

Il Governo chiede garanzie per il completamento di Alp Transit

Pubblicato: Giovedì 3 Giugno 2010

 Il Consiglio di Stato ticinese ha accolto “**con molta delusione e profondo disappunto**” le prime proposte del programma **Ferrovia 2030**, rese pubbliche nel mese di aprile dall’Ufficio federale dei trasporti e dalle FFS. La presa di posizione sulla consultazione federale dei Cantoni trasmessa a Berna tiene conto degli incontri promossi dal Cantone con un’ampia cerchia di interessati, dai Comuni alle Commissioni dei trasporti, dalle associazioni economiche e del traffico ai sindacati. In sintesi, **il Governo chiede a Berna un miglioramento sostanziale dei contenuti del programma Ferrovia 2030**, allegando alla risposta un apposito rapporto tecnico e di dettaglio.

Il Governo rileva l’importanza di dare continuità alla politica dei trasporti federale. In particolare tenendo fede agli impegni assunti negli anni Novanta per dotare l’asse nord- sud, che costituisce un elemento strategico della rete nazionale, di **una linea ferroviaria moderna ad alte prestazioni**. La messa in esercizio delle gallerie di base del San Gottardo (2017) e del Monte Ceneri (2019) porterà dei miglioramenti importanti, ma – in assenza di nuove linee di accesso – non permetterà di sfruttare il loro potenziale. Il programma Ferrovia 2030 deve, dunque, predisporre le capacità necessarie per il traffico dei viaggiatori e delle merci, così come le misure atte a offrire un servizio ferroviario frequente, affidabile e attrattivo.

Il Cantone Ticino chiede quindi alla Confederazione **di riconfermare il concetto di una nuova linea ferroviaria transalpina** e di definire una prospettiva concreta **di completamento di AlpTransit fino al confine di Stato**, come previsto nella Convenzione tra Svizzera e Italia ratificata dal Parlamento federale nel 2001. Occorre poi realizzare **la nuova tratta Biasca-Camorino** secondo il tracciato approvato dal Consiglio federale nel 1999 e inserito nel Piano settoriale AlpTransit. Occorrerà infine scegliere e progettare tempestivamente il tracciato definitivo della nuova linea tra Lugano e Chiasso e realizzare nel più breve lasso di tempo una prima tappa Vezia-Melide (circonvallazione di Lugano).

Per quanto riguarda il finanziamento, il Consiglio di Stato è dell’avviso che occorra prolungare il Fondo per le grandi infrastrutture ferroviarie e dotarlo di risorse supplementari. Per il programma Ferrovia 2030 andrebbe considerato un tetto di spesa analogo a quello del Programma di investimenti adottato nel 1998, che ammontava a 30 miliardi di franchi, da ripartire sull’arco di vent’anni. Il Cantone, di principio, non è contrario a esaminare l’ipotesi di un contributo attivo dei Cantoni (ad es. tramite l’attuale quota di partecipazione agli introiti della tassa sul traffico pesante), purché nell’ambito di un progetto attrattivo, completo ed equilibrato per le diverse regioni del Paese, che consideri adeguatamente anche il traffico regionale.

Redazione VareseNews

redazione@varesenews.it