

L'OPINIONE / BRUNO STORNI / candidato del PS al Consiglio nazionale

ALPTRANSIT DA VEZIA A CHIASSO SOLO PER I TRENI PASSEGGERI

Nel dibattito preelettorale per le elezioni federali si tematizza la richiesta del tracciato ad alta velocità tra Vezia a Chiasso per togliere camion dalla strada.

Occorre chiarire che già ora la rotaia ha sufficiente capacità per finalmente rispettare l'articolo costituzionale per la protezione delle Alpi: merci sulla ferrovia da confine a confine. Nel primo semestre 2019 attraverso le Alpi svizzere sono state trasportate 5,8 milioni di tonnellate su strada e 14 su rotaia, ambedue in leggera diminuzione per rapporto al 2018. La linea ferroviaria del San Gottardo ha registrato un tasso d'occupazione del 63%.

Con l'apertura del Ceneri e del corridoio di 4 metri, la capacità al San Gottardo crescerà da 192 a 264 treni merci al giorno: +37%. Inoltre i treni saranno lunghi 750 metri contro i 500 di oggi che significa ulteriore aumento di capacità.

Se da una parte l'offerta di capacità aumenterà notevolmente, dall'altra l'aumento della domanda di trasporto merci internazionale nei prossimi decenni attraverso il Ticino è tutt'altro che garantito; auspicabile sarebbe una diminuzione.

Sollecitare la Vezia-Chiasso ad alta velocità per il trasporto merci è quindi difficile da giustificare su basi quantitative, poggia su paradigmi che

dobbiamo rivalutare: quante merci vogliamo trasportare in un'Europa che è in fase di denatalità e, speriamo, di riduzione di trasporti inutili, oppure perché continuare a pianificare treni merci e treni passeggeri sulla medesima linea ad alta velocità fino a Chiasso? I treni merci più lenti si mangiano gran parte della capacità e rallentano la linea a scapito dei treni passeggeri.

Un altro tema da affrontare è come finanziare le nuove opere ferroviarie. Ho lavorato direttamente nel comitato centrale dell'ATA sull'iniziativa per il trasporto pubblico che il Consiglio federale ha trasformato in un controprogetto istituendo il nuovo fondo per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria (FIF). Nel primo pacchetto di investimenti da 6,4 miliardi erogati dal FIF fino al 2025, eravamo riusciti ad inserire il terzo binario a Bellinzona. Il secondo pacchetto da 7 miliardi doveva andare fino al 2030; a causa dell'elevato numero di richieste (oltre 40 mila) è stato aumentato a 12,8 miliardi ma spalmati fino al 2035.

Ora, grazie a questo fondo proposto dall'ATA, si finanzieranno in Ticino il terzo binario e la fermata in piazza Indipendenza a Bellinzona, il secondo binario Gordola Pizzante, il tram-treno del Luganese, il potenziamento Locarno-Intragna per più di 500 milioni e altro ancora.

Il FIF è conteso, ma in futuro diminuirà la parte per investimenti perché il fondo finanzia anche la manutenzione delle infrastrutture che

crescerà da 2 miliardi nel 2014 a 4 miliardi nel 2040. Difficilmente basterà per tutte le richieste in lista d'attesa comprese le nostre, bisognerà quindi trovare nuove risorse per alimentarlo.

Il nostro Cantone dovrà decidere che cosa realizzare nel prossimo pacchetto, che andrà fino al 2040 o 2045, riflettendo se continuare a sviluppare una linea ad alta velocità mista con treni merci fino a Chiasso. Andrebbe valutato il tracciato per treni merci via tunnel sotto il Tamaro verso Luino, e non occupare la galleria di base del Ceneri e l'attuale e futura Vezia-Chiasso da riservare invece prevalentemente al traffico passeggeri che fra qualche decennio potrebbe richiedere cadenze da 15 minuti anche per gli Intercity. Questa dovrebbe essere la legittimazione per la Vezia-Chiasso, non i treni merci.

Inoltre dobbiamo chiederci se le 264 tracce merci che le FFS hanno riservato al San Gottardo (170 via Ceneri, 90 via Luino) sono sostenibili e accettabili per il nostro cantone che diventerebbe definitivamente un corridoio di smisurato transito merci europeo. Come detto le 192 tracce disponibili attualmente sono occupate al 63%.

Oltre al San Gottardo e al Lötschberg (110 tracce) dal 2027 ci sarà il Brennero di base e poi la TAV, perché allora dobbiamo ancora aumentare il transito di merci, indifferente se su gomma o ferro, attraverso il nostro Cantone?

L'OPINIONE / DAVIDE LURATI / candidato del PPD al Consiglio nazionale

LA VIA BILATERALE CON L'UE È L'UNICA PERCORRIBILE

A volte non riesco a capire il tono schizofrenico e monotematico che taluni utilizzano quando parlano di Europa. È come se si parlasse di Belzebù, Europa come la causa di tutti i nostri mali, Europa come la condanna della nostra libertà, Europa Europa... Eppure la Svizzera non è in America, neppure in Asia o Africa, il nostro Paese è nel cuore dell'Europa. Due terzi delle nostre esportazioni vanno in Europa, tutti noi (o quasi) ci rechiamo regolarmente in vacanza in Europa.

Sostengo che per prendere le decisioni che determineranno in modo strutturale il futuro della Svizzera non dobbiamo limitarci alla questione europea, bensì avere un orizzonte più esteso e considerare quanto sta accadendo a livello mondiale. Lo scontro di potere (e conseguentemente la guerra commerciale) in essere tra Stati Uniti e Cina pone l'Europa in una situazione politica, fi-

nanziaria e commerciale che nell'epoca moderna non si era mai verificata. I flussi migratori continui e massicci provenienti dal continente Africa sono un ulteriore nuovo fenomeno epocale che l'Europa intera, compresa la Svizzera, sta vivendo e che assolutamente non ha ancora sotto controllo. Unicamente tenendo in considerazione l'intero contesto globale appena descritto la politica ed il popolo svizzero potranno fare le adeguate riflessioni e di conseguenza prendere le fondamentali decisioni che indirizzeranno il futuro del nostro Paese.

Ma torniamo all'Europa. Davanti a noi abbiamo 3 strade da poter scegliere dove indirizzarci. La prima è l'adesione alla quale sono contrario. La seconda è quella dell'Alleingang, della costruzione di muri attorno ai nostri confini, insomma del chiaro rischio isolamento: una visione demagogica e populista propinata dalla destra (guardate co-

sa sta succedendo in Inghilterra, ormai quasi una barzelletta europea).

La via più percorribile è sicuramente quella degli Accordi bilaterali: parliamo di un accordo quadro che sfocia in 2 accordi base e si ramifica in oltre 100 accordi settoriali che vantiamo nei confronti dei Paesi europei. Ultimamente i vertici politici europei hanno aumentato la pressione nei confronti della Svizzera a margine della lunga rinegoziazione dell'accordo quadro. In questo contesto dobbiamo essere abili a condurre una trattativa dinamica e veloce volta a modificare i punti critici contenuti (ad esempio la Corte di giustizia europea, il rispetto delle misure accompagnatorie a margine della libera circolazione delle persone) e ciò lo potremo conseguire unicamente se a Palazzo federale si riesca a fare gruppo e si dichiarino chiare lettere che nel contesto europeo la via bilaterale è l'unica che possa garantire un futuro ai figli dei figli di Guglielmo Tell. Dovessimo malauguratamente optare per l'Alleingang, sarebbe come privare la nostra mela dell'aria, dell'acqua e del sole necessari per farla crescere sana e forte. E questo errore le nostre generazioni future non lo perdonerebbero a coloro che oggi vedono l'Europa come il diavolo.

L'OPINIONE / JESSICA BOTTINELLI / candidata di Verdi e Sinistra alternativa al Consiglio nazionale

LE PROPOSTE SULL'AVS DA RISPEDIRE AL MITTENTE

Recentemente RTS ha dedicato un'interessante puntata di «Temps Présent» al tema dei pensionati svizzeri che si trasferiscono all'estero perché con le rendite che percepiscono non riescono a permettersi di restare in Svizzera. Una realtà che mette fortemente in discussione l'attuale sistema dei tre pilastri. Il terzo, in effetti, si basa su risparmi volontari ed è lo strumento che le persone benestanti utilizzano per poter mantenere il proprio tenore di vita precedente. Il secondo pilastro mostra sovente i propri limiti: basti pensare come le donne, spesso confrontate con lavori a tempo parziale e irregolare, hanno rendite mediamente di circa il 20% inferiori agli uomini. Le

casce pensione oltretutto si trovano coinvolte in investimenti molto distanti dai settori sostenibili (nucleare, armi, speculazione immobiliare, energie fossili) per cercare di garantire un rendimento con tassi accettabili e rivisti in continuazione al ribasso come le rendite degli assicurati.

Fortunatamente c'è l'AVS, che tra i tre pilastri permette una migliore redistribuzione della ricchezza tra la popolazione. Ciò nonostante, molto spesso, l'obiettivo costituzionale di garantire il minimo vitale è assicurato soltanto dalla prestazione complementare. La destra borghese dava il sistema dell'AVS già morto anni fa. A dispetto di queste catastrofiche previsioni,

il sistema permane anche se è innegabile che occorre intervenire per rafforzarlo. Le proposte sul tavolo (aumento dell'età di pensionamento delle donne e aumento dell'IVA) sono da rispedito al mittente in quanto antisociali.

La proposta di aumento dell'età di pensionamento delle donne è uno schiaffo a tutte noi. Invece di farci andare in pensione più tardi la politica dovrebbe occuparsi di versarci salari dignitosi e uguali a quelli dei nostri colleghi uomini. Tra l'altro, più alto è lo stipendio più importanti sono i prelievi a favore dell'AVS. Dal canto suo, l'aumento dell'IVA toccherebbe indistintamente tutta la popolazione, quando invece sarebbe più logico aumentare i prelievi sui beni di lusso piuttosto che sul pane e sul latte. Oggi esistono già soluzioni alternative per il finanziamento dell'AVS che non toccherebbero le fasce più sensibili della popolazione. Pensiamo alla tassa sulle transazioni finanziarie: anche con una tassa lieve i proventi sarebbero da capogiro.

L'OPINIONE / SEM GENINI*

PARADOSSI DEL TICINO MODERNO

Quando a Zurigo e Milano nascevano le prime industrie, il Ticino era un vicolo cieco. Lontano dall'industrializzazione, si scontrava con le Alpi che apparivano quasi invalicabili agli occhi dei comuni mortali. Era una catena di valli, di laghi e di montagne, dove i vagoni pieni di cibo e merci non arrivavano. I binari per la ferrovia erano stati posati solo sull'Europa piatta, mentre nell'impervio Ticino non lo erano ancora. Un incredibile lavoro d'ingegneria ferroviaria riuscì a mettere dei binari lungo tutta la Leventina, altresì un traforo delle Alpi e un ponte a Melide avvicinarono il Ticino al resto del mondo, o l'Europa all'Africa a seconda dei punti di vista. Improvvisamente il Ticino rurale fece parte del mondo dei commerci. Tuttavia, prima di diventare il Ticino delle banche, era ancora lo scosceso e impervio Ticino della fame. Ancora si praticavano i duri lavori dell'alpe, dei terrazzamenti e della fienagione ad alta quota. Ancora i nostri avi disboscavano, dissodavano i terreni e trasportavano, su e giù per le scarpate, la terra per gli orti per poter mangiare. Le famiglie ancora cadevano dai dirupi e la miseria delle nostre stupende valli, descritta alla perfezione da Plinio Martini, era vera. I mercoledì di ogni settimana, agenzie di emigrazione oltremare organizzavano carovane di persone in lacrime, in fuga dalla fame.

Con il tempo la maggior parte dei ticinesi poté abbandonare il duro lavoro della produzione agricola per concentrarsi su più comode attività in altri settori, come per esempio quello terziario. Spesso mantenendo comunque qualche animale e della vigna come passatempo produttivo e un reddito accessorio non indifferente. Da popolazione povera, quella ticinese, diventò relativamente in fretta più benestante e spesso anche estremamente imprenditoriale. I lavori più fisici venivano svolti principalmente da popolazioni straniere (costruzione della rete ferroviaria e stradale, opere di bonifica o anche la manodopera

agricola). Nel frattempo, la produzione primaria è confrontata con diversi problemi, l'artigianato dimenticato e diverse piccole imprese inglobate da altre. Oggi esistono poche botteghe e tutti lavorano per qualcuno. Grandi aziende controllano

interi mercati e stipendiano migliaia di lavoratori. Per essere più vicina alla ricchezza di queste aziende, la gente si è trasferita in città e gli insediamenti sono cresciuti a dismisura. Le valli sono state abbandonate e il bosco ha ricoperto il lavoro che i nostri antenati facevano.

È arrivata la crisi climatica, causata dall'incredibile stile di vita moderno, così diverso da quello dei nostri nonni o anche solo dei nostri genitori. Luci accese, automobili, telefonini, vacanze in Paesi lontani, vestiti e cibo da tutto il mondo, colonne in Leventina e altrove. Si sono riparate strade, salvate banche. Si è aiutato chi aveva bisogno e si è addirittura costruita una nuova galleria ferroviaria del San Gottardo, un miracolo dell'ingegneria che dovrebbe eliminare il traffico dall'autostrada, ma che per ora ha soltanto nascosto e sostituito l'altro incredibile lavoro di genio civile di 150 anni fa. Passi da gigante, ma paradossalmente, fra i tanti problemi del cantone, ancora si sente parlare di emigrazione ticinese (vedi studenti e neolaureati, pensionati o il pessimo servizio di Striscia la notizia). Nascondere e dimenticare non funziona. Serve un Ticino capace di valorizzare il suo territorio, la sua gente e la sua lingua.

* candidato della Lega al Consiglio nazionale