



PRO GOTTARDO *Associazione ProGottardo-Ferrovia d'Europa*

Le gallerie di base del Gottardo e del Ceneri.....

.....sono parte della trasversale alpina, un'opera dal valore inestimabile, vitale per gli scambi e la mobilità, per l'economia, l'ambiente, la cultura. Per la Svizzera, per il Ticino, per l'Europa!

Eppure la trasversale del Gottardo oggi è monca! Il Consiglio Federale vuole rimandarne il completamento a dopo il 2050!

Perché mai

- il collegamento tra nord e sud, tra Svizzera ed Europa, deve finire in un imbuto dopo Vezia, fermarsi a Lugano e snobbare la circonvallazione di Bellinzona?
- i problemi del traffico e ambientali della nostra regione – e non solo – devono trascinarsi a causa di una ferrovia che, restando incompiuta, non è in grado di liberare le risorse necessarie per le esigenze regionali?
- le prospettive di una Città Ticino/Città dei Laghi, e del futuro del Canton Ticino, devono essere messe a repentaglio da una pianificazione miope?
- il previsto potenziamento dell'autostrada Lugano–Mendrisio non viene coordinato con la ferrovia come imposto dalla Legge federale sulla pianificazione del territorio?



(© Foto Maria Linda Clericetti)

Constatiamo



Richieste frustrate?

Il Canton Ticino tramite numerose prese di posizione del Gran Consiglio, dei Comuni e del Governo ha richiesto in modo deciso il completamento di Alptransit a sud di Lugano e con la circonvallazione di Bellinzona. Non è accettabile che il Consiglio Federale nella sua "Prospettiva Ferrovia 2050" eluda la questione, rimandandone la realizzazione a dopo il 2050.



Futuro negato?

Lo sviluppo economico, territoriale e culturale del Canton Ticino dipende in misura decisiva da un'efficace soluzione dei problemi del traffico, passeggeri e merci, e da una nuova mobilità intelligente che renda attraente e concorrenziale il trasporto pubblico. Solo con il completamento di Alptransit si può puntare, nell'interesse delle nuove generazioni, a completare la rete regionale e al progetto della Città Ticino/Città dei Laghi con una ridefinizione delle relazioni con la regione insubrica



Ambiente snobbato?

È paradossale che il Consiglio Federale all'insegna delle esigenze della protezione ambientale stralci il completamento di Alptransit, per poi promuovere una terza corsia autostradale (PoLuMe) tra Lugano e Mendrisio. Lo stato dell'aria, soprattutto nel Sottoceneri, è già oggi per lunghi periodi dell'anno insostenibile. Le potenzialità liberate dal completamento della ferrovia permetteranno di contenere il traffico stradale e contribuire alla riduzione del carico ambientale.

Bene a sapersi



Il progetto di trasversale Alpina è stato approvato dal popolo nel 1992. Nel 1994 è stata accettata l'iniziativa delle Alpi, intesa a trasferire il traffico merci dall'autostrada alla ferrovia, principio inserito nella Costituzione. Nonostante i progressi realizzati negli ultimi anni, l'obiettivo di un massimo di 650000 passaggi fissato dalla legge, è lungi dall'essere raggiunto (2022: 880000).



Per i passeggeri, Alptransit permette il guadagno di un'ora sulla tratta alpina. Ma non sulla tratta completa Zurigo-Milano, dove si perdono 30 min. per il peggioramento dell'esercizio e le lacune infrastrutturali tra Lugano e Milano, dove la velocità media è di ca. 50 km orari.



Il Parlamento federale ha approvato (CN, nov. 2022 / CS, marzo 2023) a schiacciante maggioranza una mozione (Romano/Wicki e altri) che chiede il completamento della cosiddetta Croce federale della mobilità, quindi delle connessioni ferroviarie nord-sud e est-ovest, da confine a confine, comprensive di Alptransit. Il Gran Consiglio ticinese ha ribadito la richiesta di completamento con una risoluzione unanime (maggio 2023). Il Consiglio Federale semplicemente non ne ha tenuto conto.

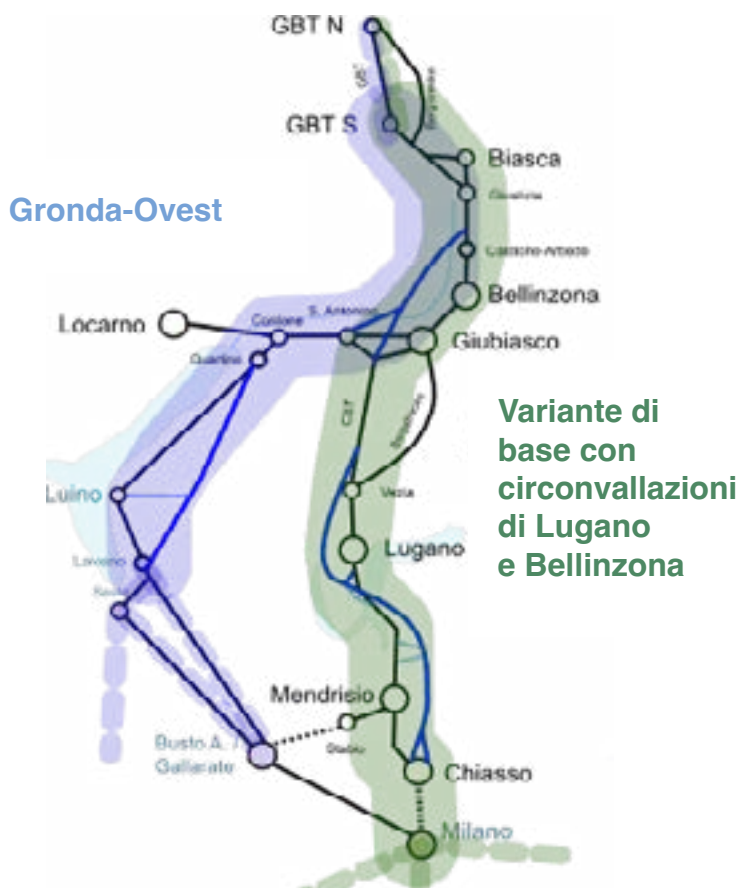
La trasversale alpina con le gallerie di base e le tratte di accesso a nord e a sud va vista nell'insieme della rete europea della mobilità, dei trasporti e degli scambi ad alta velocità (TENT-T). L'Unione Europea ne sta promuovendone lo sviluppo capillare per tutto il continente e attribuisce ai raccordi nord-sud un ruolo essenziale. Questi coincidono in Svizzera con gli assi centrali del San Gottardo e del Lötschberg, a cui si aggiungono ad est e ad ovest le tratte del Brennero e del Frejus tra Torino e Lione, in piena fase di realizzazione. Un mancato completamento degli accessi ad Alptransit comporta il rischio di essere bypassati.



La situazione per il Ticino è particolarmente delicata. L'apertura delle gallerie di base deve permettere di spostare ulteriormente il traffico merci dalla strada alla ferrovia e favorire il

traffico passeggeri tanto a livello nazionale – da e per la Svizzera interna – quanto regionale e internazionale, con un relativo allentamento del carico ambientale. Ma affinché ciò sia possibile occorre il completamento con a) il percorso da Vezia a Chiasso, e poi Milano e b) la circonvallazione di Bellinzona.

Il terzo punto riguarda la cosiddetta Gronda-Ovest, ossia la galleria tra Quartino e Luino, da realizzare a dipendenza delle esigenze del trasporto merci. I piani per i punti a) e b) sono pronti, ma devono subito essere oggetto della progettazione a medio termine per poter essere realizzati nei prossimi 30 anni. Altrimenti si andrà alle calende greche... a scapito delle prossime generazioni.



Che cosa chiede la ProGottardo-Ferrovia d'Europa?

La Prospettiva Ferrovia 2050 del Consiglio Federale deve essere ampliata e completata con una strategia che consideri

- l'apertura europea con collegamenti ad alta velocità con Paesi confinanti e l'integrazione nella rete TEN-T.
- gli interessi regionali del Canton Ticino con la realizzazione urgente del completamento di Alptransit tra Vezia e Chiasso e la progettazione della circonvallazione di Bellinzona; ne va delle prospettive di sviluppo del Ticino verso un agglomerato urbano transfrontaliero (Città Ticino/Città dei Laghi) e dell'urgenza di affrontare i problemi del traffico, del carico ambientale e dello sviluppo economico.
- **una nuova mobilità pubblica**, con cui, grazie al completamento, si liberano potenzialità a favore di una migliore mobilità regionale e di un riassetto territoriale e urbanistico transfrontaliero
- **Il coordinamento** dei progetti di potenziamento autostradale (PoLuMe) con il completamento di Alptransit (Legge fed. pianif. territorio, art. 1 e 13)

Chi siamo?

L'associazione Pro Gottardo-Ferrovia d'Europa si è costituita nel 2016 per promuovere il completamento della trasversale di base del San Gottardo. Grazie alla collaborazione dei movimenti giovanili dei partiti ticinesi presenti in Gran Consiglio ha raccolto 12000 adesioni al suo appello Non attendiamo il 2050 per completare l'Asse del Sa Gottardo.

È stata poi cofondatrice dell'Associazione SwissRailvolution che a livello nazionale promuove la Croce federale della mobilità sugli assi Basilea/Zurigo-Chiasso e Ginevra-San Gallo. Pro Gottardo-Ferrovia d'Europa collabora strettamente, oltre che con *SwissRailvolution* (www.swissrailvolution.ch), con il Gotthard-Komitee (www.gotthard-komitee.ch)

Comitato

Co-presidenza: Alex Farinelli (cons. naz.), Federica Colombo (Arch. ETH-SIA), Kai Klaue (PD Dr. Med.)

Vicepresidenza: Gianni Ghisla (Dr.)

Comitato operativo: Céline Antonini, Angelo Bernasconi, Simone Bernasconi, Giuditta Botta, Luca Cattaneo, Agostino Clericetti, Riccardo De Gottardi, Rinaldo Gobbi, Giovanni Lombardi, Tommaso Merlini, Andrea Nava, Lara Olgiati, Rocco Vitale

Comitato dei fondatori: Pierino Borella, Luca Clavarino, Aurelio Galfetti, Federica Colombo, Pietro Martinelli, Giovanna Masoni Brenni, Nicola Nembrini, Remigio Ratti, Giancarlo Ré, Renzo Respini.

Contatto

Associazione Pro Gottardo Ferrovia d'Europa, c/o Studio Botta architetti,

via Beroldingen 26, 6850 Mendrisio info@progottardo.ch www.progottardo.ch

Diventa membro e sostienici!

