



CENERI 2020

L'INTERVISTA / IGNAZIO CASSIS / consigliere federale

«Quest'opera ci emancipa da un territorio periferico»

IL GRANDE GIORNO / Il tunnel, il Ticino, i trasporti e la votazione

Giorgia
von
NiederhäusernGiovanni
GalliGiona
Carcano

È giunto il grande giorno: la galleria di base del Ceneri viene inaugurata. Fra i rappresentanti della politica federale presenti all'evento non poteva mancare Ignazio Cassis. A colloquio con il «ministro» degli esteri, fra ricordi passati e scenari futuri.

Oggi viene inaugurato il tunnel di base. Che cosa rappresenta per Ignazio Cassis «Ceneri 2020»?
«Una parte della mia identità. Quando ero studente il Ceneri divideva nettamente Lugano da Bellinzona. Il Sotto e il Sopraceneri erano due realtà ben distinte. Mi ha sempre incuriosito questo aspetto: il Ceneri era un piccolo monte di separazione, ma anche di congiunzione. Poi io appartengo alla generazione che ha visto nascere l'autostrada: quando abbiamo potuto sfrecciare attraverso il tunnel autostradale del Ceneri non sembrava quasi vero non dover più fare tutti i tornanti scollinando il monte».

Stefano Franscini, primo consigliere federale ticinese, parlava del Monte Ceneri come di un nano, che bastava però a dividere in due il cantone.

«Franscini aveva due anni quando è nata la Repubblica elvetica, con la quale sono nati il cantone di Lugano e il cantone



di Bellinzona. È solo nel 1803, con l'Atto di Mediazione, che si è costruito, su volere di Napoleone, il Canton Ticino. Francini ha portato dentro di sé quello che anche io, circa 160 anni più tardi, sentivo: quella realtà appunto di un Sottoceneri legato alla Pianura Padana e alla Lombardia e quella di un Sopraceneri legato alla regione alpina, più in contatto con Uri, Grigioni e Vallese. E se pensiamo che tutto questo è dato da un piccolo monte come il Ceneri, effettivamente descriverlo "un nano che divide" è abbastanza giusto».

Secondo lei questa opera contribuirà alla creazione della Città-Ticino?

«Dal profilo funzionale sicuramente fa un ulteriore passo in questa direzione. Pensiamo ai tempi di percorrenza fra Lugano e Locarno, tratta che si potrà finalmente fare in treno in tempi interessanti. Già il TILO è stato un passo decisivo in questo senso; la galleria del Ceneri è un nuovo grande miglioramento. Ciò non cambierà però così facilmente la genetica del cantone. I cantoni di Lugano e Bellinzona da tempo non ci sono più, ma il DNA dei due poli ticinesi rimane pur sempre abbastanza diverso, anche se col tempo tende ad esserlo sempre meno».

L'ex direttore delle FFS Andreas Meyer parlava sempre del Ceneri come l'inizio della terza età dell'oro per la mobilità ticinese. Condivide?

«Come figura retorica è forse un po' esagerata. Ma sicuramente si tratta di un passo decisivo verso più opportunità: nel mercato del lavoro, per gli scambi in generale e per le in-

terconnessioni culturali. In Svizzera siamo quello che siamo soprattutto perché ci troviamo nel cuore dell'Europa e beneficiamo di questo continuo scambio di idee, di persone che parlano lingue diverse e di approcci differenti che ci hanno arricchiti. Si è evidentemente molto meno sollecitati abitando su un'isoletta del Pacifico che non nel cuore del continente europeo! In questo senso l'aperura del Ceneri, che si sposa con la nuova galleria del Gottardo, rappresenta per il Ticino un passo che dire storico è dir poco».

Il tempo di percorrenza da Zurigo a Milano in una prima fase sarà di 3 ore e 17 minuti. L'obiettivo è di arrivare a 3 ore e 2 minuti dal dicembre 2022. Che cambiamenti porta con sé questo avvicinamento?

«Ci avvicina, appunto, e quindi ci emancipa da questo nostro territorio storicamente periferico rispetto ai due poli di Turicum (Zurigo) e Mediolanum (Milano), che hanno segnato la storia dell'Europa centrale mentre il Ticino restava "campagna", luogo di povera gente. Poi è arrivata la Ferrovia del Gottardo nell'800. Poi ancora l'autostrada nel '900. E adesso, con la nuova trasversale ferroviaria alpina, creiamo delle possibilità impressionanti per tutta la popolazione ticinese, che potrà essere pendolare sia verso Zurigo sia verso Milano. Bisogna ben riflettere: in questo momento le opportunità professionali in Italia sono scarse, ma in passato sono state spesso generose. Io stesso ho avuto un bisnonno che lavorava a Milano e tornava solo per le grandi feste. Siamo attratti da poli urbani importan-



ti che sono anche grandi poli economici. A noi il privilegio di cogliere quest'opportunità gigantesca. Cosa non scontata. Perché vuol dire avere un'apertura linguistica verso Nord, un'apertura culturale verso Sud e una volontà di rimettersi anche in gioco e confrontarsi con mentalità diverse».

Che se non si cogliesse quindi potrebbe far diventare il Ticino quella periferia di cui parlava?

«Sì, perché c'è il rischio che siano le metropoli a utilizzare la zona più tranquilla come - per usare un termine forte - "dormitorio". Invece le politiche di insediamento industriale e di formazione, soprattutto universitaria, che persegue il Canton Ticino da diversi anni mirano proprio a trasformare questa zona geograficamente periferica in un territorio di sviluppo importante. Servono giovani che sappiano muoversi con disinvoltura per sfruttare le occasioni».

C'è ancora aperta la questione della prosecuzione di AlpTransit a Sud di Lugano. I tempi però sono lunghi. Cosa intende fare in

Consiglio federale per accelerare il dossier?

«Il piano per l'ampliamento ferroviario 2035 e il suo finanziamento sono stati decisi dal Parlamento. A sud di Lugano la situazione è insoddisfacente e il Consiglio federale lo riconosce, ma altri problemi sono ancora più acuti, come ad esempio le rampe d'accesso in Germania. Per AlpTransit a Sud di Lugano sono già stati fatti studi di fattibilità e ne seguiranno altri. Non c'è dubbio: un giorno sarà una realtà, ma probabilmente non nei prossimi 15-20 anni».

Per espletare tutti i suoi effetti la linea veloce necessita delle linee d'accesso. La linea Karlsruhe-Basilea è, appunto, in grosso ritardo. In giugno, il Parlamento ha incaricato il Consiglio federale di trovare una soluzione alternativa sulla sponda sinistra del Reno con Francia e Belgio. Bisognerebbe mettere mano al portafoglio come già fatto altrove?

«È indubbio che quando perseguiamo i nostri interessi dobbiamo per lo meno cofinanziare le opere, come abbiamo fatto con l'Italia. In genera-

le la suddivisione del finanziamento è proporzionale all'interesse di ogni parte. Quindi è abbastanza equa. Inoltre ha il vantaggio di accelerare i processi decisionali e garantire che vengano fatti i lavori. Come in ogni affare anche gli Stati quando fanno accordi soppesano i propri interessi e ne valutano il prezzo».

Il 27 settembre si voterà sull'iniziativa contro la libera circolazione. Un sì alle urne cosa vorrebbe dire in ambito di trasporti terrestri?

«La modifica costituzionale che risulterebbe da un sì alle urne parla chiaro: la Confederazione dovrà negoziare con l'Unione europea la disdetta dell'accordo sulla libera circolazione delle persone entro un anno. In assenza di risultati, la Svizzera sarebbe tenuta a disdire entro 30 giorni l'accordo. E qui entrerebbe in gioco un meccanismo che prevede la fine automatica, entro sei mesi, degli altri sei accordi del primo pacchetto dei Bilaterali. Accordi importanti come quello sugli ostacoli tecnici al com-



mercio, la ricerca o i trasporti terrestri. Anche per opere stradali e ferroviarie ci ritroveremo quindi in una situazione molto più complicata nei rapporti con Italia, Austria, Francia e Germania, tutti membri dell'Unione europea. Perciò il Consiglio federale raccomanda di votare no».

Più concretamente può citarci dei progetti che potrebbero venir toccati?

«Pensiamo alla standardizzazione: i famosi tunnel di quattro metri di altezza ad esempio, concordati a livello europeo. O a quando - i meno giovani se lo ricorderanno certamente - i treni si fermavano a Chiasso perché bisognava cambiare la tensione dell'elettricità passando al territorio italiano. Non ce ne rendiamo conto, ma se possiamo tranquillamente viaggiare con lo stesso mezzo attraverso più Paesi è perché esiste l'Unione europea, che ha armonizzato gli standard. Oggi possiamo fare un tunnel di base con misure di sicurezza e tecnologie valide in tutta Europa; ciò significa compatibilità con il materiale rotabile europeo che lo attraversa. Un altro buon esem-

pio è quello delle prese della corrente elettrica. Noi le abbiamo svizzere, mentre in tutto il resto d'Europa c'è il modello europeo. Grazie all'armonizzazione, la ditta svizzera che produce le prese europee ha accesso a un mercato di un mezzo miliardo di potenziali clienti. Penso anche all'industria medico-tecnica, di cui si è parlato tanto per la COVID-19. Se oggi per esempio la ditta grigionese Hamilton può produrre ventilatori automaticamente certificati anche per il mercato europeo, dopo un sì alle urne questo non sarebbe più scontato. La ditta dovrebbe avvalersi di un meccanismo più burocratico e costoso».

A disturbare è soprattutto l'accordo sulla libera circolazione.

«L'accordo sulla libera circolazione è certamente quello che meno piace a tante persone, soprattutto da noi in Ticino. Con un sì alle urne il cittadino avrebbe magari la soddisfazione di dire: "Adesso regoliamo noi". Ma il prezzo sarebbe elevato: la caduta dell'intero primo "pacchetto" di bilaterali comporterebbe la perdita di un accesso senza ostacoli al più grande mercato interno al

mondo, a noi vicino. La Svizzera sarebbe meno attrattiva per la produzione e l'esportazione di beni e servizi. Quindi avremmo meno posti di lavoro e meno prosperità».

Un sì il 27 settembre non potrebbe magari essere un'opportunità per rinegoziare l'accordo?

«Ogni crisi nella vita è un'opportunità per rinascere, certo, ma non penso che la maggioranza della gente che ha vissuto adesso la crisi legata al nuovo coronavirus ne sia contenta e ora ne voglia un'altra. Il 27 settembre decideremo se entrare in una crisi dalla quale non sappiamo bene come uscire. Gli accordi bilaterali sono in vigore da 18 anni, ci hanno dato la prosperità che oggi conosciamo, con aspetti più e meno positivi, certo. Ma un "non accordo" con i Paesi limitrofi non era un'opzione allora e non lo è nemmeno oggi. E per buone ragioni: gli accordi con l'UE stabilizzano le relazioni. Per un Paese così piccolo e orientato all'esportazione come la Svizzera, l'incertezza di non avere accesso al mercato europeo è difficile da affrontare tanto quanto quella creata dalla pandemia».



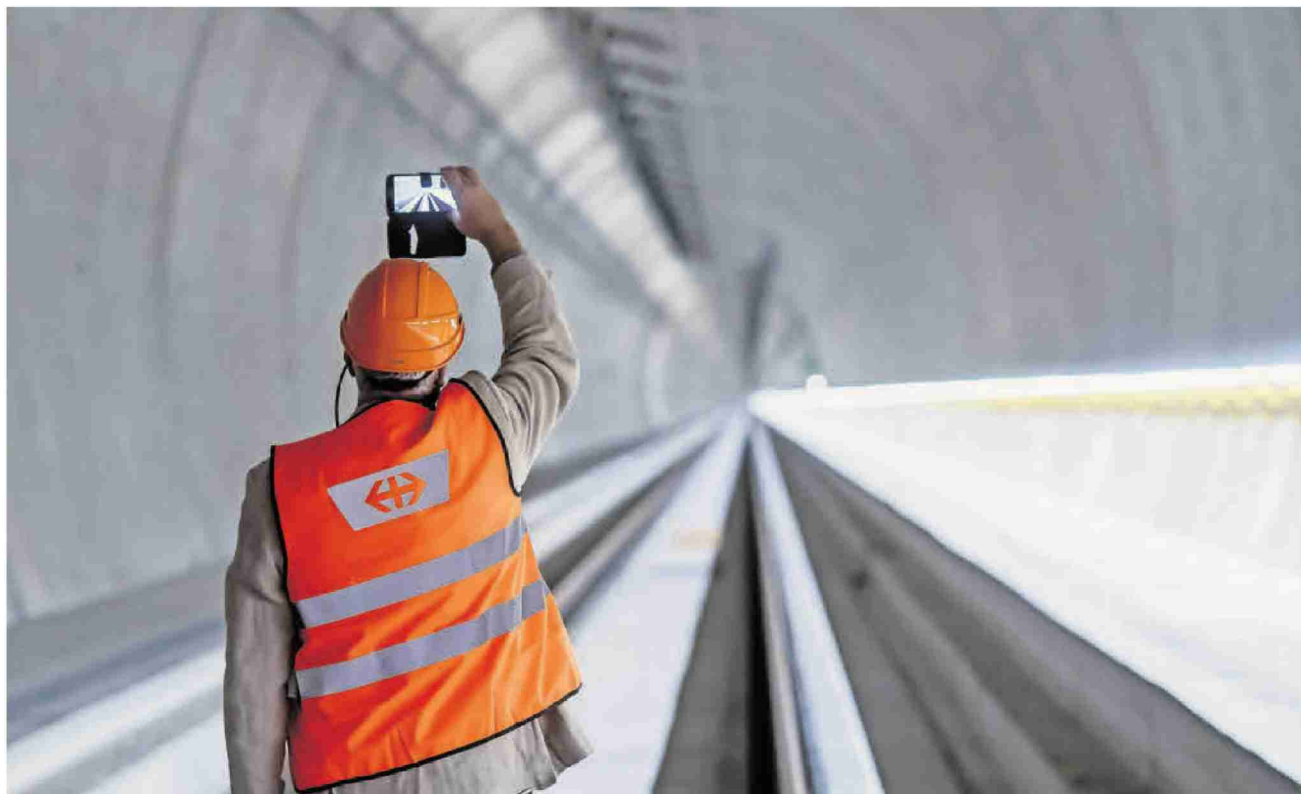
Corriere del Ticino
6903 Lugano
091/ 960 31 31
<https://www.cdt.ch/>

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 30'982
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich

Seite: 2
Fläche: 254'395 mm²

Auftrag: 3007101
Themen-Nr.: 999.222

Referenz: 78207237
Ausschnitt Seite: 5/8



È tutto pronto.



Arriverà la Città Ticino? Per Cassis sarà «difficile cambiare la genetica del cantone». ©CDT/ARCHIVIO



Creiamo possibilità
enormi per i ticinesi,
che potranno essere
pendolari verso Zurigo
e verso Milano.



AlpTransit a Sud
di Lugano? Non c'è
dubbio: un giorno sarà
realtà, ma non nei
prossimi 15-20 anni.



Senza la libera
circolazione anche
per opere ferroviarie
la situazione sarebbe
più complicata



Linea del Sempione, sì al potenziamento

L'ACCORDO / Svizzera e Italia firmano un documento che sblocca l'ampliamento del corridoio per il transito ininterrotto dei semirimorchi. Berna contribuirà con 148 milioni di franchi – Opera finita nel 2028



Simonetta Sommaruga durante la visita a Camorino. ©TI-PRESS

CAMORINO

Il miglioramento del traffico ferroviario internazionale di merci e la tutela dell'ambiente sono stati al centro dell'incontro di ieri a Locarno fra la presidente della Confederazione Simonetta Sommaruga e le delegazioni di Germania, Austria, Italia e Unione europea. Durante il convegno i partecipanti hanno dichiarato di voler continuare a incentivare il traffico merci su rotaia e rendere la ferrovia ancora più attrattiva per il trasporto viaggiatori internazionale, introducendo più treni notturni come al-

ternativa all'aereo.

In una dichiarazione congiunta – firmata anche per corrispondenza da Liechtenstein, Francia, Belgio, Paesi Bassi, Lussemburgo e in un secondo tempo anche dalla Slovenia – i presenti hanno riaffermato l'importanza della ferrovia e, quindi, di un suo ulteriore potenziamento in Europa, affinché il sistema dei trasporti sia davvero rispettoso dell'ambiente e del clima. Pur ritenendo «in ritardo» la Germania rispetto al sistema di trasporti su rotaia, Simonetta Sommaruga si è detta molto soddisfatta della «dichiarazione di Lo-

carno», sottolineando come il passaggio delle merci dalla strada alla ferrovia sia vantaggioso sia in termini economici e di risparmio di tempo, sia dal profilo ambientale. A margine dell'incontro – seguito da una visita istituzionale al portale nord della Galleria di base del Ceneri a Camorino – è poi stato siglato un importante accordo fra la Svizzera e l'Italia. Con la ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti italiana, Paola De Micheli, la presidente della Confederazione ha infatti siglato un documento che traccia la rotta per l'ampliamento della linea

ferroviaria tra il Sempione e Novara. «Un ampliamento che torna utile a entrambi i Paesi» ha commentato Sommaruga. L'Italia s'impegna così a condurre lavori sulla linea per consentire, entro il 2028, il transito ininterrotto di semirimorchi di 4 metri di altezza fino ai grandi terminali di trasporto a nord del Paese (in particolare Novara e Gallarate). Ciò permetterà, secondo Berna, di potenziare ulteriormente la politica di trasferimento del traffico dalla gomma alla rotaia. Per questo motivo, la Svizzera contribuirà alla realizzazione del progetto con 148 milioni di franchi, provenienti dal credito per l'ampliamento delle tratte di accesso ad AlpTransit.

I restanti costi (il totale previsto ammonta a 237,5 milioni di euro) saranno coperti dall'Italia. La convenzione firmata definisce nei particolari le scadenze di esecuzione dei lavori e le modalità di versamento dei fondi. Se l'Italia non dovesse adempiere agli obblighi, la Svizzera potrà interrompere i pagamenti.



Taglio del nastro a fine mattinata

Il programma dell'inaugurazione

Questa mattina, a partire dalle 11.00, cominceranno i festeggiamenti per l'inaugurazione della Galleria di base del Ceneri. Al portale nord di Camorino sono attesi circa un centinaio di ospiti. La festa – rispetto ai piani iniziali che prevedevano l'arrivo di 650 persone e uno spettacolo della Compagnia Finzi Pasca – sarà in forma ridotta a causa della pandemia. Sono attesi i discorsi di Simonetta Sommaruga (presidente della Confederazione) di Ignazio Cassis (consigliere federale ticinese) e di Norman Gobbi (presidente del Governo). Il taglio del nastro da parte di Sommaruga precederà l'entrata nel tunnel di un treno merci.

L'ATA: «Semplificare le prenotazioni»

L'Associazione traffico e ambiente (ATA) vuole che il Consiglio federale si impegni per modernizzare i trasporti ferroviari anche al di fuori della Svizzera. L'organizzazione ha depositato ieri la petizione «1 viaggio – 1 biglietto per tutta l'Europa», con cui domanda al governo di mettere pressione sull'UE per migliorare la rete di collegamenti continentali. L'obiettivo, indica l'ATA, è di semplificare le procedure di prenotazione e perfezionare il servizio alla clientela. Fra gli altri intenti figurano l'aumento della disponibilità di treni notturni, un maggior sostegno alla rete ferroviaria e l'abolizione dei privilegi concessi all'aviazione. La petizione, firmata da circa 6.400 persone, chiede che Berna si faccia sentire con Bruxelles affinché i sistemi di vendita delle varie società ferroviarie europee siano armonizzati fra loro il più rapidamente possibile. In tutto il Continente, afferma, citato nella nota, il vicepresidente dell'ATA Bruno Storni, «viaggiare in treno dovrebbe essere semplice come in Svizzera». Perciò l'esecutivo deve mostrarsi deciso, aggiunge il consigliere nazionale socialista ticinese. L'ATA si rallegra per l'apertura della galleria di base del Ceneri,

ma sottolinea che questo non basta per ambire a una progressione del settore. A non convincere sono in primis le attuali procedure di prenotazione dei posti, definite «complesse», che stando all'associazione rendono «inevitabile il passaggio allo sportello». Per i viaggiatori dovrebbe invece essere possibile disporre degli standard in vigore nel traffico aereo, ovvero riservare collegamenti per tutta l'Europa con pochi clic online e partire con un unico biglietto elettronico.

Iniziativa delle Alpi: «Limitare i camion»

La Svizzera deve intervenire con decisione per limitare il transito stradale dei camion attraverso le Alpi. Questa la rivendicazione espressa dall'Iniziativa delle Alpi, protagonista ieri di un'azione al portale nord del Ceneri. Sfruttando la presenza a Locarno dei ministri europei dei trasporti, l'organizzazione chiede di introdurre una tassa unitaria sul traffico pesante in tutto il Vecchio Continente. Con il gesto odierno, al quale partecipa anche la CIPRA (Commissione internazionale per la protezione delle Alpi), l'associazione rilancia il suo cavallo di battaglia, ovvero il trasferimento del traffico merci dalla strada alla rotaia. «Non ci sono più scuse: ora che il corridoio sotterraneo e pianeggiante attraverso Gottardo, Ceneri e Lötschberg è realizzato serve una collaborazione comune transfrontaliera» hanno dichiarato i promotori. La Svizzera ha investito 24 miliardi di franchi nei trafori, ricorda l'Iniziativa delle Alpi. «L'hardware esiste, ora sta ai politici aggiornare i software», ha commentato a Camorino il suo presidente Jon Pult, utilizzando una metafora informatica. Ogni anno circolano 900.000 autocarri nelle Alpi svizzere, ma, secondo la volontà degli elettori, la cifra non dovrebbe oltrepassare quota 650.000, hanno sottolineato i promotori. La quantità attuale di camion va semplicemente contro la legge, ha rincarato Pult, consigliere nazionale socialista grigionese. Affinché la politica del trasferimento possa definitivamente riuscire occorrono però progressi a livello continentale, dato che nei loro calcoli delle spese le imprese di logistica considerano le condizioni di ogni singolo Paese. «I ministri europei dei trasporti devono stabilire la verità dei costi su strada

CORRIERE DEL TICINO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE DELLA SVIZZERA ITALIANA

Corriere del Ticino
6903 Lugano
091/ 960 31 31
<https://www.cdt.ch/>

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 30'982
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich



Seite: 2
Fläche: 254'395 mm²

Auftrag: 3007101
Themen-Nr.: 999.222

Referenz: 78207237
Ausschnitt Seite: 8/8

mediante la nuova direttiva Eurovignette. Le soluzioni isolate vanno unificate, le tasse vanno prelevate secondo il principio di causalità, ossia chiaramente aumentate», afferma ancora Pult.