

# ‘Un piano Marshall per il dopo tunnel’

*AlpTransit, la proposta del sindaco di Biasca: ‘Altrimenti la Neat aggraverà il divario tra città e Alto Ticino’*

Per Leventina, Blenio e Riviera «serve un piano Marshall», un programma simile a quello con cui gli Stati Uniti aiutarono l'Europa postbellica a risollevarsi. In questo caso dovrebbe venire dal Cantone e «non deve essere solo finanziario», ma concepito come un «*approccio globale su tutti gli ambiti legislativi*». Qualche idea **Jean-François Dominé**, sindaco di Biasca e granconsigliere, l'ha aggiunta in coda alla sua proposta avanzata ieri durante la conferenza voluta dall'Ente regionale di sviluppo Bellinzona e Valli (Ers-Bv). Tra queste, favorire fiscalmente chi decide di vivere nell'Alto Ticino, oppure decentralizzare alcuni servizi. Se non si dovesse andare in questa direzione – ha aggiunto – il rischio, con l'arrivo di AlpTransit, sarebbe quello di dare un'ulteriore spinta al divario tra centri e periferie, con buona pace del concetto di «*sviluppo armonioso del territorio*» iscritto

nel Piano direttore cantonale.

A gettare qualche ombra sulle opportunità delle regioni periferiche vi è lo studio che, su incarico del Cantone, ha analizzato effetti economici della messa in servizio della galleria di base. I dati presentati a ottobre parlano chiaro: ad approfittare del nuovo tunnel saranno soprattutto Lugano, Bellinzona e Locarno. Le valli? «*Nessun vantaggio, nessuno svantaggio*» dal traffico a lunga percorrenza, ha ricordato l'economista **Peter Marti**, uno degli autori del documento. Il Nord del Ticino, ha proseguito, ha dei potenziali da sfruttare, ma non potrà svilupparli grazie all'effetto-spinta di AlpTransit siccome è troppo distante dalle stazioni principali. Potrebbe tuttavia approfittare della maggiore raggiungibilità interna, con ticinesi che si stabiliranno in periferia e lavoreranno in centro. A dare un aiuto alla zona di Biasca saranno poi i posti di lavoro ga-



rantiti dal nuovo centro di comando di Pollegio e quelli del centro tecnico del borgo. In generale però nell'Alto Ticino il sentimento sembra essere quello di una terra che teme di vedersi letteralmente sfrecciare sotto il naso, assieme ai treni, le occasioni portate dal nuovo tunnel. «*Un po' come successo con l'autostrada*», ha precisato Dominé. Pro-

spettive decisamente più rosee s'intravedono per Bellinzona, soprattutto nei rami finanziari, professionali, scientifici e tecnici, nonché nei servizi e nel turismo di giornata. «*AlpTransit da sola non farà miracoli*», ha avvertito Marti. Se n'è detto cosciente il sindaco della capitale, **Mario Branda**: «*I risultati non arriveranno da soli, ma andran-*

*no colti*». Per farlo, ha proseguito, sono necessarie delle precondizioni. Prima tra tutte «*l'aggregazione del Bellinzonese. Bellinzona è troppo piccola*» per dare risposte adeguate alle sfide poste dalla Neat.

D'altronde a partire dal 2016, quando i primi treni passeggeri sfrecceranno lungo i 57 chilometri del tunnel di base, ci si giocano opportunità importanti, ha indicato il direttore del Gruppo di lavoro svizzero per le zone di montagna **Thomas Egger**. Lo si capisce se si guarda all'esperienza di Briga e Visp, che dopo l'apertura del Lötchberg sono diventati punto di partenza per i pendolari verso Berna e punto di arrivo per i turisti. Meno fortuna hanno avuto le regine discoste, la cui popolazione si è trasferita in città. Un esempio che sa di presagio per l'Alto Ticino, tanto che Egger ha subito rassicurato: «*Se da voi ci sarà collaborazione tra agglomerati e comuni di monta-*

*gna, tutti potranno approfittarne*». Resta però un problema, ha fatto notare dalla gremita sala (presenti molti politici locali e diversi granconsiglieri) **Massimo Ferrari** della 'Commissione territorio, ambiente e trasporti' delle Tre Valli: i tempi di percorrenza da Bellinzona a Zurigo sono di 90 minuti, «*ma se parto da Biasca ne devo aggiungere almeno altri 27, vanificando tutti i vantaggi*». La soluzione? «*Una S-Bahn che guardi verso nord*». Discorsi di politica dei trasporti, ha fatto notare il presidente dell'Ers-Bv **Filippo Gianoni**, chiedendo se non sia giunto il tempo di riunire le commissioni dei trasporti di Bellinzona e delle Tre Valli.

La risposta è rimasta sospesa nell'aria. Intanto, per non farsi cogliere impreparati, a gennaio uno speciale gruppo di lavoro dell'Ente sfornerà alcune proposte concrete su come poter sfruttare nel nord del cantone le opportunità offerte dalla Neat. **LB.**