



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 1

Situazione di partenza

Consiglio Federale: PROSPETTIVA FERROVIA 2050

Ritorno dalla strada alla ferrovia

A partire dagli anni 1950 e per alcuni decenni, la mobilità stradale aveva preso il netto sopravvento nelle abitudini della gente e nella politica dei trasporti. Le autostrade erano diventate emblema di modernità, progresso e benessere. Successivamente, dopo il 1980 si è assistito ad una rinascita della ferrovia. Un ruolo importante venne assunto dal vasto programma di ammodernamento “Ferrovia 2000” (referendum popolare 1987). La rete ferroviaria svizzera ha potuto così riaffermarsi come una delle più dense a livello mondiale e riproporsi, nella sua vocazione originaria, quale asse principale per il trasporto transalpino delle merci e delle persone. Nel 1992 il popolo svizzero ha dato il via libera alla costruzione delle trasversali, con conferma – e parziale ridimensionamento – nel 1998, tramite il decreto federale, accettato in votazione popolare, per il finanziamento dei progetti d'infrastruttura dei trasporti pubblici (FTP), assicurando così di fatto l'ammodernamento e il potenziamento della ferrovia. Nel frattempo il popolo svizzero aveva accettato nel 1994 l'iniziativa in favore della protezione delle Alpi che impone nella Costituzione la limitazione del traffico pesante su strada e il suo trasferimento su ferrovia. Nel 2007 entra in funzione la galleria di base del Lötschberg (34 km), nel 2016 viene inaugurata quella del Gottardo (57 km) e nel 2020 quella del Ceneri (15 km): in questo modo vi sono i presupposti per approdare alla ferrovia ad alta capacità e velocità ed inserirsi nella rete internazionale, pure in costruzione. Questi presupposti sono però anche la condizione necessaria per due evoluzioni: in generale per nuove forme di mobilità, intelligenti e flessibili, che siano compatibili con le esigenze dell'ambiente, del territorio e degli sviluppi economici e culturali; in particolare per il Ticino e la regione insubrica per delineare concretamente il grande progetto di ristrutturazione urbana, territoriale e culturale Città Ticino/Città dei Laghi.

Ferrovia 2050: strategia a lungo termine senza il completamento di Alptransit!

Il Consiglio Federale è tenuto a redigere un rapporto sulla situazione della ferrovia ogni 4 anni. L'attuale versione, definita Prospettiva FERROVIA 2050, è stata messa in consultazione nel 2022. Si è in attesa dei risultati. Essa rappresenta la “base strategica aggiornata per lo sviluppo a lungo termine della ferrovia e ulteriori fasi di ampliamento che tiene conto delle Prospettive di traffico 2050, del Piano settoriale dei trasporti, parte programmatica, e della strategia climatica ed energetica della Svizzera.”

Il CF intende potenziare in primo luogo la ferrovia sulle brevi e medie distanze con una maggiore offerta del traffico regionale e valorizzazione delle stazioni suburbane. I crediti previsti per la fase di attuazione 2035 prevedono diversi progetti, fra cui il completamento (almeno parziale) della galleria di base del Lötschberg, ma **escludono il completamento della linea del Gottardo verso sud.**

Fase di attuazione 2035 e oltre: margini di manovra stretti

La Prospettiva FERROVIA 2050 si basa, tra l'altro, sulle fasi di attuazione 2025 (Programma strategico dell'infrastruttura ferroviaria /PROSSIF) e 2035. La fase di attuazione PROSSIF 2025 è acquisita e in fase di realizzazione.

La fase di attuazione 2035

“... prevede investimenti per 11,9 miliardi di franchi da realizzare entro il 2035. (...) Nella programmazione finanziaria sono inoltre stati inseriti i mezzi necessari per pianificare un'ulteriore fase di ampliamento. In questo senso viene attribuita particolare importanza a progetti che, per la loro portata finanziaria o lo stadio di progettazione non sufficientemente avanzato, non sono stati inseriti nella fase di ampliamento 2035, tra cui il passante di Lucerna, il nuovo collegamento diretto Aarau–Zurigo e la rete suburbana trinazionale di Basilea (passante di Basilea [Herzstück Basel]. Nell'ottica della pianificazione a finestra mobile la fase di ampliamento successiva dovrà essere sottoposta alle Camere federali entro il 2026.” (Messaggio concernente la fase di ampliamento 2035 del Programma di sviluppo strategico dell'infrastruttura ferroviaria, 18.078, del 31.10.2018)

I margini di manovra sono dunque ristretti e riguardano la prossima fase di ampliamento, quindi di per sé a partire dal 2035, con orizzonte realizzativo 2040 /2045. Tenendo in considerazione le decisioni del Parlamento in favore della “Croce federale della mobilità”, deve sussistere la possibilità che il completamento di Alptransit venga considerato in questa nuova fase e quindi discusso in Parlamento nel **2026**. Affinché ciò sia possibile, è indispensabile che la progettazione di massima venga avviata subito, così da poter essere sul tavolo del Parlamento come parte del relativo messaggio.

Presa di posizione **ProGottardo-Ferrovia d'Europa**

Nella sua presa di posizione, la **ProGottardo-Ferrovia d'Europa** lamenta che la prospettiva FERROVIA 2050 del Consiglio Federale, con una visione conservatrice e svizzero-centrica,

- dimentica il completamento di AlpTransit da frontiera a frontiera, rimandandone la realizzazione alle calende greche (dopo il 2050),
- trascura il contesto internazionale e il collegamento della rete svizzera alla rete europea AV,
- dimentica, in contraddizione con l'obiettivo di valorizzazione delle zone urbane e di protezione ambientale, sia le circonvallazioni di Bellinzona e Lugano sia il completamento a sud di Lugano,
- penalizza gli itinerari viaggiatori internazionali a lunga percorrenza.

Per queste ragioni **ProGottardo-Ferrovia d'Europa** chiede che la prospettiva FERROVIA 2050 venga ampliata in **FERROVIA 2050+**, aggiungendo, in sintonia con il postulato della cosiddetta “Croce federale della mobilità”,

- la realizzazione collegamento del sistema ferroviario nazionale a quello dei Paesi confinanti e alla rete europea TEN-T;
- un **completamento di Alptransit** che rispetti le esigenze del Cantone e del suo sviluppo verso un agglomerato urbano transfrontaliero (Città Ticino/Città dei Laghi), comprensivo delle aree confinanti di Como, Varese e Milano e che favorisca al massimo il traffico passeggeri regionale;
- venga inserita nel nuovo piano d'azione, messaggio/dibattito parlamentare **2026**/realizzazione dopo il 2035, la progettazione di massima della realizzazione del completamento di Alptransit con le circonvallazioni di Bellinzona e Lugano e con la tratta Melano- Chiasso;
- per il **trasporto merci**, vi sia una valutazione che consideri le reali capacità disponibili attraverso il Sempione-Lötschberg, così da permettere, in funzione degli sviluppi, di un giudizio circostanziato dell'opportunità o meno di realizzare la cosiddetta “Gronda Ovest”.

Maggio 2023