

RISOLUZIONE (art. 111 LGC) - Messaggio alla popolazione e alle autorità

Completamento di AlpTransit da frontiera a frontiera

del 19 novembre 2018

Premessa

- Vent'anni fa il progetto "AlpTransit Ticino" completo e da realizzare a tappe aveva raccolto il consenso unanime dei Comuni ticinesi. La soddisfazione e la riconoscenza per l'entrata in esercizio delle gallerie ferroviarie di base del San Gottardo (2016) e del Monte Ceneri (2020) non possono, nel medesimo tempo, farci dimenticare quanto ancora resta da fare. Nel nostro Cantone mancano ancora la tratta da Lugano a Chiasso (programmata per il 2054!!) e la Biasca-Camorino (con la realizzazione delle gallerie della Riviera e dell'aggiramento di Bellinzona) così come contenuto nel progetto "AlpTransit Ticino" approvato dalla popolazione svizzera nel corso della votazione popolare del 27 settembre 1992, due segmenti necessari per completare il corridoio ferroviario tra Rotterdam e Genova.
- Il nostro Paese si è recentemente dotato di due fondi: il FAIF (Fondo per l'ammodernamento e gli investimenti ferroviari) e il FOSTRA (Fondo per gli investimenti stradali e i programma di agglomerato). Grazie a questi fondi si garantisce continuità negli investimenti, ma si corre il rischio di limitarsi a un approccio settoriale nei confronti di un problema che richiede una visione strategica per una mobilità sostenibile all'altezza del XXI secolo.
- Questa visione ruota attorno al concetto di "Croce federale della mobilità", con il quale si intende promuovere i collegamenti con la rete europea delle ferrovie veloci e dei collegamenti metropolitani sulle direttrici nord-sud (Basilea-Chiasso) e ovest-est (Ginevra-San Gallo), oggetto del postulato della Commissione dei trasporti e telecomunicazioni del Consiglio degli Stati del 3 aprile 2017 (n. 17.3262). Il concetto è già stato espresso più volte a livello federale ed è stato ripreso dalla mozione del Consigliere nazionale Marco Romano, del 15 marzo 2018, sottoscritta dalla Deputazione ticinese alle Camere federali. Per quanto riguarda l'asse Reno-Mediterraneo, la mozione richiama la volontà popolare, inserita nella Costituzione svizzera, del trasferimento delle merci dalla strada alla ferrovia da confine a confine. Di conseguenza risulta necessaria, oltre alle gallerie di base del Lötschberg, del San Gottardo e del Monte Ceneri, anche la realizzazione delle tratte mancanti a nord e a sud delle Alpi. La mozione citata, che incontra la nostra approvazione, dovrà essere sottoposta prossimamente al Consiglio nazionale e al Consiglio degli Stati.
- L'Ufficio federale dei trasporti ha posto in consultazione, negli scorsi mesi, il programma per gli investimenti 2030/2035 che prevede di prelevare dal FAIF un credito massimo di 11.5 miliardi di franchi. Queste risorse sono insufficienti per affrontare importanti progetti intesi a realizzare la "Croce federale della mobilità" come la Zurigo-Aarau, il passante di Basilea, la nuova stazione passante di Lucerna, la nuova linea Ginevra-Losanna e, a sud delle Alpi, il completamento di AlpTransit con le tratte Biasca-Camorino e Lugano-Chiasso. Quest'ultimo percorso, in particolare, è necessario per superare le insufficienze tecniche e sistemiche della linea attuale (che non ne fanno ancora una linea di pianura dovendo affrontare pendenze del 27 per mille da Paradiso a Lugano e da Chiasso a Mendrisio) e per contribuire ad affrontare i problemi ambientali della regione attraversata.

- Dal punto di vista ambientale segnaliamo che a Chiasso il numero di giorni con concentrazione giornaliera massima di PM10 superiore a 50 microgrammi al metro cubo è di 53 all'anno (rilevamento del 2010), mentre a Mendrisio raggiunge gli 82 giorni (rilevamento del 2011). Il valore massimo, secondo l'Ordinanza federale contro l'inquinamento atmosferico, prevede il superamento massimo di 1 giorno per le polveri fini, dovute principalmente al traffico veicolare privato e alle condizioni atmosferiche. Riteniamo che non si possa attendere il 2054 per risanare questa situazione sulla tratta da Vezia a Chiasso. Il completamento di AlpTransit permetterebbe frequenze, sul traffico regionale, ogni 15 minuti, aumentandone l'attrattività e contribuendo così alla riduzione del traffico su gomma e al conseguente inquinamento atmosferico.
- Dal punto di vista trasportistico, a partire dal 2020, con le gallerie di base del San Gottardo e del Monte Ceneri in esercizio, la rete ferroviaria si troverà al limite delle sue capacità, sia a nord sulle linee di accesso a Basilea, sia a sud da Castione ai confini di Chiasso e di Luino. Il completamento delle tratte tra Biasca e Camorino e tra Vezia e Chiasso è già di per sé stesso una necessità.
- Interrompere il completamento di AlpTransit, dopo la realizzazione della galleria di base del Monte Ceneri, significa disperdere le competenze e le capacità progettuali e realizzative finora acquisite. Occorre fare in modo che queste capacità vengano salvaguardate non interrompendo la realizzazione di un'opera di respiro continentale.
- Segnaliamo che, attorno al Mediterraneo, si stanno sviluppando nuovi scenari di cui il nostro Paese, situato geograficamente nel cuore dell'Europa, deve tener conto per non correre il rischio di subirne le conseguenze invece di coglierne le opportunità. Nel 2015 in Egitto è stato inaugurato il raddoppio delle capacità del canale di Suez e in Liguria si stanno ampliando i porti di Savona-Vado, La Spezia e Genova. Questi lavori permetteranno il transito alle grosse navi portacontainer in viaggio dall'Estremo Oriente all'Europa e agli Stati Uniti che potranno evitare di fare capo ai porti del Nord Europa con guadagno di tempo e di denaro. Se, dalla Liguria verso il nord, non fosse realizzata un'efficiente infrastruttura ferroviaria, i containeri verrebbero trasportati su strada e convogliati sulla A2, vanificando la politica svizzera di trasferimento del traffico pesante dalla strada alla ferrovia.
- Riteniamo che la Confederazione possa e debba trovare le risorse finanziarie necessarie per affrontare la realizzazione delle parti mancanti di AlpTransit ma ricordiamo che l'art. 87a cpv. 4 della Costituzione federale permette, nel caso dei grandi progetti ferroviari di *«avvalersi di possibili sistemi di finanziamento comportanti un contributo complementare privato o realizzato grazie ad organizzazioni internazionali»*. Il ricorso al finanziamento privato, se necessario, dovrebbe essere valutato in un periodo storico caratterizzato da una grande disponibilità di capitali cui non corrispondono investimenti adeguati in opere strategiche.

Per le ragioni esposte i sottoscritti propongono a questo Gran Consiglio di votare quanto segue.

1. L'Autorità federale è invitata ad avviare, senza interruzioni, il completamento di AlpTransit da frontiera a frontiera quale ferrovia nazionale e ferrovia d'Europa e asse di collegamento nord-sud e est-ovest in tutte le parti del Paese nell'ambito di quello che viene definito il concetto di "Croce federale della mobilità".
2. Nella Fase di ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria 2030/2035 (FA 2030/2035) va inserita la pianificazione e la progettazione delle tratte mancanti facendo capo alle capacità accumulate da AlpTransit SA e alle eccedenze che in essa si trovano.

3. Integrare il Ticino nelle dinamiche dell'asse internazionale nord-sud Rotterdam-Genova progettando e completando le tratte mancanti da frontiera a frontiera.
4. In tempi ragionevoli realizzare le prime tappe delle tratte mancanti finanziandole grazie alle disponibilità della FA 2030/2035, a risorse complementari e, se necessario e auspicato, a fondi di terzi come permesso dalla Costituzione federale e come già avvenne nell'Ottocento.
5. Il Consiglio di Stato è invitato a presentare questa risoluzione a tutti i Cantoni "gottardisti" per promuoverne la condivisione intercantonale.
6. Il Consiglio di Stato è invitato a presentare questa risoluzione al Consiglio federale, alla Presidenza del Consiglio nazionale e del Consiglio degli Stati.

I Capigruppo dei Partiti ticinesi
rappresentati in Gran Consiglio

