



ASSOCIAZIONE “PRO GOTTARDO FERROVIA D’EUROPA”

Risposta alla procedura di consultazione del CF su “PROSPETTIVA FERROVIA 2050”

PARTE GENERALE¹

PREMESSA

L’Associazione “Pro Gottardo ferrovia d’Europa” si è costituita a Lugano nel 2016 con l’obiettivo di stimolare le autorità competenti ad accelerare la realizzazione di AlpTransit da frontiera a frontiera come richiesto dall’Accordo sul transito con la Comunità Europea accettato in votazione popolare nel 1992. Infatti, malgrado le importanti realizzazioni della galleria di base del San Gottardo, aperta nel 2016, della galleria di base del Loetschberg, in esercizio dal 2007, e della galleria di base del Monte Ceneri, aperta nel 2020, AlpTransit non è ancora completa. In Ticino mancano le tratte a sud di Lugano fino alla frontiera con l’Italia e la Biasca-Camorino. Altre importanti tratte mancano nella Svizzera interna.

La “Pro Gottardo ferrovia d’Europa” chiede che AlpTransit venga completata nel più breve tempo possibile con l’obiettivo di collegare il nostro sistema ferroviario con quello dei Paesi confinanti e alla rete europea TEN-T.

La nostra Associazione è infatti convinta che il rapido completamento di AlpTransit da frontiera a frontiera, contrariamente a quanto viene sovente affermato nella Svizzera interna, non è una rivendicazione ticinese ma un problema che coinvolge l’intera svizzera.

La “Pro Gottardo ferrovia d’Europa”, grazie alla collaborazione con tutti i movimenti giovanili dei Partiti politici ticinesi, è riuscita a raccogliere circa 12mila adesione ai suoi obiettivi ed ha contribuito alla creazione, a livello nazionale, dell’Associazione “SwissRailvolution”. Quest’ultima, costituita il 1.12.2021 e di cui la Pro Gottardo è socio fondatore, chiede una strategia e un piano nazionale di mobilità 2050 secondo il concetto della “Croce federale della mobilità” sugli assi nord-sud ed est -ovest del Paese.

La “Pro Gottardo ferrovia d’Europa” prende atto che, con il documento “Ferrovia 2050” il Consiglio federale vuole in una visione a lungo termine vuole rafforzare la ferrovia (a) ampliando l’offerta sulle brevi e medie distanze, (b) aumentando l’offerta suburbana negli agglomerati e raddoppiando i binari della galleria di base del Lötschberg. **La nostra Associazione non si oppone a queste proposte ma constata che il documento “Ferrovia 2050” dimentica il completamento di AlpTransit da frontiera a frontiera di fatto rimandandone la realizzazione alle calende greche (dopo il 2050).**

DIMENTICATO IL CONTESTO INTERNAZIONALE

La nostra Associazione condivide i 6 obiettivi (Hintergrundbericht, Vision, Ziel und Stossrichtung) ma ritiene necessario aggiungere un ulteriore obiettivo dal titolo “Il contesto internazionale”.

Il nostro Paese è infatti situato in mezzo al continente europeo e non può non tener conto di quanto avviene nei Paesi confinanti.

¹ La parte generale è completata dall’allegato 1: Considerazioni critiche politico-economiche (a cura del Prof. Remigio Ratti) e l’Allegato 2: Sviluppo territoriale e problematiche ambientali (a cura dell’Ing. Pierino Borella, pianificatore)

Ciò vale a maggior ragione in un settore, quello dei trasporti, che ha sempre rappresentato una delle basi del successo dell'economia svizzera. La cartina numero 7 (Potenzial im europäischen Bahnverkehr) è emblematica al riguardo perché non tiene conto dello sviluppo che potrebbe registrarsi, attorno al Mediterraneo, dopo il raddoppio della capacità del canale di Suez, avvenuta nel 2015. L'Italia sta infatti potenziando i porti liguri di Genova, La Spezia e Savona-Vado (quest'ultimo già potenziato con capitali cinesi) con l'obiettivo di accogliere le grandi navi porta containers che, dall'Estremo Oriente, si dirigono in Europa. Senza un'alternativa ferroviaria questi contenitori sarebbero spostati verso il Nord Europa sulla strada e finirebbero dunque, in parte, sulle autostrade svizzere rendendo impossibile il raggiungimento dei 650mila passaggi annui attraverso le Alpi.

Attorno a noi, ad ovest, la Francia si è impegnata a terminare la tratta ad alta velocità Lione-Torino entro il 2030 con la costruzione della galleria di base del Moncenisio, di 57,5 km. Ad est l'Italia sta costruendo la galleria del Brennero, pure di 57 km, che permetterà ai convogli di inserirsi a Verona sugli assi dell'alta velocità della Penisola. Ciò renderà possibile il paradosso secondo cui, in partenza da Francoforte, si potrà raggiungere Milano più velocemente via Brennero-Verona piuttosto che attraverso la via più breve del San Gottardo. Inoltre, grazie agli aiuti europei, l'Italia completerà, entro il 2026, il Terzo Valico tra Genova e Tortona e la Tortona-Milano Rogoredo. A tutto ciò si deve aggiungere l'intesa, raggiunta nel giugno di quest'anno, tra i dirigenti del settore ferroviario europeo che hanno sottoscritto un protocollo per uno studio sui "Servizi al alta velocità nell'Unione Europea". Secondo questo documento si dovrà raddoppiare il traffico ferroviario, in Europa, entro il 2030 e triplicarlo entro il 2050 allo scopo di ottenere, tra le principali capitali europee, una valida alternativa all'aereo. E' questo il futuro prospettato dai dirigenti del settore ferroviario europeo: se la Svizzera non completa rapidamente AlpTransit da frontiera a frontiera vuol dire che accetta il rischio di essere emarginata in Europa con grave danno alla sua economia.

Il Consiglio federale, nel documento "Ferrovia 2050" non propone nessuna strategia a questa scala e quindi nega un'effettiva connessione della Svizzera alla rete ferroviaria europea a grande velocità. La "Pro Gottardo ferrovia d'Europa" chiede che il documento in consultazione venga completato con le linee postulate nel concetto di "Croce federale della mobilità", ovest-est e sud-nord: Lyon-Ginevra-Zurigo-San Gallo-Monaco, nonché la Milano (nodo per il collegamento con l'AltaVelocità italiana) -Lugano-Basilea/Zurigo-Francoforte/Stoccarda.

LA CONTRADDIZIONE DI "FERROVIA 2050" A SUD DI LUGANO.

Il rapporto del Consiglio federale "Ferrovia 2050" intende sviluppare il traffico di agglomerato ma si contraddice quando rinuncia ad occuparsi dello spazio a sud di Lugano con il suo inserimento nello spazio metropolitano lombardo. Ciò significa ignorare il quadro ambientale auspicabile nel Mendrisiotto e nel Luganese. Questo spazio, con la realizzazione del completamento di AlpTransit da Lugano alla frontiera con l'Italia, potrebbe essere gestito attraverso un'adeguata offerta di trasporto pubblico liberando, nello stesso tempo, capacità sulla rete esistente. Ciò sarebbe auspicabile in una regione particolarmente esposta sul piano ambientale e inserita nello spazio metropolitano lombardo che conta circa 10 milioni di abitanti.

Nel nostro documento del 16.11.2020, in risposta alla procedura di consultazione federale e cantonale sul Piano federale dei trasporti, abbiamo messo in evidenza la particolare situazione ambientale che si registra nella regione a sud di Lugano. Riferendoci al rapporto tra ferrovia ed ambiente avevamo segnalato lo stato dell'inquinamento dell'aria del Mendrisiotto e, seppur in misura minore, del Luganese. "L'inquinante NO₂, dovuto per il 70% al traffico stradale, è spesso sopra i valori limite fissati dall'OIAT a Chiasso e, inoltre, nel Mendrisiotto anche l'inquinamento da polveri fini (PM₁₀) supera i limiti di legge di 50 microgrammi al metro cubo e le polveri fini (PM_{2.5}) a loro volta, superano del 70/80% limiti nella regione".

In una regione come quella a sud di Lugano che, oltre ai problemi di traffico, presenta anche elevati tassi di inquinamento dell'aria, risulta urgente procedere al potenziamento del trasporto pubblico. Dal momento che "Ferrovia 2050" intende potenziare il traffico negli agglomerati occorre procedere con rapidità alla pianificazione ed alla progettazione del prolungamento di AlpTransit a sud di Lugano fino alla frontiera con l'Italia. Ciò vale, a maggior ragione, dal momento che l'USTRA intende procedere alla costruzione di una terza corsia, dinamica, sull'autostrada: questo progetto deve essere visto e concepito con il prolungamento di AlpTransit.

La "Pro Gottardo ferrovia d'Europa" chiede dunque una politica della mobilità intesa a gestire in maniera coordinata i diversi vettori dell'offerta pubblico-privata secondo una scala di priorità che comprenda l'intero Cantone. Le aspettative di sviluppo territoriale, urbane e ambientali, avranno successo solo se si saprà gestire una governance efficace a più livelli del quadro istituzionale.

UNA NUOVA INFRASTRUTTURA È A TERMINE PIÙ VANTAGGIOSA DI UNA SERIE DI INVESTIMENTI PUNTUALI.

Senza dimenticare i pregi acquisiti dal modello ferroviario svizzero occorre oggi un salto di qualità. "La mobilità sta affrontando grandi sconvolgimenti: Le FFS potrebbero svolgere un ruolo chiave se il Consiglio federale e il Parlamento si dissociassero dalle vecchie idee". E' l'incipit dell'approfondimento della NZZ (7.09.19) "Ein neuer Plan für die Bahn": occorre una nuova visione che non è certamente solo quella del recupero dei valori del servizio pubblico, quali la sicurezza, la puntualità, l'affidabilità, la concorrenzialità. A tre anni di distanza, ecco la stessa NZZ (12.7.22) ritornare con un'opinione a tutta pagina dal titolo eloquente "Bahn ohne Plan". Si dimostra in particolare come una nuova infrastruttura possa essere, a termine e in un'ottica sistemica, globalmente più vantaggiosa che non una serie di investimenti puntuali per superare questo o quel collo di bottiglia. In questo senso forti reazioni sono già venute dalla Romandia (Ouest Rail) e dalla Svizzera orientale.

Restando a sud delle Alpi, prendiamo il caso della Bellinzona-Giubiasco, dove si rifiuta la soluzione di aggiramento dell'agglomerato prevista per il completamento di AT dalla Riviera alla galleria del Ceneri. In alternativa, si propone un terzo binario, i cui lavori si stanno estendendo con gravi limitazioni d'esercizio e disagi sull'arco di quasi un ventennio e senza risolvere però il problema del transito di 150-200 treni merci al giorno nell'agglomerato e stazione di Bellinzona, porta sud della galleria di base del San Gottardo. Per di più, condizionando lo sviluppo territoriale della nuova città e della stessa "Città Ticino", per esempio, come servire in queste condizioni una fermata ai Saleggi in relazione ai prospettati sviluppi dell'area militare dismessa, in particolare per un nuovo ospedale, quale struttura sanitaria universitaria di portata nazionale?

Il luganese è un caso analogo. Come noto la galleria di base del Ceneri è già predisposta a Vezia con due uscite: una per la continuazione verso Melide-Chiasso (Milano) e l'altra per l'attuale collegamento con Lugano-stazione e il futuro bypass di reinserimento in AT. Appare incomprensibile pensare, come arrischia di essere il caso, al transito di oltre un centinaio di treni merci in una stazione che vedrà raddoppiare i movimenti di persone dopo l'entrata in funzione dell'ascensore di collegamento con l'asta tram-treno Bioggio-Lugano-Centro.

AlpTransit non può lasciare al suo destino il collegamento Lugano-Milano, dalla velocità inferiore ai 50km orari e dove da Paradiso a Lugano e da Chiasso a Mendrisio vi sono ancora pendenze del 26 per mille. La prospettiva Ferrovia 2050 non considera, lo ripetiamo, l'esistenza di una città policentrica transfrontaliera di oltre 2 milioni di abitanti, nonché le sue acute problematiche ambientali e di sviluppo territoriale; cosa invece possibile, liberando capacità sulle vecchie linee, per esempio per restare al Sottoceneri, con fermate supplementari a Bissone, Melano, Mendrisio, Coldrerio/park & ride), in un concetto integrato autostrada/ferrovia.

IN SINTESI, LE PROPOSTE DELLA PROGOTTARDO, FERROVIA D'EUROPA

Sulla base delle precedenti considerazioni la "Pro Gottardo ferrovia d'Europa" propone di completare il rapporto "Ferrovia 2050" come segue:

1. Elaborare, come suggerisce l'Associazione mantello "Swissrailvolution" un piano generale che definisca i corridoi nazionali ed europei per il trasporto di passeggeri e merci da est ad ovest e da nord a sud, da confine a confine, nell'ambito di una visione integrata della mobilità e delle sue molteplici dimensioni.

Lungo questi assi si dovrebbero realizzare nuove linee affinché le attuali possano essere sgravate a beneficio del traffico urbano;

2. Completare gli obiettivi di "Ferrovia 2050" con un settimo punto da titolo: **"Il contesto internazionale"**.

In questo capitolo proponiamo di considerare, come suggerito dal nostro rapporto del 16.11.2020 concernente il Piano settoriale dei trasporti, l'anticipo, sia pure a tappe, del completamento di AlpTransit da frontiera a frontiera. Proponiamo inoltre di effettuare uno studio che metta in evidenza i rischi, per l'economia svizzera, del mancato completamento di AlpTransit entro il 2050.

3. Considerare, nell'ambito dello sviluppo territoriale e della promozione del traffico di agglomerato, la regione a sud di Lugano fino alla frontiera con l'Italia e in corrispondenza con il potenziamento della Chiasso/Como-Monza-Milano.
4. In vista dei negoziati previsti con l'Italia entro il 2023, chiediamo la realizzazione, in una prima fase, di un terzo binario di 9 km tra Carimate e Camnago (più due bypass di 750 metri per i treni merci) allo scopo di decongestionare il traffico sulla linea Como-Monza e di ridurre a 3 ore il percorso tra Zurigo e Milano.

Lugano, 7.09.2022

Per il Comitato:
Giovanna Masoni
Renzo Respini
Pietro Martinelli
Federica Colombo
Remigio Ratti
Pierino Borella
Giancarlo Re
Agostino Clericetti
Kai Klaue



ALLEGATI:

- ALLEGATO 1: CONSIDERAZIONI CRITICHE POLITICO-ECONOMICHE
- ALLEGATO 2: SVILUPPO TERRITORIALE E PROBLEMATICHE AMBIENTALI