

## MOZIONE

### Sviluppare una linea ferroviaria montana del S. Gottardo dopo l'apertura di AlpTransit

del 15 aprile 2013

Dopo l'apertura di AlpTransit il futuro della linea ferroviaria montana del San Gottardo è molto incerto. Con un treno passeggeri per direzione che le FFS prevedono di far passare ogni ora, difficilmente si giustificherebbero i ca. 50 milioni annui necessari per la sua manutenzione. Una chiusura della linea montana avrebbe delle conseguenze pesanti per la Leventina e la valle della Reuss.

Per garantire un futuro migliore alla Leventina e dare un contributo alla rivitalizzazione delle aree montane della Svizzera centrale, il mantenimento della linea ferroviaria montana del San Gottardo è fondamentale. Bisogna valutare nuovi concetti per evitare lo scenario peggiore, che sarebbe la chiusura di questa linea.

Fatte queste considerazioni chiediamo al Consiglio di Stato di:

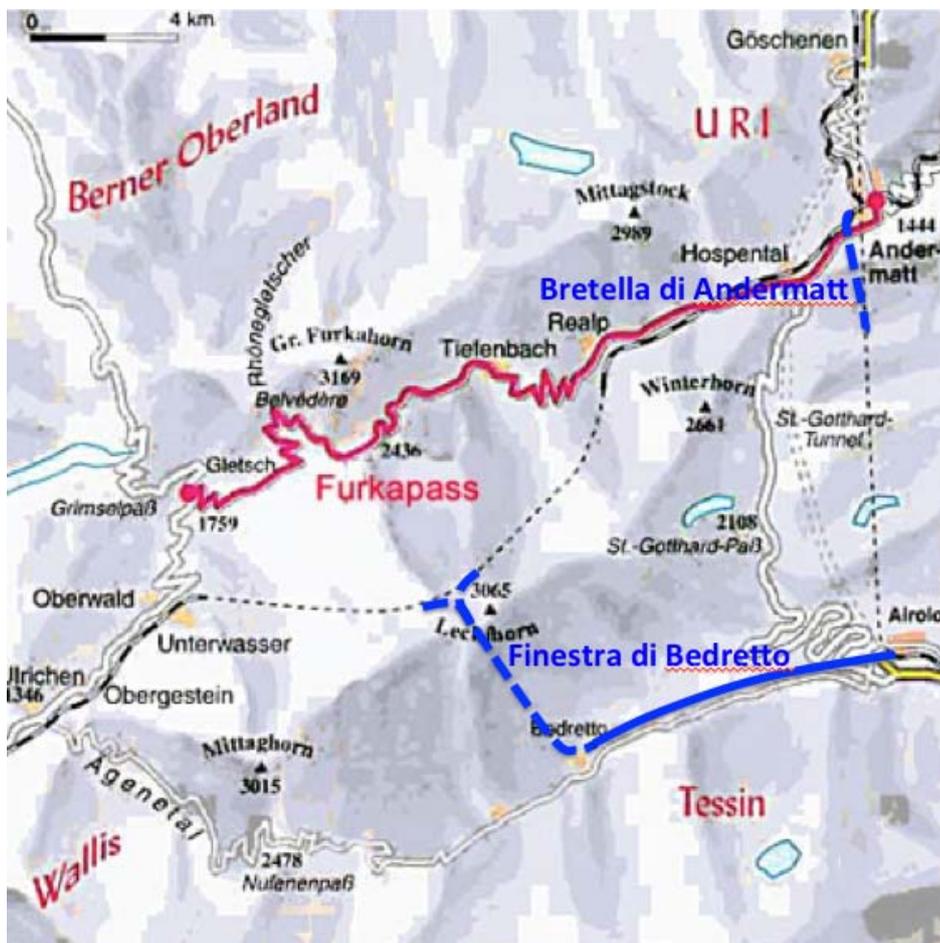
1. realizzare uno studio in collaborazione con il Canton Uri e le Autorità federali, che valuti il futuro della linea montana del San Gottardo dopo l'apertura di AlpTransit con il seguente contenuto:
  - 1.1 l'adattamento (mantenendo comunque anche l'attuale scartamento) della linea del S. Gottardo allo scartamento ridotto della Matterhorn Gotthard Bahn (MGB) e delle Ferrovie Retiche (RhB) di modo che possa essere realizzata una rete ferroviaria montana. Vedi a pag. 7 di:  
[railvalley.org/sites/railvalley.org/files/Rete%20a%20scartamento%20ridotto.pdf](http://railvalley.org/sites/railvalley.org/files/Rete%20a%20scartamento%20ridotto.pdf)
  - 1.2 la realizzazione di una bretella che porti direttamente dalla galleria ad Andermatt\*, per creare un collegamento diretto con queste due ferrovie, vedi a pag. 8 di:  
[railvalley.org/sites/railvalley.org/files/Rete%20a%20scartamento%20ridotto.pdf](http://railvalley.org/sites/railvalley.org/files/Rete%20a%20scartamento%20ridotto.pdf)
  - 1.3 la fondazione di una ferrovia a scartamento ridotto analoga alla RhB o MGB che gestisca questa futura nuova linea;
2. impegnarsi nella realizzazione della trasformazione di questa linea montana e nella costruzione della "Bretella di Andermatt";
3. creare o incentivare la fondazione di una ferrovia che gestisca la linea trasformata per i seguenti scopi:
  - una offerta turistica analoga al modello di successo del Glacier Express tra Biasca ed Altdorf
  - trasporti regionali analoghi alla TILO con più fermate
  - trasporto merci per fornire le aree montane.

\*In una mozione del 20 febbraio 2013 presentata da Nadia Ghisolfi, Franco Celio, Ivan Cozzaglio, Michele Guerra, si è domandato la rivalutazione del collegamento ferroviario tramite la "Finestra di Bedretto" per collegare la galleria della Furka con Ronco Bedretto.

La "Bretella di Andermatt" ha dei notevoli vantaggi in confronto alla "Finestra di Bedretto", che sono i seguenti:

- La bretella avrebbe una lunghezza massima di 3 km, mentre la "Finestra di Bedretto" sarebbe di ca. 6 km (erroneamente è stata indicata di 2 km nella mozione).

- Da Ronco Bedretto ad Airolo ci vorrebbe un collegamento ferroviario nuovo, mentre la "Bretella di Andermatt" collega direttamente la galleria del San Gottardo con Andermatt.
- I treni provenienti dal Ticino (Biasca) possono continuare il percorso in direzione nord via Göschenen fino ad Altdorf o Flüelen e viceversa. Questo può essere molto interessante dal punto di vista turistico e per il progetto "Andermatt Swiss Alps". Biasca e Altdorf (o Flüelen) diventerebbero "Porte Alpine".
- Arrivando direttamente ad Andermatt con la bretella, la stazione diventerebbe l'incrocio est-ovest e nord-sud delle ferrovie montane, ciò che garantirebbe una buona qualità delle coincidenze.



Fausto Beretta-Piccoli  
Per il Gruppo dei Verdi

Allegati:

- Presentazione RailValley