► pagina 13



Politica e Economia

La vicenda di Google
sintomatica dei rapporti fra Stati
Uniti e Cina



► pagina 17

Cultura e Spettacoli

La Pinacoteca Züst di Rancate
ospita eccezionalmente il
Trasporto di Antonio Ciseri



► pagina 24

La Gerusalemme contesa

di Giorgio Bernardelli ► pagina 20



Ferrovie, finito il tempo dei grandi progetti?

di Peter Schiesser

Concesso: è impossibile soddisfare le aspettative di tutti i cantoni in tema di infrastrutture ferroviarie, mancano semplicemente i mezzi finanziari. Presentando il programma «Ferrovia 2030» l'Ufficio federale dei trasporti (Uft) e le Ffs sono tuttavia riusciti a deludere quasi tutti. Non solo per la scelta dei progetti cui dare o non dare priorità negli anni fra il 2017 e il 2040, ma per il concetto stesso che sta alla base delle scelte. A meno di clamorose quanto improbabili decisioni diverse da parte delle Camere federali, dobbiamo constatare che nei decenni a venire non vedranno la luce nuovi progetti ambiziosi, anzi, resteranno incompleti cantieri fondamentali come lo stesso Alptransit.

Riassumiamo succintamente quanto presentato il 23 marzo: s'intende dare priorità alla sistemazione di alcuni punti critici di tratte sull'Altipiano (cui si aggiungono lavori alla periferia di Basilea e nel Vallese) comprese alcune stazioni, con l'obiettivo di permettere l'impiego di treni passeggeri a due piani lunghi fino a 400 metri, per un pacchetto di progetti dal costo stimato in 12 miliardi di franchi; seconda priorità hanno invece progetti di miglioria per il traffico regionale e ne-

gli agglomerati (compreso il raddoppio del binario fra Contone e Tennero, per accorciare il tempo di percorrenza fra Lugano e Locarno), l'ampliamento e l'innalzamento a 4 metri delle gallerie lungo l'asse del San Gottardo e la galleria dello Zimmerberg fra Zugo e Zurigo, con costi per altri 9 miliardi (totale, 21 miliardi); rinviati alle calende greche invece una lunga serie di progetti, fra cui spiccano, e non solo perché interessano il Ticino, il completamento di alcune linee di accesso all'Alptransit-Gottardo, il raddoppio della galleria del Lötschberg, oltre che l'aggiramento di Bellinzona e il potenziamento della linea Bellinzona-Locarno; nemmeno contemplato in questo pacchetto di priorità tre è il prolungamento di Alptransit a sud di Lugano!

È evidente che Ufficio federale dei trasporti e Ffs vogliono privilegiare i progetti che promettono il migliore rapporto costi/benefici, in particolare il traffico passeggeri rispetto a quello merci, ma così facendo mettono in discussione l'attuale politica dei trasporti nazionale. È economicamente comprensibile che si privilegi ancora una volta l'Altipiano, dove risiede la maggior parte della popolazione, politicamente incomprensibile risulta invece la decisione di penalizzare i due assi dell'Alptransit: che razza di linea veloce sarà, se, per decenni ancora, a

sud terminerà a Lugano e a nord si imbottiglierà fra Olten e Basilea? Si potrà mai realizzare il trasferimento delle merci dalla strada alla ferrovia, come chiesto dall'Iniziativa delle Alpi? Il Ticino, poi, – e spiace doverci nuovamente lamentare di una mancanza di sensibilità confederale – dovrà anche fare a meno dell'aggiramento di Bellinzona e quindi sopportare un movimento di treni (anche a Lugano) che altre città svizzere non avrebbero mai accettato.

È un brusco risveglio per il Ticino, ma anche per la Svizzera intera. D'altronde va considerato che le autorità federali come pure le Ffs devono pur trarre le lezioni dagli errori del passato: un tempo si consideravano solo i costi (regolarmente superati) della realizzazione delle infrastrutture, non abbastanza quelli del loro mantenimento. Poi, recentemente, ci si è resi conto che per mantenere l'attuale rete ferroviaria servono, fra il 2010 e il 2016, 850 milioni di franchi all'anno in più rispetto a quanto calcolato fino ad oggi. Inoltre, solo per i progetti di prima priorità di «Ferrovia 2030» vanno trovati altri 300 milioni di franchi all'anno (il fondo Finöv non basta), almeno 600, forse 800 milioni se si sceglie la versione da 21 miliardi. Considerato ciò, è comprensibile che Uft e Ffs abbiano il timore di fare il passo più lungo della gamba.