

L'OPINIONE ■ REMIGIO RATTI*

L'ALPTRANSIT E IL TICINO: NON PERDIAMO IL TRENO



■ *Alptransit «segnerà l'inizio della terza età dell'oro della mobilità ticinese»: così il direttore generale delle ferrovie Andreas Meyer, a Bellinzona, l'8 agosto scorso. Poco importa se, nel*

contempo a Locarno, i dirigenti di FFS immobili annunciavano, dopo cinque anni di negoziazioni a vari livelli, il ritiro dal progetto pubblico-privato, prefigurato dall'architetto parigino Perreault, per la stazione a Muraltse e la soppressione dei collegamenti diretti con il Nord delle Alpi. Anche Bellinzona, alle prese con i risparmi, attacca un vagoncino al treno dei ridimensionamenti: non finanzia più i treni TILO/Trenord da e per Como-Albate, segmento prefigurante il metrò transfrontaliero Como-Mendrisio/Lugano-Varese/Malpensa.

Uno scenario contraddittorio quindi, già presente quando scrivevamo (CdT del 24 aprile 2011): «Le conseguenze di Alptransit non sono per nulla automatiche, né necessariamente positive: esse saranno determinate dal comportamento strategico degli attori implicati, dalle convergenze d'interessi e quindi dalla bontà delle strategie e politiche d'accompagnamento».

Siamo in mezzo al guado

A tre anni dall'apertura siamo ancora in bilico sul da farsi. Due sono infatti i modi di affrontare il dopo traforo: il primo, meccanicistico, ha come vetture i guadagni di tempo (e gli effetti economici diretti), ciò che giustificherebbe l'affermazione di Meyer e l'approccio del rapporto fatto allestire dal DFE a una società d'oltralpe. Il secondo, è quello di valutare Alptransit anche nelle sue conseguenze sulle potenzialità di sviluppo (possibilmente sostenibile), territoriali ed economiche. Alla presentazione del rapporto citato, questa primavera, il gruppo d'accompagnamento si era sbilanciato in quest'ultima direzione proponendo, per la complessità di una governance pubblico-privata, persino la nomina di un delegato al coordinamento dei progetti connessi o indotti da un'infrastruttura epocale che dà al Ticino non solo un doppio metrò, interno e transfrontaliero, ma offre un'occasione d'oro per fare sistema.

Atteggiamenti rinunciatari

Alptransit ha trovato la convergenza politica del popolo, non ancora quella degli operatori e degli attori potenziali. La strategia richiede visioni e un gioco d'anticipo: in parte c'è stato a

partire dalle stesse FFS che, disponendo nelle proprie stazioni di ampie aree pregiate, sembravano aver colto, dialogando con Cantone e Comuni, un disegno «win-win» di medio lungo-termine; primo fra tutti quello della «Città alta di Lugano». Ma la copertura della trincea ferroviaria di Massagno incontra difficoltà, dopo quelle avute a Bellinzona e ora a Mendrisio, mentre a Chiasso, dove avanza di nuovo un bel progetto SUPSI, i disegni riguardano solo una parte marginale di un discorso ben più ampio attorno all'avvenire della stazione internazionale e delle superfici da essa occupate per uno smistamento diventato obsoleto.

Quasi non si è sentito il settore privato, quello immobiliare, turistico e commerciale, per il quale l'orizzonte 2017/19 può sembrare ancora lontano. Soprattutto il vecchio modello di gestione territoriale parcellizzata offre ancora margini e rendite da cogliere. Preoccupa, senza entrare nel

merito del progetto muraltese (verosimilmente fuori misura, ma non tale da ridurlo dai 250 ai 20 milioni annunciati) l'atteggiamento della direzione generale immobili delle FFS, quando, privilegiando i criteri di redditività a breve dell'ordine del 6-7% (non soddisfatti), si fa miope e accampa scuse, se ci si accorge solo ora della Chiesa romanica di San Vittore da salvaguardare e dei presunti pregi del vecchio stabile della Gotthardbahn.

In conclusione, non è il momento per il Ticino di cedere alle tentazioni e ad atteggiamenti regressivi, lasciando fare al tempo e contando sulla bontà e la coerenza degli interessi di parte; è il momento invece di coltivare le legittime aspirazioni di governance territoriale ed economica, incoraggiando pubblico e privato nella voglia di creare, combattere e prendere in mano il futuro del nostro sviluppo.

* professore
già consigliere nazionale