



Procedura di consultazione federale e cantonale sul piano federale dei trasporti pubblicata il 16 ottobre 2020 sul foglio ufficiale del Canton Ticino

PRESA DI POSIZIONE

Le osservazioni elaborate dall'Associazione "Pro Gottardo ferrovia d'Europa" sono presentate qui di seguito in due documenti distinti:

PARTE PROGRAMMATICA "MOBILITÀ E TERRITORIO 2050"

PARTE INFRASTRUTTURA FERROVIARIA - ADATTAMENTI E COMPLEMENTI 2021



PRESA DI POSIZIONE

nell'ambito della consultazione federale e cantonale sul Piano settoriale dei trasporti

I. PARTE PROGRAMMATICA "MOBILITÀ E TERRITORIO 2050"

L'Associazione Pro Gottardo, ferrovia d'Europa, fondata nel 2016, intende mettere in atto il risultato della votazione popolare federale accettata dal popolo svizzero il 20.02.1994 sull'iniziativa chiamata: "Per la protezione della regione alpina dal traffico di transito". Essa vuole promuovere e velocizzare il completamento di AlpTransit da frontiera a frontiera secondo il cap.2 del nuovo art. 84 della Costituzione federale che afferma: "Il traffico di transito delle merci attraverso le Alpi da confine a confine avviene per ferrovia". L'Associazione più in generale sostiene un analogo completamento infrastrutturale del sistema ferroviario svizzero sull'asse ovest-est secondo il concetto della "Croce federale della mobilità". Tali investimenti aggiuntivi, pensati per il traffico viaggiatori e la sicurezza, permettono di liberare capacità per il traffico interregionale interno, mentre devono permettere un vero aggancio all'alta capacità/velocità europea e collegamenti euro/intercity all'altezza delle sfide della mobilità, dell'ambiente e del territorio del XXI secolo.

Un'impostazione che a nostro avviso rientra pienamente nelle finalità del documento programmatico sottoposto a consultazione, in particolare **(1.1, p. 5)**, per l'analisi della completezza e degli eventuali conflitti del "quadro di riferimento dei programmi di sviluppo strategico delle strade nazionali (PROSTRA) e dell'infrastruttura ferroviaria (PROSSIF)".

Qui di seguito inoltriamo al Consiglio di Stato del Cantone Ticino e contemporaneamente all'autorità federale - Ufficio federale per lo sviluppo territoriale (ARE) e Ufficio federale dei trasporti (UFT) - le nostre argomentazioni in tre distinti capitoli:

- La rilevanza nazionale delle nostre rivendicazioni per un anticipo, sia pur a tappe, del completamento di AT da frontiera a frontiera, da Basilea a Chiasso (Milano);
- Il caso del segmento autostradale e ferroviario Lugano-Mendrisio, dove non si sta attendendo all'obiettivo di pianificazione coordinata;
- L'inevitabile tema del finanziamento.

1. La rilevanza nazionale delle nostre rivendicazioni per un anticipo, sia pur a tappe, del completamento di AT da frontiera a frontiera, da Basilea a Chiasso (Milano)

Il punto 5.3, p. 44 indica i criteri per definire quando un progetto è rilevante per la Confederazione ai fini dell'inclusione nelle parti infrastrutturali del Piano settoriale dei trasporti. *Riteniamo che questi includano la strategia della Croce federale della mobilità e che il completamento di AT, già considerato a termine, debba essere oggetto di approfondimento e di anticipo dei segmenti più critici sotto il profilo territoriale, dei trasporti e dell'ambiente.*

Seguendo i criteri segnalati, notiamo che la rivendicazione rientra pienamente negli obiettivi della Confederazione in particolare per i due criteri seguenti:

- ha ripercussioni rilevanti sulla funzionalità delle reti di trasporto d'importanza nazionale. Gli investimenti evocati completano e assicurano una strategia di lungo termine che non può essere tale solo sulla base del criterio efficientistico per il quale si vuole (V3, p. 34) "pilotare la domanda di trasporti in modo da sfruttare al massimo le capacità dell'attuale sistema globale dei trasporti prima di ampliare le infrastrutture esistenti". Occorre infatti meglio considerare la dimensione europea e il ruolo del transito attraverso il nostro Paese, ritenuto anche il nuovo scenario, e quindi anche un aumento della domanda, di una mobilità sostenibile a sostegno di un'offerta ferroviaria d'alta capacità/velocità per i viaggiatori;
- ha ripercussioni rilevanti sulla capacità di una tratta ferroviaria o di un tratto di strada

nazionale. Per il sud delle Alpi si tratta delle circonvallazioni di Bellinzona e di Lugano, del segmento Lugano-Mendrisio (vedi il punto 2), e più in generale della presa in considerazione della tratta Lugano-Milano, con il ruolo cruciale dell'agglomerazione transfrontaliera della città policentrica transfrontaliera Como/Chiasso/Mendrisio/Varese di un milione di abitanti.

Ai fini del coordinamento, riteniamo inoltre che la Confederazione debba in tempo utile completare gli studi concernenti l'ambito d'azione da noi rivendicato per ottemperare all'obiettivo di **(4.1, p. 30)** "condurre in collaborazione con i Cantoni interessati una serie di analisi "ex-ante" volte a determinare gli effetti settoriali delle misure riguardanti il sistema globale dei trasporti".

2. Il caso del segmento autostradale e ferroviario Lugano-Mendrisio, dove non si sta attendendo all'obiettivo di pianificazione coordinata

La "Pro Gottardo ferrovia d'Europa" prende atto che, **a pagina 101** del documento concernente la parte programmatica "Mobilità e territorio 2050" del Piano settoriale dei trasporti messo in consultazione dal DATEC, si afferma che la Confederazione prevede, nei prossimi anni, l'ampliamento della capacità dell'autostrada N2 tra Lugano e Mendrisio nell'ambito di diversi ampliamenti della rete delle strade nazionali. La nostra Associazione ritiene errato procedere a questo ampliamento che è contrario alla volontà popolare espressa nella sopra citata votazione popolare federale del 20.02.1994 che stipula chiaramente, al paragrafo 3 del nuovo art. 84 della Costituzione federale: "La capacità delle strade di transito nella regione alpina non può essere aumentata". Sono eccettuate le strade di circonvallazione che sgravano gli abitanti dal traffico di transito. L'ampliamento della capacità dell'autostrada N2 è doppiamente inopportuno visto che non tiene conto, contemporaneamente, del prolungamento a sud di Lugano della linea veloce ferroviaria di AlpTransit.

La nostra opposizione si fonda **sull'art. 1** della Legge federale sulla pianificazione del territorio che impone a Confederazione, Cantoni e Comuni di *"coordinare le loro attività di incidenza territoriale e di ordinare gli insediamenti in vista di uno sviluppo armonioso del Paese"* e **sull'art.13** della medesima Legge che afferma *"la Confederazione elabora i fondamenti per poter adempiere i suoi compiti di incidenza territoriale; essa definisce le concezioni ed i piani settoriali e li coordina tra di loro"*.

Questi stessi principi sono ripresi e precisati nella bozza del Piano settoriale dei trasporti – Parte programmatica **(4.4; Z1, p.40)**, tramite una collaborazione iterativa che tenga conto delle esigenze regionali con particolare riferimento alla "valutazione dei progetti nell'ambito dei messaggi sulle fasi di ampliamento PROSTRA e PROSSIF".

Per questo riteniamo che il progetto dell'USTRA, inteso a creare una terza corsia autostradale tra Lugano e Mendrisio, non può prescindere dal considerare il completamento di AlpTransit a sud di Lugano, opera che interessa il medesimo territorio. Se non lo facesse non rispetterebbe gli articoli citati della legge federale sulla pianificazione del territorio perché rinuncerebbe al coordinamento tra l'intervento stradale e quello ferroviario. La Pro Gottardo ritiene che le implicazioni urbanistiche e territoriali dei due interventi devono essere affrontate assieme, in una visione globale dell'evoluzione della mobilità conseguente ai mutamenti economici, tecnologici, climatici e sociali in divenire.

Il progetto dell'USTRA, inteso a creare una terza corsia sull'autostrada N2 tra Lugano e Mendrisio, è un intervento rilevante, destinato ad avere importanti conseguenze sia sul territorio ed i valori che esso racchiude, sia sull'organizzazione della mobilità a medio e lungo termine. Per queste ragioni gli interventi previsti non possono prescindere dal considerare il completamento della linea ferroviaria veloce di AlpTransit a sud di Lugano che la Pro Gottardo ritiene essere la vera soluzione a gran parte dei problemi che si intendono risolvere.

Senza considerare contemporaneamente il prolungamento di AlpTransit, il potenziamento della N2 a sud di Lugano, con la terza corsia, avrà l'effetto di spostare le colonne, che oggi si formano su quel percorso, a ridosso dell'agglomerato di Lugano e, in particolare sulla tratta Lugano-sud-Lugano-nord. Questo percorso, nel Piano dei Trasporti del Luganese, è stato considerato come la circonvallazione della città e denominato OMEGA: aumentando il carico su tale tratta si registrerebbero conseguenze negative anche sul traffico all'interno della stessa città.

Per le ragioni esposte la "Pro Gottardo ferrovia d'Europa" chiede:

-- di sbloccare senza indugio la prossima fase di progettazione di AlpTransit a sud di Lugano

-- di concepire il progetto autostradale secondo una visione globale che tenga conto, contemporaneamente, del prolungamento a sud di Lugano di AlpTransit nell'ambito di uno studio integrato che affronti tutte le tematiche di natura paesaggistica, urbanistica, economica, sociale, ambientale (climatica e di salute pubblica) e di politica della mobilità.

3. L'inevitabile tema del finanziamento

Il piano settoriale dei trasporti e la sua parte programmatica "Mobilità e Territorio 2050" evitano di entrare nel merito del finanziamento delle infrastrutture e delle sue potenzialità evolutive future. Si rinvia – e si perpetua una divisione per vettori che non ha senso in una visione globale della mobilità – ai Fondi per la strada (FOSTRA) e per le ferrovie (PROSSIF).

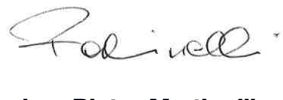
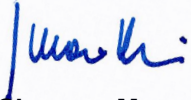
Le risorse che ne derivano condizionano le priorità di una pianificazione sia pur iterativa e il ritmo delle realizzazioni. A parte la deficienza concettuale appena denunciata ma che si basa comunque su recenti decisioni popolari (del 2018, rispettivamente del 2016) difficilmente mutabile a breve-media scadenza, va rilevato come i due fondi siano destinati da una parte ad indebolirsi nella capacità di produrre risorse poiché frutto di una tassazione dei carburanti fossile quando la politica energetica va nella direzione opposta; d'altra parte perché in una politica globale della mobilità, dell'ambiente e dello sviluppo territoriale l'obiettivo di rendere dapprima più efficiente la rete esistente viene superato dalla necessità di un upgrading strategico.

La nostra impostazione ne è un esempio. Senza un'impostazione di un pacchetto finanziario supplementare specificatamente orientato sugli obiettivi di lungo termine – ma che vanno decisi oggi – il concetto programmatico proposto "Mobilità e Territorio 2050" entrerà in crisi o non soddisferà necessità dovute a mutamenti strategici anche a livello dell'offerta (pur mantenendo nel limite del possibile il criterio del pilotaggio della domanda, elemento chiave del programma posto in consultazione).

Per questo chiediamo all'autorità e alla politica di entrare in materia, valutando con lungimiranza e coraggio l'opportunità e le modalità di impostare un nuovo pacchetto di finanziamento delle grandi opere del Paese (non necessariamente solo nel campo dei trasporti) all'altezza delle sfide del XXI° secolo.

Per l'Associazione "Pro Gottardo ferrovia d'Europa"

I co-presidenti:


avv. Giovanna Masoni Brenni avv. Renzo Respini ing. Pietro Martinelli

Lugano, 16 novembre 2020.

II. PARTE INFRASTRUTTURA FERROVIARIA - ADATTAMENTI E COMPLEMENTI 2021

La ProGottardo prende atto degli adattamenti e complementi 2021 segnalati nelle schede per i comparti d'infrastruttura ferroviaria. Esse confermano – e in questo concordiamo – i comparti di pianificazione e i dati acquisiti a garanzia dal profilo della pianificazione territoriale per il completamento di AlpTransit da Biasca a Chiasso, mentre integrano le decisioni prese per progetti ormai in fase di realizzazione/ pianificazione (Piazza Indipendenza; linea FLP Lugano-Bioggio; Piano di Magadino e Gambarogno).

Con questo restano però indefiniti i tempi di realizzazione, cosa invece per noi essenziale quale premessa per poter impostare i nuovi investimenti infrastrutturali ferroviari e autostradali in una concezione strategica della mobilità a sud delle Alpi in rapporto agli obiettivi di sviluppo territoriale e ambientale.

Due sono però le novità che riaffermano e convergono con il nostro obiettivo del completamento di una rapida e ben integrata realizzazione del completamento di AT:

- l'aggiunta di un paragrafo, che ci sembra significativo, che richiama precedenti accordi bilaterali: "Secondo la convenzione del 2 novembre 1999 tra la Svizzera e l'Italia concernente la garanzia delle capacità delle principali linee che collegano la NFTA alla rete italiana ad alta capacità (RAC), il tempo di percorrenza per i treni a lunga distanza tra Zurigo e Milano deve essere di due ore";

- Il riferimento allo studio FFS del 2016 sul nodo di Chiasso, che sembrerebbe suggerire che la tappa più a sud potrebbe essere realizzata indipendentemente: "Secondo uno studio di fattibilità delle FFS del 2016/1, che tiene conto del Piano quadro FFS/ Chiasso concluso nel 2016, in caso di realizzazione a tappe del progetto «AlpTransit sud», per la futura capacità del nodo di Chiasso, al momento attuale appare opportuno considerare anche la possibilità di realizzare indipendentemente la tappa più a sud. Ciò comporterebbe la costruzione di un raccordo nell'area di Melano (Lenaccio). Ulteriori approfondimenti permetteranno di scegliere la soluzione migliore tra le diverse possibilità di realizzazione a tappe e in seguito di esaminare la necessità di costruire raccordi tra la linea esistente e la nuova galleria da Vezia a Chiasso".

Forte ci sembra anche essere il richiamo alle necessità di coordinamento: "Il progetto «AlpTransit Sud», in particolare l'area nei pressi del ponte-diga di Melide, va coordinato con la pianificazione dell'ampliamento delle strade nazionali (autostrada A2)". Per questo qui di seguito la ProGottardo formula e segnala tutta una serie di analisi e approfondimenti ulteriori, ordinati nei cinque capitoli seguenti: ferrovia e città Ticino; ferrovia ed ambiente; ferrovia e terza corsia A2 Mendrisio-Lugano; ferrovia e ricomposizione del territorio; politica della mobilità (priorità e coordinamento).

All'inizio di ogni capitolo, dove è possibile, sono indicate le grandi linee di riferimento del documento del DATEC.

1. La Ferrovia e la città Ticino

(il buon coordinamento tra territorio e trasporti è di centrale importanza. Questo vale in particolare in relazione al rinforzo dell'offerta di trasporto pubblico ... pag.96. Nonostante l'aumento degli ultimi anni negli agglomerati di Mendrisio-Chiasso, nell'area di intervento "Città Ticino" la quota di trasporto pubblico negli agglomerati rimane inferiore alla media nazionale degli agglomerati simili... pag.97); promuovere una maggiore quota di trasporto pubblico nel traffico transfrontaliero... pag.99

Osserviamo a titolo preliminare che nella figura 2 Pag.20 Sviluppo territoriale auspicato, Mendrisio non è indicato come centro di agglomerato ma solo come cintura (per quanto si possa leggere vista la scala). Questa informazione deve essere completata con l'introduzione di Mendrisio quale centro di agglomerato.

A seguito dell'aggregazione Mendrisio raggiunge oggi i 15000 abitanti con 10 quartieri. Ne consegue che è parte integrante del complesso insediativo della città Ticino come Centro d'agglomerato e non come cintura.

Si richiamano gli studi di base inerenti il Piano direttore cantonale, anno 2006. In particolare le pagine 96-98 con le relative figure e testo esplicativo dove, tra l'altro è detto a chiare lettere *"il Luganese ed il Mendrisiotto sono due agglomerati sempre più funzionalmente integrati che tendono a configurarsi come una sola area urbana; Il Mendrisiotto deve poter preservare la sua identità ed autonomia ed i suoi centri (Chiasso e Mendrisio) dovranno essere adeguatamente sostenuti dal Cantone. Si tratta di riconoscere che il Sottoceneri è sì una regione fortemente integrata ed aperta nelle sue relazioni con la Lombardia (Como e Varese in particolare); essa va tuttavia sostenuta, al suo interno, con strategie differenziate, al fine di preservare e sviluppare i centri urbani e le sue relazioni con le aree periferiche"*.

In questo ordine di idee appare di conseguenza irrinunciabile la realizzazione di un trasporto pubblico efficiente che possa essere svolto sia dalla nuova linea AlpTransit (per il traffico rapido e concorrenziale con la strada dei viaggiatori dal confine a Lugano) sia dalla linea esistente di servizio del traffico viaggiatori interno tra le diverse fermate esistenti e nuove.

Il concetto di trasporto pubblico dovrebbe poggiare sugli elementi di progetto seguenti:

- trasporto su nuova linea ferroviaria veloce tra Mendrisio e Lugano (percorrenza di 10 minuti).

- formazione di 5 - 6 autosili quali parcheggi di interscambio (Como-Chiasso, Arcisate-Stabio, Mendrisio) con capienza di 1000-1500 posti auto ciascuno in modo da creare un'offerta di posti auto che permetta la sosta di almeno 15000 persone nelle ore di punta (tasso di occupazione minimo di 2 persone per veicolo). Questo concetto permette di togliere dalla A2 il 30-40% del traffico di frontalieri.

- trasporto pubblico locale su ferrovia esistente ristrutturata con nuove fermate a Coldrerio, Ligonetto, Melano e Bissone per un totale di 14 fermate: Chiasso, Balerna, Coldrerio (in corrispondenza dell'area di sosta della A2), Stabio, Ligonetto, Mendrisio, Mendrisio-San Martino, Capolago, Melano, Maroggia, Bissone, Melide, Paradiso, Lugano. Si tratta di un concetto di una linea tram per il servizio puntuale delle zone insediative del settore sud della città Ticino.

Questo concetto è complementare a quello previsto a nord di Lugano attraverso il nuovo raccordo con Bellinzona della galleria di base del Monte Ceneri e delle stazioni di servizio della Valle del Vedeggio (Lamone, Taverne, Mezzovico, Rivera). Tutte le linee convergono alla stazione di Lugano e servono la rete del tram-treno del Luganese la cui entrata in funzione dovrebbe coincidere con quella prevista per la tratta Mendrisio-Lugano di AlpTransit.

2. Ferrovia ed ambiente

(pag 12 e 13: inquinamento fonico, atmosferico e delle acque imputabili in larga misura al traffico stradale con le conseguenze negative sulla salute della popolazione; pericoli naturali e prevenzione contro gli incidenti rilevanti)

Sono note le condizioni dello stato dell'inquinamento dell'aria del Mendrisiotto e, seppure in minor misura, del Luganese. Il tasso di mortalità del Mendrisiotto è superiore a quello medio cantonale. Il rilevamento della qualità dell'aria nel Canton Ticino mette in evidenza, per l'anno 2019, un miglioramento a livello generale salvo l'inquinante ozono(O3). L'inquinante NO2 (di cui responsabile per il 70% è il traffico stradale) è diminuito a livello generale salvo a Chiasso e Mendrisio dove sono ancora superati i valori-limite stabiliti dall'OIAT. Anche per l'inquinamento da polveri fini (PM10) sono ancora frequenti

i giorni con una media giornaliera superiore ai limiti di legge (50 microgrammi al metrocubo) soprattutto nel Mendrisiotto. Pure le PM2.5 superano del 70-80% i limiti nel Mendrisiotto.

La prova del nove dell'inquinamento dovuto al traffico nel Mendrisiotto la si è avuta con la pandemia della primavera 2020. Il traffico dei frontalieri si è quasi azzerato e l'aria è risultata in modo evidente sostanzialmente pulita.

Ciò dimostra come l'unica strategia percorribile dal punto di vista ambientale, ritenuto che gli inquinanti della vicina Lombardia non possono essere eliminati, sia quello della riduzione del traffico stradale attraverso la creazione di un'offerta alternativa di trasporto pubblico attrattivo secondo il concetto sopraindicato.

Passando alla situazione relativa agli incidenti naturali e la prevenzione contro gli incidenti rilevanti notiamo come le schede messe in consultazione non entrino nel merito. La ProGottardo ritiene al contrario che il tema è prioritario e urgente per il transito nelle stazioni di Bellinzona e Lugano (vedi anche la presa di posizione sulla parte programmatica).

Più a sud, l'attraversamento del Ceresio fra Melide e Bissone, pone il grave problema della coesistenza uno a fianco dell'altra della linea ferroviaria, dell'autostrada A2 e della strada cantonale, ciò che rende indispensabile la rapida realizzazione di una linea alternativa. Infatti, un incidente come quello occorso sulla tangenziale di Bologna il 6.08.2018 (esplosione di una cisterna di GPL in seguito a un tamponamento), potrebbe interrompere contemporaneamente ferrovia, autostrada e strada cantonale, con conseguenze pesantissime. Da questo punto di vista Melide è probabilmente uno dei punti più vulnerabili di tutto l'asse nord-sud. La nuova linea AlpTransit con attraversamento del lago a oltre 25 m di profondità, costituirebbe invece una vera alternativa almeno per il traffico ferroviario.

3. Ferrovia e terza corsia della A2 Mendrisio -Lugano

(La domanda di trasporto viene pilotata in modo tale da sfruttare al massimo le capacità dell'attuale sistema globale dei trasporti prima di ampliare le strutture esistenti o realizzarne di nuove...pag.34)

La risposta della Confederazione e del Cantone alla formazione di code sulla A2 lungo la tratta Milano- Lugano durante le ore di punta infrasettimanali è quella di allargare il sedime autostradale introducendo una nuova corsia per direzione. Detta corsia è stata definita dinamica in quanto dovrebbe entrare in funzione solo nei momenti di punta del traffico. In realtà si tratta di un ampliamento della capacità della A2 con conseguente spostamento delle code all'entrata dell'area urbana del Luganese (Lugano-sud e Lugano-nord della A2).

Dopo la messa in esercizio della seconda canna della galleria autostradale del Gottardo si verificheranno delle pressioni per aprire il traffico nelle due direzioni del tunnel (evitando la formazione di code d'attesa) in quanto l'aumento della capacità della A2 da Lugano a Mendrisio-Chiasso renderebbe fattibile e sostenibile una simile ipotesi. Si genererà in questo caso più traffico rispetto a quello attuale e previsto con la terza corsia soprattutto durante i periodi di punta dell'uso della galleria del Gottardo (estate e periodi di vacanze scolastiche).

Una tale ricaduta della terza corsia appare pertanto in contraddizione con la pretesa limitazione a corsia dinamica dell'allargamento della A2, mentre non risponde alle esigenze di una coerente politica della mobilità ed alle situazioni quadro auspiccate dal punto di vista ambientale.

La nuova tratta Alptransit Sud risolverebbe alle preoccupazioni espresse nella parte programmatica in merito ai pericoli naturali, alla protezione delle rive dei laghi e al risanamento e riqualificazione delle zone ricreative di prossimità.

4. Ferrovia e ricomposizione del territorio

(Per effetto dell'impatto negativo esercitato dai trasporti sull'ambiente e sul clima, occorre meglio coordinare la pianificazione territoriale con quella dei trasporti ... pag.15)

A questo principio occorre aggiungere la necessità di rimediare alle scelte sbagliate del passato.

Nel contesto del territorio Lugano-Mendrisio si possono riconoscere i seguenti comprensori di intervento:

-aggiramento della A2 Bissone in galleria senza terza corsia e con il mantenimento dello svincolo attuale. Spostamento della cantonale in corrispondenza del nucleo storico a monte. Formazione di un parcheggio di servizio della nuova fermata della ferrovia. Recupero della pedonalizzazione della piazza a lago e dell'uso per il traffico lento della litoranea Bissone-Maroggia.

- messa in galleria della tratta cantonale dalla Sottocentrale di Melide a Paradiso in modo da evitare la zona di Capo S.Martino evitando terreni instabili con caduta sassi e recupero della cantonale esistente per il traffico lento (biciclette e pedonale)

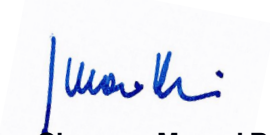
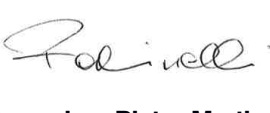
- A Melano spostamento della cantonale accanto all'autostrada e creazione di uno spazio di raccordo a fruizione pedonale privilegiata sopra gli assi trasportistici (A2, cantonale e ferrovia) in corrispondenza dell'ubicazione della nuova fermata ferroviaria in modo da raccordare ed integrare le zone insediative del Comune con la riva del lago, così come per analogia a Maroggia e Capolago.

5. Ferrovia e politica della mobilità coordinata

Occorre, per concludere, una vera politica globale della mobilità intesa come gestione coordinata dei vari vettori e dell'offerta pubblico- privata secondo una scala di priorità che comprenda l'intero cantone. Le aspettative di sviluppo territoriale, urbano ed ambientale avranno successo solo se si saprà gestire una governance efficace a più livelli del quadro istituzionale.

Per l'Associazione "Pro Gottardo ferrovia d'Europa"

I co-presidenti

		
Avv. Giovanna Masoni Brenni	avv. Renzo Respini	ing. Pietro Martinelli

Lugano, 16 novembre 2020.