

**Cerimonia inizio lavori di scavo mediante fresatrice alla galleria di base del San Gottardo**  
**Bodio-Pollegio, 7 novembre 2002**  
**Marco Borradori, Direttore del Dipartimento del territorio**

---

Oggi ci apprestiamo a dare il via allo scavo principale di quella che sarà la più lunga galleria ferroviaria al mondo. E' una grande sfida. Un'opera pionieristica. Finalmente, a oltre 120 anni dall'inaugurazione della prima galleria ferroviaria, compiamo un passo decisivo verso il futuro.

E' un passo sofferto, che giunge dopo un quarantennio di analisi, confronti, verifiche, votazioni. Siamo sicuramente in ritardo. La galleria avrebbe già dovuto essere in funzione per consentire di affrontare adeguatamente i bisogni di mobilità, che durante questo periodo sono triplicati. Il trasferimento del traffico pesante dalla strada alla rotaia necessita di infrastrutture ferroviarie moderne e competitive.

Negli ultimi anni durante le discussioni, spesso accese e controverse, sulla realizzazione della Nuova trasversale ferroviaria alpina al San Gottardo, abbiamo avuto modo di evidenziare e sottolineare l'importanza di quest'opera per il Cantone Ticino e per l'intera Confederazione.

Vale la pena richiamare alcuni elementi di questa discussione non tanto per rievocare il passato ma per porre in termini chiari i problemi irrisolti e le sfide del futuro.

Il San Gottardo, nonostante le voci critiche e interessate di chi voleva relegarlo in serie B, è l'itinerario più diretto dell'intero arco alpino. Oggi lavoriamo quindi al posto giusto e come detto compiamo un passo significativo per modernizzare la linea ferroviaria più importante tra il nord Europa e l'Italia. Questo passo non deve e non può essere tuttavia l'ultimo. Occorre con lungimiranza già pensare al futuro e guardare oltre.

In tal senso, le decisioni sospese e quelle rinviate vanno riproposte. Penso in particolare a quelle tratte - le cosiddette linee di accesso - che completano la galleria di base del San Gottardo. Nel Ticino si tratta della linea tra Biasca sud e Camorino.

E' pure necessario allacciare la nuova trasversale alpina alla rete italiana. Il principio di una nuova linea tra Lugano e Milano è stato fissato in una Convenzione tra Svizzera e Italia nel 1999. Occorre ora che la Confederazione concretizzi questo principio e che si giunga ad un piano operativo con la vicina Repubblica.

Le vie di comunicazione sono state e sono tuttora un fattore essenziale per l'inserimento del Ticino nelle dinamiche economiche nazionali ed internazionali.

Nel 1874 si inaugurarono le linee ferroviarie Chiasso-Lugano e Locarno-Bellinzona-Biasca. La Lugano-Bellinzona veniva terminata nel 1881 e nel 1882 si aprì la galleria del San Gottardo. Questa rete divenne il catalizzatore di importanti

iniziative economiche. Diede, ad esempio, l'avvio alla costruzione di alberghi prestigiosi per l'offerta turistica cantonale in Leventina, a Lugano e a Locarno.

La linea gottardiana divenne un elemento centrale dell'organizzazione del territorio cantonale. Pensiamo, ad esempio, al forte impulso economico ed urbanistico dato dalle stazioni di Lugano, Bellinzona, Locarno-Muralto, Mendrisio e Chiasso. La ferrovia del San Gottardo diede pure un impulso considerevole allo sviluppo delle funicolari del San Salvatore (1890) e del Monte Brè (1908), come pure alla costruzione delle ferrovie regionali di inizio secolo.

Oltre cent'anni dopo, in un contesto certamente mutato in molti suoi aspetti, la Nuova trasversale ferroviaria alpina ripropone i quesiti di allora. Essa apre nuove opportunità, come quella di offrire una risposta sostenibile alla crescita della mobilità. Con la galleria di base del San Gottardo e quella del Monte Ceneri il Ticino potrà infatti disporre di premesse nuove e straordinarie per la gestione del traffico e per il miglioramento della sua attrattività.

Vi sarà una drastica riduzione dei tempi di percorrenza per il traffico dei viaggiatori verso tutte le destinazioni d'Oltralpe e tra gli agglomerati ticinesi di Locarno, Lugano, Bellinzona e Mendrisio-Chiasso. Disporremo inoltre di un'alternativa all'invasione del traffico pesante sulla A2.

Due gallerie non bastano certo per raggiungere gli obiettivi, ma senza di loro non andremmo da nessuna parte, se non nel caos.

Non bisogna comunque dimenticare i rischi. Quelli innanzitutto di un difficile inserimento ambientale dell'opera nel nostro territorio. Sono stati fatti sforzi notevoli e raggiunti obiettivi significativi. Il tracciato concordato tra Confederazione, AlpTransit Gottardo SA e Cantone soddisfa in buona parte le aspettative cantonali e ha eliminato dalla discussione ipotesi veramente penalizzanti per il Ticino.

Sui cantieri ora aperti occorre tuttavia la massima vigilanza e sui problemi locali ancora in discussione la collaborazione tra le parti va continuata e ancora migliorata.

Il Cantone non può certo accettare che la linea del San Gottardo diventi unicamente un corridoio per le merci e che esse transitino ancora negli agglomerati di Bellinzona, di Lugano e del Mendrisiotto!

In tal senso, la sfida del futuro è aperta: il nostro obiettivo è di raggiungere un giusto equilibrio tra le esigenze del traffico viaggiatori e quello delle merci e di completare, da frontiera a frontiera, l'opera del secolo, facendola diventare così quella del millennio!