

TRAM TRENO, UN PROGETTO INSUFFICIENTE

Ll direttore Pontiggia, nell'editoriale del 3 agosto, accusa le associazioni che hanno fatto opposizione al progetto Tram Treno di aver a suo tempo promosso il referendum contro AlpTransit. Chiariamo subito che la nostra opposizione (non si tratta per ora di un ricorso) al progetto Tram Treno ripubblicato dopo essere ritirato a seguito di 120 opposizioni, non è contro il Tram Treno in sé, che abbiamo sempre sostenuto, ma per evitare la chiusura della Linea di collina e per migliorare lo snodo Cavezzolo a Bioggio e l'attraversamento della Piana del Vedeggio, disfunzionali. Lo studio per il mantenimento della Linea di collina era stato anche richiesto dal Gran Consiglio, ma il Consiglio di Stato ha pensato bene di pubblicare il nuovo progetto prima di presentare lo studio. Quanto ad AlpTransit, vorrei precisare che l'ATA è stata fra gli artefici della sua realizzazione quando nel 1988 propose la Variante a rete, come la definì il suo ideatore Paul Roman (coautore del nostro studio per il mantenimento della Linea di collina). Variante a rete studiata per l'ATA in risposta alla consultazione del Consiglio federale alla richiesta di una Galleria di base.

Le domande della consultazione erano: dobbiamo costruire una trasversale ferroviaria alpina? Se sì, quale? Lötschberg, San Gottardo, Ferrovia alpina a Y o Splügen? L'ATA propose di realizzare sia Gottardo sia Lötschberg, inserendole nello schema a rete di Ferrovia 2000 che accelerava i collegamenti tra i maggiori centri dell'Altopiano. Con i due tunnel si integravano Ticino e Vallese nella rete Ferrovia 2000. La scelta di un solo tunnel, San Gottardo, Splügen o Lötschberg, difficilmente avrebbe trovato il consenso in tutto il Paese rischiando il nulla di fatto. La proposta ATA fu ripresa dal consigliere federale Ogi e nel 1992 AlpTransit a due tunnel superò lo scoglio del voto popolare, prevedendo autofinanziamento e realizzazione a tappe: prima Lötschberg e Gottardo poi Ceneri e Zimmerberg. Passati alla fase di progettazione, i costi iniziarono a crescere. Ci volle il voto nel 1994 dell'Iniziativa delle Alpi, con di nuovo ATA tra i promotori, che chiedeva anche l'introduzione di una tassa sul traffico pesante legata alle prestazioni (TTPCP) per istituire nel 1998 il Fondo per il finanziamento ferroviario alimentato da una parte degli incassi della TTPCP, più un quarto della tassa sugli oli minerali e lo 0,1% di IVA. Assicurato il finanziamento si poté avviare la costruzione del Lötschberg e Gottardo, ma, essendo lievitati notevolmente i costi, si decise di rinviare parte del secondo binario al Lötschberg e le linee d'accesso alle gallerie. Poi nel 2010, in previsione della fine dei lavori AlpTransit e delle nuove necessità ferroviarie, l'ATA lanciò l'Iniziativa «Per il finanziamento dei trasporti pubblici» per aumentare la dotazione del Fondo ferroviario. Il Consiglio federale rispose con il controprogetto FAIF approvato dal popolo nel 2014 che porta a 5 miliardi annui il fondo per finanziare la manutenzione e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria. Grazie a questo fondo possiamo ora finanziare il Tram Treno Luganese (bocciato nel programma d'agglomerato), il potenziamento Tenero-Contone e il terzo binario completo tra Bellinzona e Giubiasco.

Egregio direttore, non abbiamo mai perso la bussola, l'ATA ha sempre avuto un ruolo costruttivo e propositivo ed è quanto facciamo anche con il Tram Treno che purtroppo è un progetto insufficiente che va migliorato come il Programma d'agglomerato del Luganese 3 bocciato dal Consiglio federale poi ripescato dalle Camere ma tecnicamente valutato insufficiente.

* presidente ATA Svizzera italiana e consigliere nazionale del PS