

Non attendiamo

il **2050**

per completare
l'asse ferroviario
del San Gottardo



altrimenti i nostri figli
non avranno le stesse
opportunità che hanno
fatto grande il nostro
Paese!

APPELLO

Per il completamento di AlpTransit San Gottardo nelle infrastrutture e negli obiettivi

Considerazioni dei primi proponenti

I promotori di questo APPELLO, costituitisi in Gruppo spontaneo apartitico aperto a nuove adesioni, salutano con favore la prossima entrata in esercizio della galleria ferroviaria di base del San Gottardo, cuore delle nuove linee ferroviarie alpine (NLFA). Quest'opera, voluta dal popolo svizzero per velocizzare i trasporti tra il nord ed il sud Europa e per trasferire il traffico pesante dalla strada alla ferrovia, dimostra lo spirito di iniziativa e le capacità realizzative del nostro Paese. Quando, nel 2020, verrà inaugurata la galleria di base del Monte Ceneri, AlpTransit assumerà il carattere di ferrovia di pianura e avvicinerà pure i centri urbani del nostro Cantone.

Malgrado questi indubbi successi non possiamo dimenticare che AlpTransit non è completa né a sud, né a nord delle Alpi. Nel nostro Cantone mancano il collegamento con la rete ferroviaria italiana a sud di Lugano e la tratta da Biasca a Camorino. L'assenza di questi percorsi impedirà di sfruttare appieno le potenzialità e il significato della nuova infrastruttura ferroviaria del "San Gottardo, ferrovia d'Europa". Allo stato attuale Berna rinvia il completamento al 2040/2050, con la realizzazione della Lugano-Chiasso, ultimo segmento del Corridoio dei due mari Rotterdam-Genova, previsto per il 2054.

Pur tenendo conto del quadro globale, nazionale ed internazionale, della pianificazione degli interventi infrastrutturali per la mobilità e dei limiti finanziari attualmente condizionanti, i firmatari di questa petizione ritengono che un'opera come AlpTransit non possa rimanere monca per decenni, con la certezza che questo ritardo nuocerebbe all'economicità della tratta e causerebbe un'irreparabile perdita di attrattività e di possibilità di sviluppo, e propongono di considerare senza ulteriori esitazioni nuovi elementi e varianti di completamento di AlpTransit.

LE MOTIVAZIONI

- **il coraggio di investire.** Nel mondo occidentale viviamo un'epoca caratterizzata strutturalmente da una grande disponibilità di capitali cui non corrispondono investimenti adeguati in opere strategiche. È necessario avere il coraggio di investire in opere ritenute necessarie e trainanti per l'economia e la società. La Svizzera ha messo in campo un processo di pianificazione generoso e pragmatico, ma che arrischia di non cogliere gli obiettivi nella loro globalità.
- **"AlpTransit" un processo di lungo termine.** La realizzazione di grandi infrastrutture dalla portata secolare rimane facilmente ostaggio delle congiunture di medio termine, non solo economiche ma istituzionali e politiche. Ne erano già ben coscienti gli 11 Paesi membri della Comunità delle regioni dell'arco alpino (ARGEALP), gli 11 Cantoni del Comitato del San Gottardo, i Cantoni della Svizzera orientale e la Conferenza internazionale del Lago Bodanico approvando il 12 settembre 1997 la "Risoluzione di Lugano" a sostegno delle esigenze di tutto l'Arco alpino e di un progetto globale, in particolare per il San Gottardo e i suoi accessi.
- **continuità e coerenza.** Gli Accordi sul transito con l'Europa del 1992 e del 1999 (Accordo bilaterale sui trasporti terrestri) e le Convenzioni con la Germania e con l'Italia (ratificate nel marzo 2001) definiscono gli impegni in materia di infrastrutture e di competitività delle linee ferroviarie di transito da e oltre le frontiere della Svizzera. Ricordiamo, nello spirito della continuità e coerenza, come già nel mo-

mento delle decisioni degli anni 88/90 il Consiglio degli Stati aveva auspicato immediate trattative con l'Italia per il proseguimento a sud dell'adattamento delle linee ferroviarie alle nuove esigenze; d'altra parte, il Gruppo AlpTransit Ticino, su mandato del Consiglio di Stato, aveva presentato una proposta, comprendente la circonvallazione di Bellinzona e il prolungamento a sud di Lugano. Questa proposta aveva ottenuto l'adesione, certamente non scontata, di tutti i Comuni ticinesi coinvolti. Come allora AlpTransit va concepita come un progetto determinante per una nuova organizzazione e governance territoriale regionale, transfrontaliera e macroregionale alpina.

- **valorizzazione delle competenze.** Il completamento di AlpTransit permette di non interrompere l'esecuzione di un'opera di respiro continentale, valorizzandone le competenze e le capacità progettuali e realizzative finora acquisite, anziché disperderle.
- **governanza della mobilità.** Occorre superare i compartimenti stagni fra strada e ferrovia, fra grande mobilità e mobilità urbana, fra mobilità delle persone e logistica delle merci, che sono evidenziati ancora di più dalla frontiera. Il raccordo AlpTransit Lugano-Chiasso, con finestra a Mendrisio, ha anche una valenza strategica per il trasporto di persone (treni regionali) con tempi di percorrenza tra i poli transfrontalieri e metropolitani più attrattivi rispetto a quelli attuali. La tratta Mendrisio-Lugano permetterà di integrare le due linee metropolitane ("TILO-metro") che si stanno creando: quella del triangolo Lugano-Bellinzona-Locarno, grazie alla galleria del Ceneri (2020), e quella del triangolo Como/Chiasso-Mendrisio-Varese/Malpensa, grazie alla bretella via Stabio (2018). L'impatto dell'investimento sarebbe di grande utilità anche in risposta agli ingorghi oramai endemici sul corrispondente tratto autostradale e sulla viabilità transfrontaliera.
- **nuovi scenari e flussi attorno al Mediterraneo.** Nel 2015 è stato inaugurato, in Egitto, il raddoppio del canale di Suez e, in Liguria, si stanno ampliando i porti di Savona-Vado, La Spezia e Genova. Questi lavori permetteranno il transito delle super navi portacontainer in viaggio dall'Estremo Oriente all'Europa e agli USA, evitando in parte di far capo ai Porti del Nord con guadagno di tempo e di denaro. Se, dalla Liguria verso il nord, non fosse realizzata una efficiente infrastruttura ferroviaria, i container verrebbero trasportati su strada e convogliati sulla A2 vanificando la politica svizzera di trasferimento del traffico pesante dalla strada alla ferrovia.

LINEE GUIDA

- **Le realizzazioni di domani devono essere affrontate già oggi.**
I processi pianificatori delle nuove linee ferroviarie alpine (NLFA) si svolgono su un lasso di tempo di decenni. Introdurre una "pausa" non ha senso. Da due anni, per esempio, il Gruppo italo-svizzero Lu-Mi-Med (Lugano-Milano Mediterraneo) segnala la necessità e l'opportunità di dare continuità alle opere proponendo soluzioni a tappe per l'intero tracciato fino a Genova e a Savona/Vado, con soluzioni innovatrici per Milano e la proposta di un finanziamento pubblico-privato. Per la Svizzera si propone la messa in rete, a livello europeo, dei centri metropolitani svizzeri, in particolare nella relazione Basilea/Zurigo-Milano.
- **Considerare l'investimento nel suo significato globale per il "sistema Paese".**
La storia economica e geopolitica dell'Asse ferroviario del San Gottardo insegna che il suo significato più profondo consiste nel suo apporto al "sistema Paese". Ne consegue una sua valutazione multicriterio, in termini geopolitici, sociali, macro-economici e ambientali, quindi al di là della sola valutazione aziendale. Per questo occorre ricorrere a una diversa ingegneria di finanziamento, considerando anche i bisogni a nord del San Gottardo, senza escludere la possibilità di attingere a finanziamenti di terzi (art. 87 a della Costituzione federale) privati/istituzionali e/o organizzazioni internazionali.
- **Anticipare le realizzazioni a sud di Lugano e tra Biasca e Camorino.**
L'obiettivo è di anticipare al 2030-2035 quanto oggi appare semplicemente rinviato, fermo restando quanto già impostato all'orizzonte 2020-2025. Per le tratte ticinesi a sud di Lugano e tra Biasca e Camorino è pensabile una strategia "a tappe" sul modello della realizzazione del Lötschberg.
- **Far convivere grande mobilità e mobilità transfrontaliera.**
Gli interventi modulari e integrati strada/ferrovia sono gli unici in grado di garantire un adeguato riassetto della mobilità, con la gestione ottimale e sicura dell'esercizio ferroviario, in particolare sulla tratta Lugano-Chiasso, cruciale per la messa in sinergia delle due reti metropolitane urbane della Città Ticino (Lugano-Bellinzona-Locarno) e della Città policentrica transfrontaliera (Como/ Chiasso-Mendrisio-Varese/Malpensa).

Chiediamo perciò alle Autorità Federali di accelerare, coordinandosi con le Autorità territoriali coinvolte, il completamento di AlpTransit quale asse ferroviario europeo Nord-Sud, cruciale per il trasferimento delle merci dalla strada alla ferrovia e asse di sviluppo per la mobilità inter/intra-metropolitana.