

Lugano, 1/2 aprile 2021

Presa di posizione dell'Associazione "Pro Gottardo, ferrovia d'Europa" sullo stato della situazione progettuale, in particolare sulle procedure in materia di pianificazione delle grandi infrastrutture e del completamento di AlpTransit.

L'Associazione "Pro Gottardo ferrovia d'Europa", con la presente presa di posizione, intende fare il punto circa la situazione progettuale, in particolare sulle procedure in materia di pianificazione delle grandi infrastrutture e del completamento di AlpTransit. A partire dall'impegno dell'Associazione, creata nel 2016, si sono esaminate le impostazioni ed i punti critici che ostacolano il raggiungimento dei nostri obiettivi e si sono messi in evidenza gli obiettivi da considerare, a partire dal rispetto dell'Iniziativa delle Alpi e dalla politica di trasferimento del traffico merci dalla strada alla ferrovia, alla necessità di adeguare le infrastrutture ferroviarie, alla sostenibilità ambientale, compresa la crisi climatica, ed alla necessità di pianificare assieme le opere autostradali e ferroviarie. La "Pro Gottardo" ha inoltre preso atto del postulato presentato dall'on. Bruno Storni e ne condivide l'intento di rendere possibile a breve un aumento delle capacità per il traffico regionale passeggeri sull'esistente linea ferroviaria soprattutto in Ticino; questo obiettivo non deve distogliere dall'impegno del completamento di AlpTransit da frontiera a frontiera e diminuire gli sforzi per una completa realizzazione dell'Iniziativa delle Alpi.

Premesse.

L'Associazione "Pro Gottardo, ferrovia d'Europa" è stata creata nel 2016 con l'obiettivo di convincere la Confederazione ad accelerare il completamento di AlpTransit da frontiera a frontiera, opera che l'Autorità federale prevede di completare solo nella seconda metà del secolo. Il Comitato dell'Associazione si è riunito, lo scorso 23 marzo 2021, per esaminare lo stato della situazione progettuale, in particolare sulle procedure in materia di pianificazione delle grandi infrastrutture e del completamento di AlpTransit.

Il Comitato della "Pro Gottardo" ricorda che, malgrado le importanti realizzazioni delle gallerie di base del San Gottardo e del Monte Ceneri, AlpTransit non è ancora completa. Nel nostro Cantone mancano infatti ancora le tratte da Biasca a Camorino e da Lugano a Chiasso. Altri percorsi mancano nella Svizzera interna.

Nel nostro Appello del 2017 che, grazie alla collaborazione dei movimenti giovanili di tutti i Partiti ticinesi, ci ha permesso di ottenere ca. 12mila adesioni, abbiamo ricordato che, 20 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, nel 2016, e del Monte Ceneri, nel 2020, ci ricordano, nel medesimo tempo, quanto ancora resta da fare.

Ricordiamo che la NZZ, nel suo inserto speciale del 24.5.2016, ha scritto che AlpTransit costituisce il cuore dell'asse ferroviario del San Gottardo quale ferrovia d'Europa ma, per completare il progetto, mancano ancora le arterie.

Ricordiamo inoltre che la “Pro Gottardo” affermava, nel suo Appello del 2017, di non poter accettare che il completamento delle tratte mancanti in territorio ticinese restino programmate per il 2054, una data che farebbe di queste tratte il “fanalino di coda” dell’importante corridoio ferroviario europeo tra Rotterdam e Genova che prevede l’attraversamento del nostro Paese.

Dalla sua fondazione, allo scopo di raggiungere i propri obiettivi, la “Pro Gottardo” ha cercato contatti con la Deputazione ticinese alle Camere federali e con il Consiglio di Stato del Canton Ticino. Inoltre, da due anni, abbiamo dato inizio ad una collaborazione con altre associazioni e attori confederati, coinvolti da necessità ed obiettivi convergenti con i nostri, per costituire una piattaforma promozionale denominata “SwissRailvolution”. Questa piattaforma ha l’obiettivo di realizzare, a tappe, due moderni assi ferroviari completi Nord/Sud e Est-Ovest – denominati “Croce federale della mobilità”, per una vera integrazione nel contesto europeo, per collegamenti nazionali all’altezza di un Svizzera poliurbana e per offrire maggiore libertà e capacità alla fitta rete già esistente.

Le risoluzioni del Gran Consiglio del Canton Ticino.

La “Pro Gottardo” ricorda le due risoluzioni votate dal Gran Consiglio del Canton Ticino che hanno assicurato un importante riconoscimento politico agli obiettivi della nostra Associazione. Infatti, una prima volta il 20 novembre 2018, e una seconda volta il 24 novembre 2020, il Legislativo cantonale si è dichiarato a favore del rapido completamento di AlpTransit da frontiera a frontiera e, in particolare, sul territorio cantonale da Biasca a Camorino e da Lugano a Chiasso. Vale la pena ricordare che la risoluzione del 24 novembre 2020, votata all’unanimità su proposta della Commissione gestione e finanze, in risposta alla mozione del 18 settembre 2019 presentata dall’on. Alex Farinelli e confirmatari, ha presentato al Consiglio di Stato le seguenti richieste:

--partecipare alla consultazione federale sulla Mobilità e territorio 2050-Piano settoriale dei trasporti e sottolineare la necessità di pianificare con il massimo anticipo possibile la progettazione e la realizzazione del tracciato di AlpTransit a sud di Lugano nonché le tratte del segmento Rivera-Camorino con la galleria di aggiramento di Bellinzona

--commissionare a breve uno studio strategico sul completamento di AlpTransit a sud delle Alpi in funzione del dibattito politico delle Camere federali per l’aggiornamento delle prospettive del piano settoriale dei trasporti previsto entro fine 2021, in vista della definizione e pianificazione del Pacchetto PROSSIF FA 2040.

--sostenere attività di sensibilizzazione e promozione a favore di un tempestivo completamento a tappe di AlpTransit, con riferimento alle schede del Piano settoriale dei trasporti-adattamenti 2021 (SC 6.1 Bellinzona; 6.2 Lugano-Chiasso; 6.3 Locarno e Gambarogno)

Il Consiglio di Stato, con lettera del 2 dicembre 2020, ha affermato che il Dipartimento del territorio si è già attivato per dar seguito a quanto auspicato dal Gran Consiglio: in particolare è in corso la preparazione dello studio strategico richiesto. Lo stanziamento di un credito di progettazione potrà avvenire solamente al termine di tale studio e in funzione dei suoi esiti.

Le impostazioni ed i punti critici che ostacolano il raggiungimento dei nostri obiettivi.

In questa sede segnaliamo gli ostacoli ed i punti critici che, per il momento, non lasciano intravedere il raggiungimento degli obiettivi della “Pro Gottardo” che presuppongono una visione strategica della mobilità del futuro e integrata dell’offerta ferroviaria alle varie scale nazionale, regionale ed europea. Si tratta dei seguenti:

--in primo luogo constatiamo come, da parte dell'Ufficio federale dei trasporti, nonché dalla dirigenza delle FFS, la posizione di partenza sia quella di considerare concluso il progetto AlpTransit, con la sua offerta di ferrovia di pianura. La "Pro Gottardo" riconosce che varianti di tracciato sono state studiate e riservate nella pianificazione territoriale federale e cantonale, ma la loro progettazione, decisione e messa in cantiere, secondo Berna, non sarebbe d'attualità prima del prossimo decennio con orizzonte dopo la seconda metà del secolo.

--La "Pro Gottardo" – assieme alla costituenda "SwissRailvolution" – denuncia la mancanza di una visione globale di lungo termine nella pianificazione ferroviaria. La stessa denuncia è stata fatta dagli esperti esterni (Evaluation Planungsprozess für Ausbauschritt 2035 des strategischen Entwicklungsprogramms Eisenbahninfrastruktur, BAV 2021) chiamati a valutare i processi di pianificazione applicati per il piano degli investimenti 2035 approvato dalle Camere federali nel 2019. Questi esperti esterni hanno espresso dieci raccomandazioni di cui nove sono state accettate dall'Ufficio federale dei trasporti. L'unica raccomandazione che l'UFT non ha accolto è quella relativa alla visione di lungo termine, ciò che appare quasi impertinente rispetto all'Esecutivo federale ed alle istanze politiche.

--La "Pro Gottardo", in risposta alla consultazione per l'impostazione della nuova fase di pianificazione 2040, ha comunicato lo scorso 16 novembre 2020 all'autorità federale (Ufficio federale dei trasporti e Ufficio federale per lo sviluppo territoriale) ed al Consiglio di Stato che il principale criterio adottato – quello della redditività della rete esistente e del suo potenziamento solo in presenza di insufficienti capacità e di "colli di bottiglia" – non può in sé essere elevato, a lungo termine, a strategia di sviluppo, come previsto dal progetto messo in consultazione da Berna. Questa tematica, estremamente complessa, prima di essere tecnica deve essere affrontata a livello politico e non può fondarsi unicamente sulla redditività della rete esistente e del suo potenziamento solo in presenza di insufficienti capacità e di "colli di bottiglia".

Gli obiettivi da considerare.

La "Pro Gottardo" segnala che, senza un salto di qualità nella rete, verranno disattesi diversi obiettivi approvati e confermati più volte dal popolo svizzero. Ricordiamo che la nostra Associazione intende mettere in atto il risultato della votazione popolare federale accettata dal popolo svizzero il 20.2.1994 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". La nostra associazione, più in generale, sostiene un analogo completamento infrastrutturale del sistema ferroviario svizzero sull'asse ovest-est che, con l'asse nord-sud, costituisce il concetto della "Croce federale della mobilità".

La "Pro Gottardo" ritiene perciò che, senza un salto di qualità nella rete, verranno disattesi diversi obiettivi che qui vogliamo richiamare con forza:

a) Iniziativa delle Alpi e politica del trasferimento delle merci dalla strada alla ferrovia.

La votazione del 1992 sull'accordo sul transito con l'UE ha creato le premesse per una politica aperta nella continuità storica del ruolo della Svizzera come piattaforma del transito. Ciò doveva concretizzarsi in forme sostenibili come fissato nella Costituzione federale dall'**Iniziativa delle Alpi** largamente approvata nel 1994 e a più riprese sostenuta dal popolo con **la politica del trasferimento delle merci dalla gomma alla ferrovia**. Ricordiamo che l'obiettivo della limitazione a 650'000 dei veicoli pesanti nel transito alpino, che doveva essere

raggiunto due anni dopo l'apertura della prima galleria di base (Lötschberg 2007), non è ancora raggiunto nella misura di 300'000 veicoli.

b) *Adeguamento delle infrastrutture ferroviarie.*

La Svizzera, nell'ambito del progetto AlpTransit, ha costruito tre importanti gallerie ferroviarie come il Lötschberg, la galleria di base del San Gottardo e quella del Monte Ceneri. La "Pro Gottardo" ritiene che, dopo queste realizzazioni, non sia il momento di fermarsi perché i Paesi limitrofi e l'Unione Europea hanno l'obiettivo di più che raddoppiare la quota della ferrovia nel trasporto delle merci portandola dal 16% al 30%. Ciò potrà avvenire sulla base della principale strategia europea denominata Green Deal, ora sostenuta finanziariamente dal Recovery Fund con una dotazione di oltre 700 miliardi di Euro da investire in opere da mettere in cantiere entro fine 2026. L'Italia, ad esempio, che attualmente ha una quota di solo l'8% nel trasporto merci, potrà usufruire di 31 miliardi di Euro per i trasporti (su di un totale di 210 miliardi) che le permetteranno di aumentare di molto la sua quota. AlpTransit è una componente del percorso Genova-Rotterdam e questo percorso non può essere fermato all'interno di un Paese che, come la Svizzera, ha investito molto nella costruzione delle gallerie del Lötschberg e di quelle di base del San Gottardo e del Monte Ceneri.

c) *Sostenibilità ambientale e crisi climatica.*

L'obiettivo della sostenibilità richiede che, sulle brevi e medie distanze, l'aereo possa essere sostituito da un vettore più ecologico come la ferrovia. In tutti i Paesi attorno a noi, sia pure su basi ancora piuttosto nazionali, l'offerta di treni ad alta velocità è stata un successo. Le nostre gallerie di base, di cui la più lunga al mondo, appaiono come cattedrali nel deserto se si considera che, a valle delle stesse, sia a nord che a sud, le velocità medie rimangono di molto inferiori ai 100 km orari. Per evitare il collasso della rete autostradale la Svizzera deve investire maggiormente nella ferrovia allo scopo di renderla concorrenziale rispetto alla strada.

d) *Pianificare assieme opere ferroviarie e autostradali.*

La "Pro Gottardo" ritiene necessaria una politica integrata e convergente per una mobilità rispettosa dell'ambiente, delle necessità quotidiane e dell'organizzazione territoriale. Ora, in diverse regioni del Paese appaiono evidenti le incongruenze di pianificazioni autostradali e ferroviarie separate. L'esempio del Ticino mostra come il progetto "AlpTransit Ticino", che negli anni '90 aveva fatto l'unanimità nell'adesione dei Comuni proprio perché ispirato ai precedenti criteri, rimane disatteso in Riviera, nella mancata circonvallazione di Bellinzona e nel tratto da Vezia fino al confine di Stato. La situazione della rete autostradale è diventata insostenibile nel tratto tra Mendrisio e Lugano, mentre a Bissone ed a Chiasso vi sono gravi errori nel tracciato autostradale da correggere anche a livello transfrontaliero.

Il postulato dell'on. Bruno Storni e confirmatari.

La "Pro Gottardo" ha preso atto che, il 4 marzo 2021, l'on. Bruno Storni, Consigliere nazionale, ha depositato un postulato dal titolo "Aggiornamento scenari di sviluppo del traffico merci attraverso le Alpi". Il documento, sottoscritto da diversi colleghi del Consiglio Nazionale, chiede quanto segue:

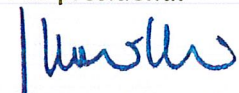
"Il Consiglio federale elabora uno studio per aggiornare gli scenari e conseguenti previsioni di traffico merci attraverso le Alpi nei prossimi 20,30 anni considerando gli sviluppi demografici, le nuove situazioni geopolitiche ed economiche, i nuovi corridoi TEN-T europei in fase di realizzazione, le nuove vie terrestri Cina-Europa e altri sviluppi socioeconomici."

Il postulato viene motivato con l'intento di verificare la possibilità di trasferire, al traffico viaggiatori, eventuali tracce non ancora utilizzate dai convogli merci. La "Pro Gottardo" ne vede un'opportunità per rilanciare il traffico viaggiatori a lunga percorrenza e soddisfare le esigenze supplementari del traffico regionale (alternativa veloce alla terza corsia della A2 Mendrisio-Lugano ed elemento portante del sistema di trasporto pubblico del quartiere sud della Città Ticino). Contemporaneamente ribadisce, a maggior ragione, la necessità di fissare subito – dati i tempi di decisione e di realizzazione – la programmazione e la messa in cantiere del completamento di AlpTransit da frontiera a frontiera. Un completamento che va ben oltre i criteri puramente di capacità di rete. Senza il riferimento alla necessità del completamento di AlpTransit da frontiera a frontiera la rinuncia a parte delle tracce merci potrebbe essere male interpretata da chi si oppone a tale completamento ritenendo terminata l'opera sul nostro territorio. La "Pro Gottardo", al contrario, attribuisce ad AlpTransit un valore continentale e ne auspica il completamento, in tempi brevi, da frontiera a frontiera.

Mettendo in risalto obiettivi di lungo termine, la "ProGottardo", ritiene di essere realista, ricordando come ogni grande infrastruttura – e proprio quelle portate a termine in questi anni – sono il frutto di lungimiranti e sempre molto sofferti processi di decisione politiche pluridecennali. Naturalmente le visioni comportano delle realizzazioni per tappe e anche delle fasi di transizioni.

Per la Pro Gottardo ferrovia d'Europa

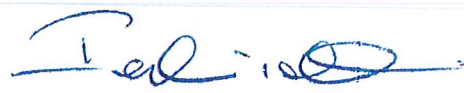
i co-presidenti:



Giovanna Masoni Brenni



Renzo Respini



Pietro Martinelli

Lugano, 1/2 aprile 2021