



ALPTRANSIT:

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

All'attenzione

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

Chiasso, nel 150 anniversario della Stazione internazionale, maggio 2024

La ProGottardo-Ferrovia d'Europa,

➤ considerato che

- a. **Alptransit** (AT), dopo l'apertura delle gallerie di base del Gottardo e del Ceneri, si ferma a Lugano e restano disattese sia le circonvallazioni del traffico merci dei centri urbani, fra cui Bellinzona e Lugano, sia gli accessi al nuovo asse ferroviario nella Svizzera centrale, dall'Italia e dalla Germania,
- b. la *Prospettiva Ferrovia 2050*, strategia proposta dal Consiglio Federale (CF) e 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 delle brevi e medie distanze delle aree transfrontaliere come la Regio insubrica,
 - ⇒ 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. integrare 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 del **2026** 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, assieme alle Autorità della Regio insubrica e della Lombardia, promuovano i passi necessari a sostegno del completamento di AT, fra cui una piattaforma per i vari attori interessati in grado di 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" e 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 i recenti anni Novanta. Il popolo svizzero si espresse 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), con il Lötschberg, ma senza gli accessi, la cui realizzazione non viene 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.
- Si danno così le premesse non solo per ottimizzare le condizioni del traffico regionale nei Cantoni interessati a nord delle Alpi, ma anche per approdare alla ferrovia ad alta velocità, per inserirsi nella rete europea 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 un'opera epocale. L'investimento di 23 miliardi di franchi per le tre gallerie di base, con l'aggiunta di oltre 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, soprattutto con la Regio insubrica. Tutti fondamentali elementi costitutivi di AT.

- Sul piano politico, nel **2022** il Consiglio Federale lancia 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. Questa prospettiva, 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.
- L'itinerario politico lascia tuttavia aperta un'opportunità per correggere queste scelte. Nel **2026** il CF presenterà un **Messaggio** sugli ampliamenti successivi alle realizzazioni previste entro il 2040. È in questo Messaggio che dovrà apparire la pianificazione di massima del completamento di AT a tappe a partire dal 2040.

2. Questioni centrali

Dati questi presupposti, si pongono due questioni centrali:

- come suscitare un **interesse reale** da parte dei 13 cantoni del Comitato del San Gottardo e, più in generale, 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** economiche, finanziarie, logistiche, ecc. affinché un tale completamento possa essere realisticamente e concretamente avviato con le necessarie 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 al 2040, assorbendo in toto le risorse finanziarie previste dal Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FIF) fino al 2040, risorse che probabilmente non basteranno. Ciò favorisce gli specifici interessi regionali, alimenta la narrazione secondo cui, con le gallerie di base del Gottardo e del Ceneri, AT sarebbe conclusa, e ne eclissa il completamento dall'agenda politica. È dunque realistico presupporre che un valore aggiunto possa derivare dal completamento di AT? Sì, ma ad alcune condizioni: a) che si torni ad una visione della Svizzera quale componente centrale di una rete europea non solo dei trasporti ma 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 considerino l'asse nord-sud non come semplice via di transito di scarso valore ma come fonte di arricchimento culturale, sociale ed economico anche a livello regionale.

➤ **Contesto europeo.**

Nel 1992 la Svizzera sottoscrive l'accordo sul traffico con la Comunità europea 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: nel DNA di Alptransit, Svizzera ed Europa sono equamente contemplate. Ma i segnali in arrivo oggi dal nostro Paese sembrano cambiati, trascurano che l'UE mira a obiettivi economici e ambientali (Green Deal; Next Generation EU) legati ad uno spazio ferroviario-integrato ad alta velocità, la cui base è la rete transeuropea, TEN-T. In questa rete e nell'insieme della connettività europea, l'asse transalpino Reno-Alpi mantiene la sua importanza centrale. Da un lato per le merci, perché più veloce ed efficiente delle alternative ferroviarie e marittime. Ma, dall'altro lato le potenzialità derivano ora soprattutto dal traffico passeggeri. Con le sue attuali scelte, la Svizzera trascura quest'evoluzione, non porta a termine i propri investimenti e rischia la marginalizzazione. Che ne è del traffico passeggeri e degli impulsi economici, culturali e sociali che ne derivano? La Germania ha sì accumulato un notevole ritardo nella realizzazione degli accessi tra Karlsruhe e Basilea (previsti entro il 2040), ma l'Italia ha ripreso con intensità gli investimenti nei porti liguri e nel raccordo con la Lombardia e Milano che, con l'Insubria, stanno rilanciando il proprio ruolo di polo europeo dell'innovazione e della cultura. Numerose sono in effetti le voci in Svizzera che hanno colto l'importanza di intensificare l'interesse per le regioni del nord d'Italia e che ribadiscono l'esigenza di un sistema di mobilità collegato alla rete europea.

➤ **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, l'evoluzione resta incerta. In ottica regionale, motivi di sicurezza, di grave carico ambientale, di ingestibilità del traffico motorizzato, e in special modo di sviluppo territoriale, economico e culturale rendono il completamento di AT indispensabile, per permettere

- il raggiungimento di obiettivi molto concreti quali la riduzione dei tempi di percorrenza verso Milano e Malpensa, il miglioramento della concorrenzialità della ferrovia nell'area di frontiera,
- e più in generale la realizzazione di una mobilità flessibile, integrata ed efficace, che faccia dell'area transfrontaliera una vera e propria Città dei Laghi, 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.

➤ **Aspetti tecnico-finanziari.**

Buona parte degli studi di fattibilità per il completamento di AT, compreso la tratta Lugano-Chiasso, sono stati realizzati e richiedono degli approfondimenti necessari 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 grandi progetti di ampliamento, e realisticamente non basteranno. Per il completamento delle diverse tappe di AT a sud delle Alpi i costi potranno raggiungere i 13 miliardi. Pur trattandosi di opere da realizzare a partire dal 2040, le risorse disponibili non saranno sufficienti. È pertanto essenziale pensare a modalità di finanziamento che, come alle origini dell'opera gottardiana, ricorrano se del caso a risorse private e al concorso internazionale.

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 con questo **Memoriale.**

Per la ProGottardo-Ferrovia d'Europa

I co-presidenti: Alex Farinelli (Cons. Nazionale), Federica Colombo (Arch. ETH-SIA), Kai Klaue (PD, Dr. Med.)

Il vice-presidente: Gianni Ghisla (PhD)

Primi firmatari

Autorità politiche

Enti

Personalità

*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)

BOZZA