

Trasporti **Conciliare visioni e pragmatismo**

La tratta Mendrisio-Lugano destinata ad essere la nostra nuova frontiera - L'ingorgo dei progetti rinviati
Non c'è unicamente un problema di mobilità ma anche di strategia di sviluppo economico e territoriale

REMIGIO RATTI *

■ Vale la pena di animare un dibattito tecnico e politico attorno al contributo «Ecco gli scenari per i prossimi anni», apparso nel Corriere del Ticino del 22 settembre scorso, a firma Pierino Borella. L'affermato pianificatore dà implicitamente un'autorevole voce alle decine di migliaia di pendolari che quotidianamente vedono infittirsi, fino a diventare muro, la nebbia che li accompagna nei loro mettersi in moto.

Accanto ai raggi di sole dell'offerta dei treni regionali TILO, alle speranze legate all'apertura nel 2014-2015 della linea transfrontaliera Como-Chiasso-Mendrisio-Varese (Gallarate/Malpensa) o alla correzione dello svincolo autostradale di Mendrisio, quello che si muove a sud di Lugano rinvia eufemisticamente a un altro ingorgo: quello dei progetti spostati a tempi migliori - fuori dalla politica - al dopo 2030, con orizzonte il 2050.

Borella propone di approfondire con urgenza la realizzazione - tra il 2015 e il 2025 - del primo tubo della linea Alptransit Lugano-(Mendrisio)-Chiasso (parallelamente alle varianti di risanamento della galleria stradale al San Gottardo, dove in ultima analisi deciderà il popolo svizzero); essa è da studiare in modo da poter soprassedere alla ventilata (e stravolgente) rivalutazione a sei corsie dell'autostrada tra Lugano e Mendrisio. Costo: tre miliardi, che si compenserebbero.



Forte reticenza nel legare i finanziamenti tra strada e ferrovia

Illusioni e realtà finanziaria

Secondo le opinioni che contano, sembrerebbe una pia illusione, e gli argomenti si sprecano:

- oltre San Gottardo, confrontati con i problemi di mobilità all'interno e tra i nuovi spazi metropolitani, si dice volentieri che il Ticino - dopo il «regalo» delle gallerie ferroviarie di base - possa e debba accontentarsi almeno per qualche decennio;
- inoltre, con il recentissimo messaggio del DATEC, Berna è disposta a uno sforzo eccezionale (850 milioni) per l'adeguamento dei profili della vecchia linea a quattro metri di altezza affinché l'obiettivo costituzionale del passaggio delle merci dalla strada alla ferrovia diventi concorrenziale senza dover continuare il sovvenzionamento tariffale (fino a 300 milioni annui!). Per i viaggiatori si salva la faccia affermando come questo permetta la circolazione di vagoni a due piani;



FERROVIA L'apertura della nuova tratta in direzione della Malpensa è prevista per il 2014-2015. (Foto Keystone)

- l'azienda FFS, deve fare i conti a breve e medio termine (per statuto e per le liberalizzazioni in corso) e le si chiede di rispondere alla domanda effettiva dei grandi agglomerati dell'altopiano;

- proiettando in avanti la situazione attuale (come, di fatto, si pensa) Alptransit può fermarsi a Lugano, poiché per 2/3 il traffico gottardiano, ha origine e/o destinazione il Ticino;
- del resto Trenitalia non rivendica un accesso al San Gottardo come strategia TAV d'inserimento in Europa; anzi, denunciando lo status quo a sud di Lugano, si rimangia le realizzazioni infrastrutturali previste a sud di Chiasso dall'Accordo Svizzera-Italia del 2 novembre 1999 e chiede il soccorso del finanziamento svizzero per l'adeguamento tecnologico della vecchia linea e un nuovo centro intermodale;

- vi è una forte reticenza (politica e amministrativa) in Svizzera nel combinare o legare i finanziamenti per la strada e quelli per la ferrovia. L'USTRA ha solo aperto un concorso d'idee per lo studio di varianti per il potenziamento dell'autostrada sottocenerina, né si vuol pensare a una combinazione con varianti dell'offerta ferroviaria;
- mancano ufficialmente le risorse e può essere una magra consolazione constatare come nelle altre regioni svizzere vi siano pure bisogni insoddisfatti che richiederebbero almeno il

raddoppio dei 21 miliardi di franchi prospettati come variante massima d'investimento ferroviario per il 2030.

Vie di comunicazione e sviluppo

Non è facile vederci chiaro, ma nemmeno ci si deve arrendere se il quadro essenziale porta a conclusioni paralizzanti. Certamente, la mobilità non è fine a se stessa, anche se storicamente - citando l'economista Basilio Biucchi - sin dalla costruzione del nuovo Cantone, il Ticino ha vissuto sotto l'egida del binomio «strade = economia». Sappiamo semmai che i trasporti sono una premessa, forse condizionante, ma non sufficiente per uno sviluppo da inquadrare, per di più oggi, in una visione di sostenibilità territoriale, economico-sociale e ambientale. Per questo occorre tener presente qualche lezione del passato: abbiamo rivendicato, ricevuto ma anche non visto o rinunciato ad altri obiettivi prioritari. Per limitarci al secondo dopoguerra, siamo andati sulle barricate, nel 1963-1964, per rivendicare, giustamente, un collegamento autostradale permanente durante tutto l'anno attraverso le Alpi. In gioco, il nostro sviluppo e la nostra integrazione nell'economia elvetica. La galleria stradale è finalmente stata inaugurata nel 1982. E nel frattempo da dove è venuto lo sviluppo? Da sud, in particolare dopo che Lugano è stata, dal 1966, collegata con l'autostrada alla rete italiana. Lo spazio di relazione entro il quale situare il Ticino era ormai quello di un'e-

conomia che andava costruendosi attorno alle aperture e ai nuovi significati della frontiera, in una fase dominata dal saper cogliere le rendite di posizione. Più tardi negli anni Ottanta-Novanta abbiamo, di nuovo giustamente, lottato per la galleria ferroviaria di base del San Gottardo in nome del trasferimento delle merci sulla ferrovia. Anch'essa arriva tardi (un rapporto federale la indicava come prioritaria già nel 1970), mentre abbiamo sacrificato (e ostacolato) investimenti complementari riguardanti la nuova realtà del Ticino urbano, con progetti del traffico pubblico e privato che arrivano, con grande fatica, con vent'anni di ritardo. E oggi? È vero che c'è da risolvere il problema del risanamento della galleria stradale del San Gottardo; ma, come scrivevamo su questo giornale (cfr edizione dell'8 febbraio scorso) attenti a farne una crociata poiché i problemi sono a sud e c'è parecchio da reimpostare. Quali sono veramente i nostri bisogni? Il tema va oltre a quello della mobilità, chiamando in gioco la nostra strategia di sviluppo economico e territoriale.

Riproporre il tema su nuove basi

Dopo i grandi cantieri andiamo incontro a una fase di abbrivio, senza nuove spinte, mentre le tratte ferroviarie e stradali tra Mendrisio e Lugano diventeranno, di fatto, la nuova frontiera-filtro. Se si è al limite della saturazione, è perché il Sottoceneri (e oltre) è ormai

inglobato in un modello d'agglomerazione metropolitana nord-lombarda, dove il Ticino (e per certi aspetti il Moesano) sta attraendo non tanto (o non più) capitali in fuga, ma indifferenziate localizzazioni di aziende (con la relativa manodopera frontaliera) e una forte domanda residenziale esterna fino al verosimile esaurimento delle sue capacità. Perdiamo posti in banca a forte valore aggiunto per uno sviluppo che tale non è, o perlomeno, è da governare. Il primo imperativo è allora quello di dotarsi di una visione strategica di politica economica e di politica del territorio che indichi la direzione e gli strumenti d'azione. Alcuni progetti, per fortuna, non mancano, come le valorizzazioni intensive delle aree delle stazioni ferroviarie; ma l'impulso di Alptransit, per esempio, dovrebbe stimolare ben oltre. Altrimenti le correzioni verranno spontaneamente dai costi economici, sociali e ambientali delle cosiddette «diseconomie esterne», che distruggono i nostri fattori d'attrazione, lasciando sul terreno i cocci di uno sviluppo solo quantitativo.

Il compito degli attori emergenti

Prendere in mano il tema della mobilità nelle aree di frontiera, specie nel Sottoceneri, è un compito che va oltre il settoriale e il locale-regionale. Il cambiamento della natura e degli effetti delle frontiere «nel mondo della globalizzazione e dei flussi» è un compito al quale gli Stati non possono sottrarsi, né delegare, lavandosi le mani, alle fragili organizzazioni della cooperazione transfrontaliera. Certamente anche qui molto si muove; vedi ad esempio la costruzione delle nuove relazioni transfrontaliere dell'agglomerazione ginevrina, mentre in seno al Comitato europeo delle regioni si è preparata la nuova formula dei GECT (Gruppi europei di cooperazione territoriale). Decisiva è soprattutto, nelle realtà territoriali odierne, l'emergere di nuovi attori - le città e i portatori d'interesse della governance metropolitana - nonché le reti economiche funzionali e di potere che esse costruiscono. Così il tema della continuità a sud di Lugano di Alptransit dipenderà da Zurigo, Lugano (con Mendrisio e Chiasso) e Milano (Genova) e dalla forza nel ribaltare le inerzie di posizioni settoriali e istituzionali.

Non è perché si è in tempi di crisi - anzi è vero il contrario - che si debba rinunciare alle visioni, anche se definite, con una contraddizione nei termini, pragmatiche. Sarebbe sbagliato sottere e non affrontare con urgenza il grande tema dello sviluppo territoriale e della mobilità a sud di Lugano per non mettere in difficoltà la rivendicazione del miglior risanamento possibile della galleria stradale del San Gottardo.

* professore, Università di Friburgo