

Tavola rotonda a un anno da AlpTransit: 'Aggregazione necessaria per non arrivare tardi'

# La 'Belli' addormentata si svegli

*Gli effetti dell'opera ricadranno sull'intera regione e non solo sulla città. Comune unico, via migliore per sfruttarne le molte potenzialità.*

di Sabrina Melchionda

«C'è stata una dormita collettiva della politica». **Andrea Bersani** parla al passato, ma non si sottrae alla critica «visto che è da un po' che "bazzico" in questo ambito». Ora, più che mai, è però il momento che la 'Belli addormentata' si svegli. Il gioco di parole non è il suo, il concetto sì. «Abbiamo già perso tempo - ha affermato il sindaco di Giubiasco davanti all'ottantina di presenti alla tavola rotonda "AlpTransit, manca un anno. Il Bellinzonese è pronto?", organizzata ieri a Camorino dalla Commissione di studio del progetto aggregazione Bellinzonese -, ma sta davvero passando l'ultimo treno e non è un modo di dire. Non possiamo permetterci di non salirci». Il treno in questione, tutt'altro che metaforico, è quello che inizierà a sfrecciare nella galleria di base del San Gottardo a fine 2016. Un battito di ciglia o poco più, politicamente parlando. All'appuntamento, da più parti riconosciuto come storico, si arriverà col fiatone (in virtù anche della dormita di cui sopra), ma forse non tutto è perduto. Un colpo di coda possibile, stando ai relatori, a una condizione: che la regione si unisca. Letteralmente. «Ne va del suo destino ed è dunque tutta la regione che si deve preparare ad AlpTransit, non solamente la città...».

«... e chi non crede nelle potenzialità di



Folta partecipazione ieri a Camorino

TI-PRESS/GABRIELE PUTZU

AlpTransit - gli ha fatto eco **Mario Branda** - rischia di lasciarsi sfuggire una grande occasione». AlpTransit, ha ribadito il sindaco di Bellinzona (come più volte durante le serate informative sull'aggregazione), «non farà miracoli: tocca a noi creare basi e condizioni economiche per trarne profitto. Un'istituzione all'altezza dei compiti è indispensabile. Occorre unire forze e competenze, per allestire una visione strategica a medio termine». Idea di sviluppo «che abbiamo

voluto tracciare da subito, tanto che il progetto comprende un Masterplan a livello regionale». «Bravi!», ha commentato **Thomas Egger**, direttore Gruppo svizzero regioni di montagna: «A Visp è stato fatto solo nel 2013; va allestito prima». Quattro anni prima dell'apertura del tunnel s'è mosso l'Ente regionale sviluppo Bellinzonese e Valli coinvolgendo vari settori. «Ora si cerca di coordinare e sviluppare il piano d'azione (22 le proposte scaturite) con tutti gli attori». Comuni

compresi. Il cui numero elevato può celare effetti poco appariscenti, quanto 'pesanti'. «Negli ultimi vent'anni - ha sostenuto il presidente **Raffaele De Rosa** - il flusso degli investimenti privati verso il Sottoceneri è stato causato anche dalla frammentazione del Bellinzonese». Frammentazione quasi endemica. Il progetto aggregativo «è però sintomo di un cambiamento culturale - ha concluso Bersani - frutto della presa di coscienza di un'intera regione».

## CIRCONVALLAZIONE

### Più che ora, rischia di essere mai più

Auspicabile. Indispensabile. Ma non se ne parlerà prima del 2040. Anche se, avanti così, potrebbe rimanere una ciliegina mai messa sulla torta. E se la torta (galleria di base del San Gottardo) è bell'e pronta, della ciliegina (circonvallazione di Bellinzona) non si vede neppure l'albero da cui potrebbe nascere. Fuori di metafora: il progetto - l'unica soluzione, l'ha definito **Simone Gianini** - che sposterebbe dal centro i treni merci, forse non è nemmeno più definibile progetto. Chi e come si sta muovendo per (ri)avviarlo?, s'è chiesto dalla sala. Dura quanto realistica la risposta del presidente Commissione regionale trasporti Bellinzonese: «Nessuno. La Confederazione l'ha congelato, per il Cantone non è una priorità. Dovrà essere la nostra regione a chiederlo con forza». Di regione e non di Commissione parla, giacché quest'ultima «è fragilissima: non ha istituzionalità di un Comune, né democraticità. Ma per affrontare sfide della portata di AlpTransit non possiamo permetterci istituzioni così fragili. Occorre un ente forte, come potrebbe essere il Comune aggregato». Qualche bue potrebbe però già essere scappato dalla stalla: «Berna - ha evidenziato **Raffaele De Rosa** - sta liberando i terreni a suo tempo bloccati per il tunnel Biasca-Sementina; e nessuno fiata. Ciò vuole dire che, semmai se ne riparerà fra 25 anni, occorrerà iniziare l'iter d'accapo. Altro che calende greche...».

Con AlpTransit (nato proprio per il trasporto commerciale) dal 2016 si prevede il passaggio di 180 convogli al giorno, due terzi sulla linea verso Chiasso, un terzo verso Luino, lunghi fino a 900 metri.

Del rischio che la circonvallazione di Bellinzona (costo preventivato: 2,5 miliardi) si trasformasse in chimera, avevano parlato Remigio Ratti e Benedetto Antonini. Era il 2009, ma a rileggere i loro moniti sembra oggi: «È importante darsi una mossa per esigerne la realizzazione - avevano detto a una serata a Sementina -. Comuni, Città, Cantone e Deputazione alle Camere federali devono coalizzarsi su una strategia: 'Il problema è noto e il pressing c'è già, avevano replicato Fabio Abate e Riccardo De Gottardi. «Perché non unirci per farci sentire a Berna?», ha proposto ieri De Rosa. Sembra ieri, è oggi. SME

## L'OSPITE



Thomas Egger, da Visp

Di "belle addormentate" ne sanno qualcosa anche in Vallese. «Visp ha dormito». E all'appuntamento, peraltro noto da anni, è giunta impreparata. «Non commettete anche voi questo errore». **Thomas Egger** è chiaro, e non solo perché s'esprime in ottimo italiano: occorre muoversi per tempo. «Altrimenti di quel

## 'Non fate i nostri errori: preparatevi. Fusione, forte segnale'

regalo che certamente è AlpTransit non ve ne farete nulla». Un invito nei toni, un monito nell'intento. Del resto il direttore del Gruppo svizzero per le regioni di montagna parla per esperienza: nel 2007 s'inaugurò il tunnel del Lötschberg; ma la cittadina vallesana si era poco o nulla attrezzata per affrontare quella sorta di rivoluzione. L'apertura della galleria ferroviaria ha avuto «effetti soprattutto su tre settori. Mercato del lavoro: basti pensare che in soli 54 minuti si raggiunge Berna. Turismo: ma senza un'offerta adeguata, penso in particolare agli alberghi, si limiterà a essere di giornata. Mobi-

lità, anche interna: oggi, ad esempio, ci sono collegamenti ogni mezz'ora verso i villaggi dell'Alto Vallese». Il Lötschberg ha pure accelerato una tendenza in atto: la concentrazione di popolazione. «Sempre più persone vogliono vivere a Visp, dove in 8 anni gli abitanti sono cresciuti del 15% (da 6'500 a 7'500) o a Briga; sia per i collegamenti veloci che per le attrattive condizioni fiscali. Un'evoluzione positiva per certi versi, meno per altri: le regioni di montagna si svuotano; i prezzi degli alloggi lievitano (+ 35%), i terreni edificabili scarseggiano».

Più che "come se ne esce?", la domanda

da porsi è "come se ne entra?". La risposta, per Egger, sta in una parola: prepararsi. «Preparatevi», ripete come un mantra. L'aggregazione può essere la pietra d'angolo della grande costruzione che è lo sviluppo di una regione: «Se riuscirete, sarà un forte segnale di coesione in ottica AlpTransit». Perché un conto è fare ognuno per sé e chissà chi per tutti, un altro è essere uniti e più forti. Anche di questo parla con cognizione di causa (Visp era coinvolta in un progetto aggregativo, poi naufragato). Il risultato? «Faccio un esempio: Visp aveva progettato solo la stazione Ffs...». SME