



Florence Casanova "Tempo Alptransit"

COMUNICATO STAMPA DEL 20 MARZO 2019

Alptransit Ticino: un primo passo nella giusta direzione

Il comitato della Pro Gottardo, riunitosi lo scorso 13 marzo, si rallegra innanzitutto per la presa di posizione della consigliera federale Simonetta Sommaruga di riprendere ancora quest'anno gli studi su Alptransit che interessano il Cantone Ticino, in risposta a una domanda specifica da parte dell'on. Abate in sede di discussione sul programma PROSSIF 2030-2035 al Consiglio degli Stati.

La consigliera federale non solo ha dichiarato l'esplicita volontà di riprendere gli studi di progettazione Alptransit che interessano il Ticino ma ha affermato che sono anche disponibili le risorse finanziarie per tali studi.

A tale proposito riteniamo che gli stessi devono essere portati ad un grado di dettaglio preesecutivo in modo da poter procedere alla realizzazione il più presto possibile, e non nel 2050. Si tratterà pertanto di un grado di approfondimento del progetto almeno pari a quello previsto per il passante della stazione di Lucerna ed agli interventi previsti a Basilea.

Altri motivi di soddisfazione sono la mozione inoltrata da un gruppo di parlamentari del Gran Consiglio per chiedere che il Consiglio di Stato si adoperi presso il Consiglio Federale per sostenere la necessità del prolungamento a sud di Alptransit, e la presa di posizione del PLRT che riguarda le priorità di realizzazione del sistema dei trasporti del cantone ed in particolare la necessità di dover attendere gli studi sul completamento di Alptransit prima di avviarsi sul cammino della realizzazione delle corsie autostradali supplementari tra Lugano sud e Mendrisio.

Ciò rientra in una logica delle priorità che dovrebbe essere adottata anche a livello nazionale.

Siamo coscienti che il finanziamento del sistema dei trasporti (strada e ferrovia) è previsto attualmente attraverso due fondi separati con gli importi finanziari non interscambiabili. Siamo d'altra parte convinti che l'impostazione strategica delle priorità delle realizzazioni deve essere stabilita anche secondo il criterio della sostenibilità ambientale che implica il superamento delle rigidità di due distinte pianificazioni riferite ai due fondi specifici secondo un'esclusiva visione di tipo trasportistico. E l'esempio del Mendrisiotto dimostra che la ferrovia può dare una risposta ai problemi di inquinamento dell'aria e non la strada. Anche il ricorso ad un fondo di finanziamento supplementare speciale per l'opera, considerati i costi rilevanti dovuti alla attuazione della cosiddetta croce federale (linee ferroviarie S.Gallo - Ginevra e Chiasso-Basilea, da noi prospettato ha trovato l'adesione da parte del PLRT il che non può che rallegrarci.

La situazione delle discussioni sulla TAV in Italia e la prospettata adesione della stessa alla cosiddetta via della seta (si tratta in sostanza di grandi opere infrastrutturali di tipo ferroviario e di trasporto marittimo di portata continentale) con un accordo con la Cina ha suscitato l'attenzione dei membri di comitato.

Anche se lo stato delle discussioni è ancora abbastanza confuso, ad esempio il primato del porto di Trieste per il trasporto delle merci sud-nord e viceversa come riportato da alcuni quotidiani italiani, riteniamo che ciò implichi un ulteriore motivo per accelerare la realizzazione del corridoio Genova-Rotterdam, e quindi un'Alptransit completa anche su territorio ticinese.

Si tratta infatti di dar seguito al detto "chi prima incomincia è a metà dell'opera " e mettere l'accento sui fatti e non solo sulle intenzioni.

In conclusione, il comitato ha deciso di continuare la sua azione intensificando ulteriormente la collaborazione con la deputazione ticinese, ed in particolare con i membri della commissione dei trasporti in vista della discussione della trattanda "programma di investimenti ferroviari 2030-2035" in seno al Consiglio nazionale.

Il Comitato