



ProGottardo –
Ferrovia d' Europa
www.progottardo.ch

MEMORIALE 2024

ALPTRANSIT:

**completiamo l'asse ferroviario del Gottardo,
opera indispensabile, voluta dal popolo, e valore aggiunto per le nuove generazioni.**

All'attenzione

**delle autorità politiche elvetiche e italiane, del mondo economico e della società civile e dei
13 Cantoni del Comitato del San Gottardo,**

Chiasso, nel 150 anniversario della Stazione internazionale, maggio 2024 / versione aggiornata al 5.5.2025

**INVITO A SOTTOSCRIVERE IL MEMORIALE ENTRO IL 20 MAGGIO 2025 /
CON MAIL A info@progottardo.ch**

**Con l'apertura delle due gallerie di base, Alptransit al San Gottardo non è ancora ultimata.
Senza linee di accesso rimarrà un'opera incompiuta, incapace di esplicare pienamente i
suoi effetti quale sistema di trasporto ecologico e omogeneo.**

(Comitato del San Gottardo, Dichiarazione di Bellinzona, 2011)

La ProGottardo-Ferrovia d'Europa,

> considerato che

- a. **Alptransit** (AT), dopo l'apertura delle gallerie di base del Gottardo e del Ceneri, oltre che del Lötschberg, si ferma a Lugano. Restano disattese sia le circonvallazioni per il traffico merci dei centri urbani, fra cui Bellinzona e Lugano, sia gli accessi nella Svizzera centrale, dall'Italia e dalla Germania,
- b. la *Prospettiva Ferrovia 2050*, strategia del Consiglio Federale (CF) approvata dal Parlamento, rimanda il completamento di AT a ben oltre il 2050, e con ciò
 - trascura l'integrazione nella **rete europea** ad alta capacità e velocità TEN-T e nei sistemi regionali sulle brevi e medie distanze delle **aree transfrontaliere** come la Regio insubrica/Città dei Laghi,
 - neglige l'impatto territoriale e ambientale così come le esigenze di sicurezza e ridondanza, indispensabili su tutto il tracciato alpino,
 - sottovaluta la necessità di integrare la mobilità sulle medie e lunghe distanze e di separare i flussi merci e passeggeri sull'asse nord-sud,
- c. **Alptransit** completato creerà un **valore aggiunto internazionale, nazionale e regionale** e costituirà un **capitale**, economico, ambientale e culturale, **a favore soprattutto delle generazioni future**,

> chiede che

1. il completamento di **Alptransit** venga visto come parte fondamentale di una **concezione dei trasporti ferroviari d'insieme**, sulla base della *Croce federale della mobilità*, con connessioni da confine a confine nord-sud / est-ovest, una concezione che sia in grado di
 - a. concepire la mobilità a partire dalle lunghe verso le medie e brevi distanze,
 - b. rispondere alla prevedibile evoluzione futura della domanda del traffico merci e passeggeri con un'offerta razionale e mirata,
 - c. fungere da base per fornire coerenza agli interventi di manutenzione e di ampliamento di sistema e infrastrutturali a tutte le scale, dalla regionale all'internazionale,
2. le componenti infrastrutturali di AT siano considerate, con la concezione d'insieme, nella progettazione di massima prevista con il **Messaggio** del CF, verosimilmente nel **2027**, e realizzate a tappe a partire dal 2040 al più tardi, in continuità con i grandi progetti attualmente in fase di esecuzione,
3. il CF intavoli trattative con l'Italia, la Germania e l'UE per riattivare gli accordi esistenti e affrontare da subito le questioni della pianificazione e del finanziamento delle opere di completamento,
4. i **Cantoni del Comitato del San Gottardo**, storicamente determinanti per la scelta di questo itinerario nell'Ottocento, di comune accordo con la Lombardia, il Piemonte, la Liguria e i Cantoni attinenti al Lötschberg, promuovano i passi necessari a sostegno del completamento di AT, con strumenti adeguati per stimolare dinamiche proattive e la volontà politica.

1. Premessa e presupposti

- > Con l'inaugurazione, avvenuta il 23 maggio 1882, il traforo e la ferrovia confermarono il San Gottardo come storica "via delle genti", connessione privilegiata tra il nord e il sud dell'Europa. Una convenzione internazionale con l'Italia e la Germania e un finanziamento misto pubblico-privato, segno di straordinario spirito pionieristico, ne avevano reso possibile la realizzazione. Da allora, la ferrovia divenne fattore essenziale per lo sviluppo in Svizzera e in Europa, fino ai trenta anni gloriosi della ricostruzione postbellica, quando il successo della strada ne determinò un lento declino.
- > La ripresa coincise con gli anni Novanta. Il popolo svizzero si esprime nel 1992 a favore della costruzione della Nuova trasversale alpina e nel 1994 per un deciso trasferimento del traffico merci dalla strada alla rotaia, a salvaguardia delle Alpi. Nel 1998, in epoca di difficoltà economiche, il popolo svizzero confermò poi il finanziamento di un compromesso a rete, con le gallerie di base del Gottardo (GbG) e del Ceneri (GbC) e con il Lötschberg, ma senza gli accessi, la cui realizzazione non venne soppressa, ma rimandata a tempi migliori.
- > Nel 2007 entra in funzione il Lötschberg, seguito dall'inaugurazione nel 2016 del Gottardo e nel 2020 del Ceneri. Attualmente sono in fase di avanzata progettazione (orizzonte 2035-2040), oltre al raddoppio del Lötschberg, alcuni progetti chiave come il completamento dello Zimmerberg (tra Zurigo e Zugo), le stazioni di Lucerna e di Basilea, la tratta Losanna-Ginevra. Tuttavia, sia l'aumento dei costi previsti, da ca. 16 a ca. 30 miliardi, sia il no popolare (novembre 2024) ai progetti autostradali hanno rimescolato le carte. Il CF ha perciò dato mandato al Politecnico di Zurigo di fare una valutazione d'insieme dei progetti e di tutti i vettori del trasporto per ridefinirne le priorità. Di riflesso le decisioni del CF slitteranno dal 2026 al 2027.
- > Resta comunque immutato l'obiettivo: ottimizzare il traffico regionale e internazionale, inserirsi nella rete europea TEN-T e realizzare nuove forme di mobilità, intelligenti e flessibili, compatibili con l'ambiente, il territorio, lo sviluppo economico e le esigenze delle future generazioni.

Si tratta di completare un'opera epocale rimasta amputata. L'investimento di 23 miliardi di franchi per le tre gallerie di base, con l'aggiunta di mezzo miliardo per le tratte di accesso e le piattaforme intermodali in Italia quale contributo della Svizzera, ha portato enormi vantaggi al traffico merci e alla mobilità interna dei passeggeri, con il Ticino a beneficiare non solo del collegamento veloce con il nord, ma anche, grazie a TILO, di un salto di qualità a livello regionale. Ma l'opera resta incompiuta, "fatto il cuore, mancano le arterie", l'investimento è a metà strada: per gli accessi e la connessione con l'Europa, per la separazione dei flussi, per le circonvallazioni dei centri urbani e per l'ottimizzazione del traffico regionale e di confine, specie nell'area metropoli-tana (Città dei Laghi) che si sta creando con la Regio insubrica e l'area lombarda e, infine, per il valore aggiunto economico e culturale.



(© Foto Maria Linda Clericetti)

- > Sul piano politico, nel 2022 il CF ha lanciato la **Prospettiva Ferrovia 2050**, che traccia le linee di sviluppo a lungo termine, privilegiando i collegamenti sulle brevi e medie distanze e una logica che va dal locale al globale. Accettata dal Parlamento il 26 febbraio 2024, mette in secondo piano i collegamenti sulle lunghe distanze, soprattutto per i passeggeri, e di conseguenza sposta il completamento di AT con le linee di accesso a oltre il 2050.
- > Il dibattito politico resta comunque aperto, anzi viene rilanciato sia dalla nuova situazione creatasi in Svizzera (esigenza di ridefinire le priorità) sia dalle nuove realtà geopolitiche che spingono l'Italia, la Germania e l'Europa a investire nelle infrastrutture ferroviarie. Nel 2027 il CF dovrà presentare un Messaggio sugli ampliamenti successivi alle realizzazioni previste entro il 2040-2045. In questo Messaggio dovrà apparire la pianificazione di massima del completamento di AT, a tappe e a partire dal 2040.

2. Questioni centrali

Dati questi presupposti, si pongono due questioni centrali:

- > come suscitare e stimolare un **interesse reale** da parte della Svizzera, dell'Italia e dell'Europa per un completamento di AT entro tempi ragionevoli, ossia a tappe a partire al più tardi dal 2040?
- > come realizzare le **condizioni**, soprattutto **finanziarie**, affinché ciò possa realisticamente entrare nelle attività di progettazione?

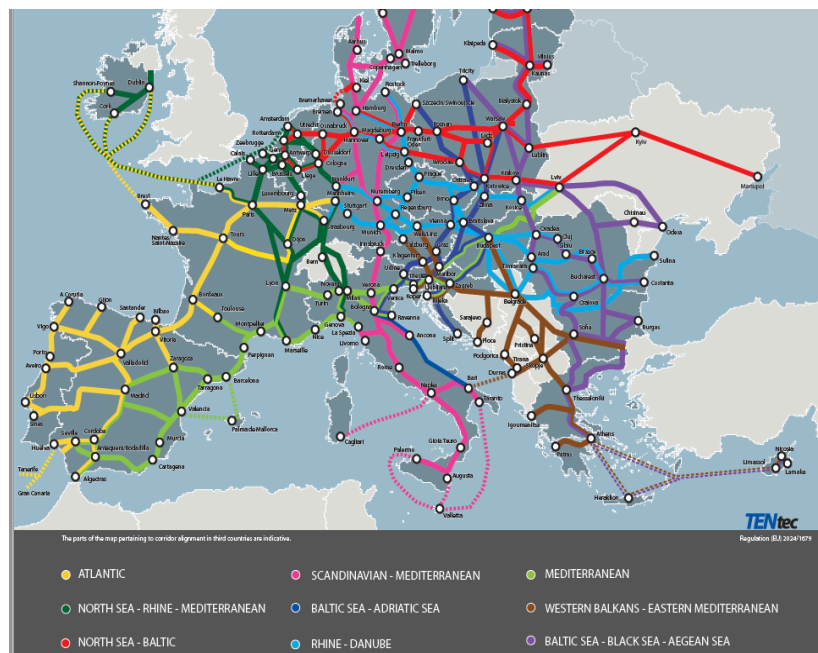
3. Le condizioni

> Contesto nazionale.

Le FFS sono confrontate con enormi esigenze di manutenzione e di adattamento delle infrastrutture esistenti. Centinaia di progetti, molti di notevole portata per costi e logistica, soddisfano legittime esigenze regionali, in particolare anche dei Cantoni sull'asse a nord del Gottardo. Gli innumerevoli cantieri sottopongono la rete ferroviaria a un carico logistico al limite della gestibilità e si protrarranno fino ad oltre il 2040, assorbendo buona parte dei ca. 6 miliardi annuali del Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FIF) fino al 2040. Ciò favorisce gli specifici interessi regionali, alimenta la narrazione secondo cui con le tre gallerie di base, AT sarebbe consegnata alla storia, e eclissa il completamento dall'agenda politica. È dunque illusorio pensare che il valore aggiunto del completamento di AT possa indurre un ripensamento politico? La risposta è no, ma ad alcune condizioni: a) che si torni ad una concezione sovraordinata e aperta, con la Svizzera ad avere un ruolo centrale di una rete europea dei trasporti e dell'interscambio economico, sociale e culturale, b) che si adotti una concezione innovativa del traffico ferroviario come proposta dalla *Croce federale della mobilità* (SwissRailvolution), c) che i problemi ambientali vengano affrontati su un piano globale e considerando il traffico delle merci e dei passeggeri, d) che la Svizzera e i Cantoni gottardiani guardino l'asse nord-sud non come semplice via di transito ma come fonte di arricchimento culturale, sociale ed economico, anche a livello regionale. In ogni caso: la politica dei trasporti va ridiscussa, il quadro finanziario va ripensato con urgenza. Lo impongono l'innarrestabile aumento dei costi, il no popolare all'ampliamento delle autostrade, ma anche le priorità delle FFS che mettono in primo piano gli accessi a AlpTransit.

> Contesto europeo.

Nel 1992 la Svizzera sottoscrive l'accordo sul traffico con la CEE e l'accordo trilaterale con l'Italia e la Germania, per "rispondere alle sfide poste dall'integrazione degli Stati europei nel mercato interno della Comunità". Accordi, come altri a seguire, in parte disattesi, la cui valenza e visione resta tuttavia immutata. Dopo un periodo di manifesto reciproco disinteresse, oggi l'atmosfera è mutata, non da ultimo per ragioni geopolitiche: non solo, l'UE mira a obiettivi economici e ambientali (Green Deal; Next Generation EU) legati ad uno spazio ferroviario integrato ad alta velocità (TEN-T). Nella connettività europea, il Corridoio Mare del Nord – Reno – Mediterraneo (NSM-Corridor/in verde nell'immagine a fianco) riafferma la sua importanza centrale per merci e passeggeri. Non solo: le condizioni geopolitiche fanno sì che la Germania torni a investire fortemente nelle infrastrutture e l'Italia abbia ridefinito



la propria posizione, con la Lombardia, il Piemonte e la Liguria a sostenere esplicitamente il completamento di AT. Se la Svizzera trascura quest'evoluzione verrà emarginata. Ciò non deve essere. In molti, a cominciare dalle FFS, ribadiscono l'importanza prioritaria dei collegamenti internazionali, in specie quelli per i passeggeri e l'opportunità di una pianificazione che muova dall'internazionale al locale. L'orizzonte per AT si rischiar.

> Contesto regionale.

Sulla scorta del retaggio storico, il Ticino ha riconosciuto (cfr. il Piano direttore cantonale) che i problemi e gli sviluppi futuri, legati tanto all'ambiente e alla mobilità quanto all'economia e alla cultura, vanno affrontati con un'ottica e con soluzioni aperte alle realtà esterne, dei grandi centri svizzeri a nord, come dell'area transfrontaliera e lombarda a sud. Le gallerie di base hanno avvicinato il Ticino al nord, con un positivo impatto soprattutto sul turismo, il Ceneri ha contribuito a fluidificare la mobilità regionale e transfrontaliera con il tram-treno TILO. Ma i problemi sono lunghi dall'essere risolti. In ottica regionale, motivi di sicurezza, di grave carico ambientale, di ingestibilità del traffico motorizzato, e di sviluppo territoriale, economico e culturale rendono il completamento di AT indispensabile, per realizzare

- obiettivi molto concreti quali la riduzione dei tempi di percorrenza verso Milano e Malpensa, il miglioramento della concorrenzialità della ferrovia nell'area di frontiera,
- una mobilità flessibile e integrata che faccia dell'area transfrontaliera, come per Ginevra e Basilea, una vera e propria Città dei Laghi, area metropolitana con 2.5 mio di abitanti, centro di innovazione interconnesso con Genova, Milano e con Lucerna, Zurigo e Basilea, con un'elevata qualità di vita, con capacità d'attrazione per gli investimenti economici e quale impareggiabile stimolo per le nuove generazioni.

Non farlo sarebbe l'ennesimo smacco storico per il Ticino!

> Aspetti tecnico-finanziari.

Buona parte degli studi di fattibilità per il completamento di AT, anzitutto per la variante di base con le circonvallazioni di Bellinzona e Lugano e la tratta verso Chiasso, sono stati realizzati e richiedono gli approfondimenti per la progettazione di massima. Dal punto di vista logistico, la realizzazione a tappe sarebbe un atout per l'attuale linea e per il traffico corrente. Sul piano finanziario, le risorse assicurate di 6 miliardi annui dal fondo FIF sono impegnate fino al 2040 nelle opere di manutenzione e nei progetti di ampliamento previsti, e non basteranno. Per il completamento delle diverse tappe a sud delle Alpi si prevedono costi di ca. 8.7 mia (variante base) e di ca. 4.5 mia per la Gronda Ovest (tunnel Quartino-Laveno, stima grezza con var. +/- 50%, parte svizzera, ca. 1.2 mia). Pur trattandosi di opere da realizzare a partire dal 2040, le risorse disponibili del FIF non saranno sufficienti e richiedono con urgenza di pensare a modalità di finanziamento che, come alle origini dell'operagottardiana, ricorrano a risorse cantonali e internazionali e, se del caso, dei privati.

Le risposte alle due questioni cruciali non sono immediate. Tuttavia, considerando che al nord delle Alpi i bisogni regionali verranno in larga misura soddisfatti con i progetti previsti entro il 2040, è possibile e ragionevole evitare il trabocchetto delle valutazioni a breve termine e degli interessi regionali specifici con il loro effetto paralizzante. Richiesta è la capacità di attivare una visione lungimirante, aperta sugli sviluppi economici, culturali ed ecologici futuri di tutto l'asse nord-sud, e quindi in grado di rigenerare le forze dei diversi portatori d'interesse, pubblici e privati, e di alimentare dinamiche proattive e convergenti. La necessaria volontà politica deve affidarsi ad un orizzonte **impennato sulle nuove generazioni e su una produttiva integrazione delle esigenze regionali, nazionali e internazionali.**



Questo è l'appello che la *ProGottardo-Ferrovia d'Europa* lancia alle autorità e alla società civile tramite il **Memoriale**.

Per la ProGottardo-Ferrovia d'Europa

I co-presidenti: Michele Guerra (già pres. del Gran Consiglio) e Simone Gianini (Consigliere nazionale)
Il vice-presidente: Gianni Ghisla

Primi firmatari

Personalità:

Elia **Agostinetti**-Cons. com. Mendrisio, Alberto **Agustoni**-Awv., Beat **Allenbach**-giornalista pens., Renzo **Ambrosetti**-UNIA, Céline **Antonini**-Cons. com. Lugano, Bruno **Arrigoni**-Sindaco Chiasso, Omar **Balli**-Dep. Gran Consiglio, Diego **Baratti**-ProGottardo, Carola **Barchi**-Cons.com. Lugano, Rolando **Benedick**-Imprenditore, Sara **Beretta-Piccoli**, Dep. Gran Consiglio, Sergio **Bernasconi**-Sindaco Novazzano, Luca **Bolzani**-Pres. AGIRE/impreditore, Giuditta **Botta** -Arch., Mario **Botta** -Arch., Alberto **Bramanti**-Prof. Univ. Bocconi, Mario **Branda**-Sindaco Bellinzona, Marco **Cameroni**-già Console generale, Bixio **Caprara**-Dir. CST/Dep. GC, Tazio **Carlevaro**-Dr. Med., Giampiero **Casagrande**-editore, Luca **Cattaneo** -Awv., Luca **Clavarino**-Dr. Arch./Amb. di Genova, Alessandro **Cedraschi**-Dep. GC, Agostino **Clericetti**-Ing., Federica **Colombo**-Arch., Carla **Cometta**, Flavio **Cometta**-Awv., Gabriele **Corte**-Dir. di banca, Mattea **David**-Cons.com. Lugano, Riccardo **De Gottardi**-ProGottardo Mauro **Dell'Ambrogio**-già segr. di Stato, Monica **Duca Widmer**-Pres. Consiglio USI, Pia **Durisch**-Arch., Bernard **Ecoffay**-Fondateur du FORUM ENGELBERG, Maddalena **Ermotti-Lepori**-Dep. GC, Fernando **Farba**-Giornalista, Alex **Farinelli**-Cons. Nazionale, Loris **Fedele**-Giornalista, Natalia **Ferrara**-Dep. GC, Lara **Filippini**-Dep. Gran Consiglio, Walter **Finkbohner**-ProGottardo, Paolo **Foa**, Giorgio **Fonio**-Cons. nazionale, Gabriele **Gendotti**-già CdS, Sabrina **Gendotti**-Dep. GC, Simona **Genini**, Dep. GC, Franco **Gervasoni**-Dir. SUPSI, Renzo **Ghisla**-Dr. Med., Gianni **Ghisla**, ProGottardo, Alessandra **Gianella**-Dep. CG, Alex **Gianella**-Dep. CG, Simone **Gianini**-Cons. Nazionale, Rinaldo **Gobbi**-ProGottardo, Attilio **Gorla** - Ing., Alexander **Grass**-giornalista, Michele **Guerra**-già. Pres. Gran Consiglio, Francesco **Hefti**-ProGottardo, Kaj **Klaue** -Dr. med./PD, Giorgio **Krüsi**-Cons. com. Bellinzona, Bernhard **Kunz**- HUPAC, Giovanni **Lombardi**-economista, Cristina **Mademi**-Dep. GC, Roberto **Manzi**-ProGottardo Piero **Marchesi**-Cons. nazionale, pres. Dep. Ticinese, Pietro **Martinelli**-Ing./già Cons. di Stato, Mauro **Martinoni**, Giovanna **Masoni Brenni** Awv., Adriano **Merlini**, Doc./sindacalista, Giovanni **Merlini**-Awv. già CN/pres. SUPSI, Tommaso **Merlini**, Massimo **Mobiglia**-Arch./Granconsigliere, Aldo **Nolli**-Arch., Lara **Olgiate**-Cons. com. Lugano, Paolo **Ortelli**-Dep. CG, Luca **Pagani**-Sindaco Balerna, Paolo **Pamini** Cons. Nazionale, Roberta **Passardi**-Dep. CG, Lorenz **Pascucci**-ProGottardo, Giovanni **Pedrozi**-Ing. Pedrozzi & Ass., Fulvio **Pelli**-Awv., già CN, Aron **Piezzi**-Dep. CG, Nicola **Pini**, Dep. CG/Sindaco Locarno, Gabriele **Ponti**-Dep. GC, Marzio **Proietti**,-municip. Valmara, Matteo **Quadranti**- Dep. GC, Lorenzo **Quadri**-Cons. Nazionale, municip. Lugano, Remigio **Ratti**-Prof./economista, Giambattista **Ravano**-Prof./SUPSI, Giancarlo **Ré**-Ing., ProGottardo, Fabio **Regazzi**-Cons. agli Stati/Pres. USAM, Bernardino **Regazzoni**-già ambasciatore, Maria Cristina **Regazzoni**, Luca **Renzetti**-Dep. CG, Renzo **Respini**-Awv./già CdS, Giò **Rezzonico**-Editore, Andrea **Rigamonti**-Dep. CG, Enea **Rossetti**-municip. Riviera, Angelo **Rossi**-Prof./ economista, Simona **Rusconi**-Sindaca Massagno, Andrea **Sanvido**-GC/vicecapogr. Lega, Fabio **Schnellmann**-Dep. CG, Alessandro **Speziali**-Dep. CG, Paolo **Spinedi**-Pres. SIA, Silvio **Tarchini** -impreditore, Diana **Tenconi**-Dep. CG, Omar **Terraneo**-Dep. CG, Stefano **Tibiletti**-Arch., Diego **Vassena**-Municip. Balerna, Stefano **Vescovi**-Ambasciatore, Hans-Peter **Vetsch**-Segretario Gotthard-Komitee, Rocco **Vitale**- ProGottardo, Felix **Wettstein**-Arch., Tiziano **Zanetti**-Dep. CG, Cristina **Zanini Barzaghi**-Dep. Gran Consiglio, Giordano **Zeli**-Awv.

Comuni ed enti:

Chiasso, Balerna, Bellinzona, Bissone, Collina d'Oro, Comano, Gravesano, Lugano, Lamone, Locarno, Massagno, Mendrisio, Minusio, Morbio Inferiore, Novazzano, Paradiso, Torricella-Taverne, Vacallo, Val Mara, Vernate, Vezia // Associazione Industrie Ticinesi (AITI), Ente Regionale per lo Sviluppo del Luganes-e (ERSL), Sindacato del personale dei trasporti (SEV)

L'elenco dei firmatari viene aggiornato sul sito: www.progottardo.ch