

corre una governance globale e coordinata dei processi di digitalizzazione sempre più spinti. È centrale il ruolo della Ginevra internazionale come piattaforma per una collaborazione sempre più efficace anche a questo livello. Appare in tutta la sua evidenza l'urgenza di rilanciare il multilateralismo in vista delle priorità tematiche, tra le quali figura anche la promozione di uno sviluppo che tenga conto della sostenibilità ambientale, economica e sociale, secondo per altro gli impegni assunti dalla Confederazione

nel quadro dell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite. Non meno importante nella Strategia di politica estera 2020-2023 è il consolidamento dei rapporti con l'UE e in particolare della via bilaterale che, senza un accordo quadro, minaccia di erodersi inesorabilmente. Ma prima ancora dell'accordo istituzionale, che andrà affinato tenendo conto anche delle preoccupazioni interne del nostro Paese, si tratta di salvaguardare la libera circolazione delle persone nella votazione popolare del prossimo 17 maggio, perché in ca-

so di successo dell'iniziativa dell'UDC scatterebbe la clausola ghigliottina facendo decadere automaticamente anche gli altri sei accordi dei Bilaterali I, aprendo così un periodo di grande incertezza e imprevedibilità nelle relazioni con il nostro principale partner commerciale. Intanto quello che è già stato definito dalla stampa nazionale il più grande scandalo di spionaggio internazionale che vede coinvolto il nostro Paese non sembra, almeno finora, suscitare sconcerto all'estero. C'è d'augurarsi che abbia ra-

gione l'ex ambasciatore Tim Guldemann, secondo il quale il lavoro della diplomazia non ne verrà pregiudicato. Il problema è però soprattutto interno, nella misura in cui coinvolge il rapporto di fiducia tra cittadini e istituzioni: sarà quindi indispensabile far luce sul ruolo avuto in quegli anni dal Servizio informativo (ossia i nostri servizi segreti), dalla Polizia federale, dall'esercito, dal Ministero pubblico della Confederazione, dal Dipartimento competente e dallo stesso governo.

L'anno del Ceneri

Karin Valenzano Rossi



Il canton Ticino si appresta a entrare in una nuova era della mobilità sostenibile grazie all'apertura della galleria di base del Monte Ceneri prevista il 12 dicembre 2020. Un'opera importante che permetterà di aumentare la capacità di

trasporto ferroviario e di ridurre i tempi di viaggio fra Nord e Sud. Per il Ticino l'apertura della nuova galleria di base coincide con l'abbattimento di una barriera fisica e mentale fra il Sopraceneri e il Sottoce-
neri, che contribuirà a rafforza-

re i legami nel nostro cantone. Ci sposteremo da Bellinzona a Lugano in un quarto d'ora e da Locarno a Lugano in mezzora. L'apertura della galleria del Monte Ceneri sarà accompagnata da notevoli investimenti nei trasporti pubblici regionali con un aumento delle frequenze, un'estensione degli orari di servizio e la creazione di nuove linee di trasporto. Nel quadriennio 2020-2023 è previsto un finanziamento cantonale e comunale di 461.4 milioni di franchi per le prestazioni di trasporto pubblico in Ticino. Le sette linee del bus di Lugano avranno ad esempio una cadenza di al massimo quindici minuti dalle 6 alle 24 con un aumento nelle ore di punta. Nel Locarnese la nuova linea 316 Locarno Ascona Brissago rafforzerà i collegamenti

in una zona nevralgica del turismo cantonale.

Un radicale cambiamento di mentalità

Questi investimenti massicci nei trasporti pubblici creano le premesse per un cambiamento nella mobilità quotidiana che in Ticino vede ancora primeggiare il trasporto individuale motorizzato (74,3%) rispetto ai trasporti pubblici (15,4%) e alla mobilità lenta (bici o a piedi, 7,2%). A livello svizzero il 66,1% si sposta in modo individuale con l'automobile o altri veicoli, il 24,4% utilizza i trasporti pubblici e il 7,6% va a piedi o in bicicletta. In Svizzera il 56,7% della popolazione possiede un abbonamento di trasporto pubblico, una percentuale che è nettamente superiore a quella della popula-



zione ticinese che raggiunge solamente il 29,5%.

Gli enti pubblici e le aziende sono chiamati a fare la loro parte con incentivi finanziari che favoriscono l'uso dei mezzi pubblici. Anche la popolazione è chiamata a fare la sua parte con un radicale cambiamento delle proprie abitudini verso un maggiore uso dei mezzi pubblici negli spostamenti quotidiani per il lavoro e il tempo libero. Le aziende di trasporto pubblico – in particolare le FFS – sono chiamate a offrire un servizio di qualità con un rapporto equilibrato fra prezzo e prestazioni per poter guadagnare quote di mercato. Altrimenti la tanto declamata mobilità sostenibile rischia di spegnersi sul nascere.

La complementarità dei vettori

L'apertura della galleria di base del Ceneri permetterà di rendere più agevole lo spostamento in treno dal Ticino all'aeroporto di Zurigo. Il miglioramento del tragitto ferroviario è essenziale per sopprimere alla mancanza del volo di linea fra Lugano e Zurigo dopo l'abbandono di questo collegamento da parte di Swiss. Da ottobre 2019 il Ticino non dispone infatti di alcun volo di linea con il resto della Svizzera. I collegamenti ferroviari e stra-

dali dal Ticino a Ginevra non sono competitivi, poiché ci vogliono oltre 5 ore di tempo per il viaggio di sola andata.

Una situazione difficile per un cantone periferico che ha bisogno vitale di collegamenti ferroviari, stradali e aerei funzionanti per l'economia, il turismo e il tempo libero. La complementarità dei vettori di trasporto è fondamentale per non tagliare fuori il nostro cantone dal resto della Svizzera. In quest'ottica la votazione del 26 aprile 2020 sui crediti di finanziamento dell'aeroporto di Lugano (LASA) assume una valenza politica importante sia a livello regionale che a livello nazionale.

Il fronte dei contrari ha infatti raccolto le firme necessarie contro il credito cantonale di 3,84 milioni di franchi e il credito della città di Lugano di 5,76 milioni di franchi che permettono di risanare e ricapitalizzare LASA. Un'iniezione finanziaria necessaria per evitare il fallimento di LASA e di riflesso il grounding brutale dell'aeroporto stesso.

Dobbiamo riconoscere che la gestione della strategia non è sempre stata all'altezza delle aspettative. I costi del fallimento di LASA sarebbero tuttavia ben superiori – e non solo in termini pecuniari – al finan-

ziamento di quasi 10 milioni di franchi deciso dal Gran Consiglio e dal Consiglio comunale di Lugano. Per scongiurare questo rischio, LASA deve mostrare di avere una strategia chiara che permette il collegamento con Ginevra, una collaborazione con i privati nel campo dell'aviazione generale e il mantenimento dei servizi aeroportuali di base, come la scuola di volo, i voli sanitari, le attività di manutenzione e i voli ufficiali.

LASA: una prova di maturità

Senza gli sforzi finanziari congiunti del cantone e della città di Lugano l'aeroporto di Lugano-Agno rischia seriamente di chiudere i battenti con conseguenze nefaste sull'economia, le finanze pubbliche e il turismo. Il dibattito sul destino dell'aeroporto di Lugano suscita da sempre forti passioni ed emozioni accentuate dalle dif-

ficoltà occupazionali in Ticino e dall'onda verde. Ora il destino dell'aeroporto è nelle mani delle cittadine e dei cittadini della città di Lugano e dell'intero cantone.

Le prime avvisaglie di questa campagna referendaria lasciano intravedere un dibattito animato e duro, che rischia di essere dominato dalle emozioni. Il voto del 26 aprile sarà una prova di fiducia nei confronti di LASA e della città di Lugano. Sarà una prova di coesione per l'intero cantone che avrà l'opportunità di superare le ataviche e viscerali rivalità fra Sopraceneri e Sottoceneri. Non sarà una passeggiata domenicale, ma il Ticino ha l'opportunità di mostrarsi unito, abbattendo la barriera mentale del Ceneri.

