



ProGottardo – Ferrovia d'Europa

c/o Studio Botta arch., via Beroldingen 26, 6850 Mendrisio / www.progottardo.ch / info@progottardo.ch

NON PERDIAMO IL TRENO: PROSPETTIVA FERROVIA 2050+

Scheda informativa 4

Agenda politica: urgenze

Nella migliore delle ipotesi, il completamento di Alptransit in Ticino potrà iniziare a concretizzarsi a partire dal 2035, e solo se il Consiglio Federale inserirà le relative opere nel Messaggio all'indirizzo del Parlamento che deve allestire entro il 2026, in aggiunta a quanto già pianificato entro il 2035. Affinché ciò sia possibile occorre dare avvio ancora nel 2023 alla progettazione di massima di queste opere (cfr. Rapporto dell'Ufficio federale dei trasporti del 20.2.2023, no. BAV-2014-4/2/1/3).

Il completamento di Alptransit si trova pertanto in competizione con altri grandi progetti ferroviari già in lista e parzialmente in fase avanzata di progettazione (*collegamento diretto Aarau–Zurigo, passante stazione di Lucerna, passante della rete suburbana trinazionale Basilea, potenziamento Losanna–Berna, accelerazione Winterthur–San Gallo*), può però contare sulle recenti decisioni del Parlamento in favore della *Croce federale della mobilità* che di fatto impone al Consiglio Federale di reinserire nella “Prospettiva ferrovia 2050” gli assi ferroviari da confine a confine per assicurare il collegamento con l'Europa.

È quindi evidente che unicamente con a) una forte pressione politica, con relative alleanze, e b) con la definizione di chiare priorità stabilite con lungimiranza, sarà possibile per il Ticino ottenere la progettazione del completamento di AlpTransit.

L'agenda politica dal punto di vista ticinese

- Nel messaggio 2026 il CF è tenuto a sottoporre al Parlamento un nuovo piano d'azione che vada oltre il 2035, ma da integrare nel PROSSIF 2035 (Programma di sviluppo strategico dell'infrastruttura ferroviaria), già deciso dal Parlamento nel 2019. A tale scopo necessita delle basi progettuali, per tutti i progetti (cfr. sopra), in particolare per Alptransit, finora non previsto.
- La progettazione di massima deve quindi essere avviata subito, altrimenti non sarà più possibile “salire sul treno del 2035”! Affinché il CF e l'Ufficio Federale dei Trasporti prendano le necessarie decisioni, relative al finanziamento e all'avvio della progettazione, occorre che dal Ticino arrivi un messaggio deciso, chiaro e unanime.
- Tre sono le componenti essenziali che entrano nel progetto di completamento dell'Alptransit, la cui portata non è solo ticinese, ma svizzera ed europea: La circonvallazione di Bellinzona, la circonvallazione di Lugano con la tratta fino a Chiasso (variante base), e la cosiddetta Gronda-Ovest (per il trasporto merci).



Visione, tappe e priorità

- In una prospettiva a lungo termine, e in funzione dell'evoluzione del traffico passeggeri e merci, tutte e tre le componenti possono avere una loro legittimità. Tuttavia, il quadro attuale, in ottica ticinese e svizzera, impone a breve termine delle priorità che dipendono dalla **qualità delle prestazioni**, dalla **sicurezza nelle stazioni** e dalle esigenze di **organizzazione territoriale**: inserimento nella rete europea; collegamenti EC/IC su lunghe medie distanze e rafforzamento della rete regionale TILO; riassetto infrastrutturale, urbano e ambientale del Ticino e della regione transfrontaliera.
- Le **priorità** per i lavori di **progettazione di massima** da realizzare in funzione della loro considerazione nel Messaggio del CF 2025/26 per gli investimenti del dopo 2035 sono pertanto almeno:
 - **la circonvallazione merci di Bellinzona (binario unico),**
 - **la circonvallazione di Lugano (Vezia-Melide), con la possibile aggiunta del segmento Melano-Chiasso.**

Si potranno così aprire le prospettive di riassetto urbanistico dei centri di Bellinzona, di Lugano e del Mendrisiotto, quali componenti della Città-Ticino e della città policentrica transfrontaliera di oltre 2 milioni di abitanti.

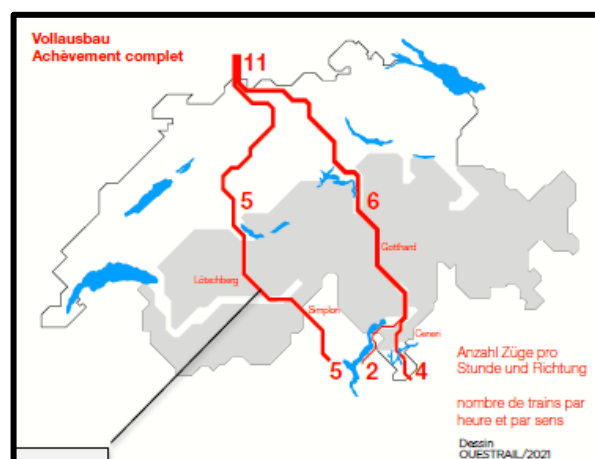
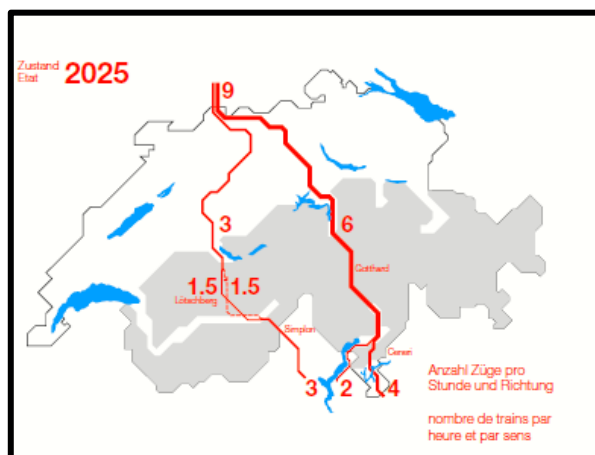
Appendice: La questione del traffico merci

Alla base delle priorità indicate vi è la valutazione dell'evoluzione delle capacità complessive sugli assi ferroviari del Lötschberg-Sempione e del San Gottardo entro il 2035.

Entro il 2030-35 la capacità di trasporto merci sull'asse del Lötschberg/Sempione passerà da **3 a 5 treni merci /ora**; quasi come l'asse del Gottardo (6 treni, 2 via Luino, 4 su Chiasso). Il nuovo quadro è il risultato del completamento a due binari della galleria di base del Loetschberg, della ristrutturazione della stazione di Briga e del potenziamento dell'accesso al Sempione da Novara a Domodossola (2028), con un finanziamento svizzero di 134.5 milioni di franchi (Accordo tra CH e I, Locarno, 9/2020).

2 treni in più sull'asse del Sempione entro il 2030-35 fanno slittare a più tardi (cfr. figure a lato, Oustrail 2021) **l'ipotesi della «Gronda Ovest»**, pensata per 2 treni merci/ora e non ancora oggetto di intesa con la parte italiana.

Resta acquisito **che le circonvallazioni merci delle stazioni di Bellinzona e di Lugano (Vezia-Melide)** permetteranno da un lato di liberare le due stazioni dal peso del traffico merci e dai **rischi di sicurezza** nonché, di mettere a disposizione una **migliore offerta** per il traffico passeggeri a livello regionale e nel rapporto strada-ferrovia per il traffico a lunga percorrenza.



Maggio 2023