

COMMISSIONE SPECIALE
**“Valorizzazione e tutela dei territori montani e di confine;
rapporti tra Lombardia e Confederazione Svizzera”**

(in sede deliberante ai sensi dell’articolo 40 del Regolamento generale del Consiglio regionale)

XII LEGISLATURA

ATTI: 2023/XII/2.6.5.9

SEDUTA del 6 febbraio 2025

DCCR XII/802/S001

Presidenza del Presidente
Giacomo ZAMPERINI

Segretario: il Consigliere
Michele SCHIAVI

Consiglieri componenti della Commissione:

BRAVO Carlo
CARZERI Claudia
CESANA Marisa
FELTRI Vittorio
FERRAZZI Luca
GADDI Sergio
GALLIZZI Nicolas
INVERNICI Diego
LICATA Giuseppe
MASSARDI Floriano
MAZZOLENI Alberto

MONTI Emanuele
NOJA Lisa
ORSENIGO Angelo Clemente
PALADINI Luca
POLLINI Paola
ROSATI Onorio
SCANDELLA Jacopo
SCHIAVI Michele
SNIDER Silvana
ZAMPERINI Giacomo
ZOCCHI Luigi

Risultano presenti alla votazione i Consiglieri:

BRAVO Carlo, CAPPELLARI Alessandra (in sostituzione del Cons. SNIDER Silvana), CARZERI Claudia, CESANA Marisa, FERRAZZI Luca, GADDI Sergio, INVERNICI Diego, MASSARDI Floriano, MAZZOLENI Alberto, MONTI Emanuele, PONTI Luigi (in sostituzione del Cons. ORSENIGO Angelo Clemente), SCHIAVI Michele, ZAMPERINI Giacomo, ZOCCHI Luigi

per un totale di voti rappresentati pari a 54

OGGETTO: RISOLUZIONE CONCERNENTE IL COMPLETAMENTO DI ALPTRANSIT

INIZIATIVA: COMMISSIONE SPECIALE “VALORIZZAZIONE E TUTELA DEI TERRITORI MONTANI E DI CONFINE; RAPPORTI TRA LOMBARDIA E CONFEDERAZIONE SVIZZERA”

CODICE ATTO: RIS/9

LA COMMISSIONE SPECIALE “VALORIZZAZIONE E TUTELA DEI TERRITORI
MONTANI E DI CONFINE; RAPPORTI TRA LOMBARDIA E CONFEDERAZIONE
SVIZZERA”

Vista la proposta di risoluzione n. 9, ai sensi dell’articolo 40 del Regolamento generale;

con votazione nominale, che dà il seguente risultato:

voti rappresentati:	54
voti favorevoli:	54
voti contrari:	0
astenuti:	0

DELIBERA

di approvare il testo della risoluzione n. 9 concernente il completamento di AlpTransit, nel testo che così recita:

“La Commissione speciale
“Valorizzazione e tutela dei territori montani e di confine; rapporti tra Lombardia
e Confederazione svizzera”

premessi che

- da oltre 30 anni la politica dell’Unione Europea persegue la creazione della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T), l’apertura alla concorrenza dei mercati e l’obiettivo di una "mobilità sostenibile";
- nel 2020 la Commissione europea, fondandosi sul suo libro bianco del 2011 (Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti – Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile), ha presentato la strategia per una mobilità sostenibile e intelligente, comprensiva delle misure per portare a una riduzione del 90 % delle emissioni dei trasporti entro il 2050, fra cui il trasferimento di una quota sostanziale delle merci dalla strada alla ferrovia;
- nel 2020 la EU Strategy for the Alpine Region (EUSALP) ha inserito AlpTransit Sud tra i progetti europei in grado di contribuire agli obiettivi della strategia UE per la regione alpina e come parte integrante del corridoio Reno-Alpi (oggi: Mare del Nord-Reno-Mediterraneo) tra Rotterdam e Genova;
- recentemente, il 24 aprile 2024, il Parlamento europeo ha approvato il nuovo regolamento sullo sviluppo della rete europea dei trasporti, confermandone gli obiettivi. La ridefinizione della rete comprende il corridoio Mare del Nord-Reno-Mediterraneo, con le tratte di Alptransit – Gottardo e Lötschberg, quali componenti centrali (“core network”) del sistema da portare a realizzazione. In quest’ottica l’articolo 56 prevede che *“L’Unione può concludere accordi ad alto livello con i paesi vicini interessati al fine di conseguire un approccio coordinato e sincronizzato per quanto riguarda l’attuazione dei corridoi di trasporto europei e delle priorità orizzontali.”*;

considerato che

- nel contesto italiano e lombardo, la rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) assume un ruolo strategico centrale per la resilienza e per lo sviluppo del sistema economico, ma anche per l'evoluzione della realtà sociale e territoriale. Agli assi Nord-Sud spetta una posizione di preminenza, con il corridoio centrale Mare del Nord-Alpi-Mediterraneo ad avere, non da ultimo per ragioni storiche e geopolitiche, un ruolo privilegiato;
- i grandi investimenti che attualmente, grazie al PNRR, stanno assicurando il radicale rinnovamento dei porti liguri e delle connessioni con Milano attraverso il Terzo valico vanno completati con i migliori e più veloci collegamenti tra la Lombardia, la Svizzera e il Nord dell'Europa, tanto per le merci quanto per le persone. Si tratta né più né meno che di una condizione vitale per il futuro dell'Italia e delle regioni dell'arco alpino;
- tenendo conto anche degli obiettivi climatici, occorre tra l'altro pensare ad un sostanziale rilancio nel traffico passeggeri dei treni internazionali a lunga percorrenza, aprendo nuove prospettive alle vie ad alta velocità attraverso il Gottardo;
- per la Lombardia che ha già tracciato queste linee strategiche nel suo "Programma regionale Mobilità e Trasporti" del 2016, la priorità dell'asse Nord-Sud di AlpTransit è fuori discussione. Il suo completamento con i potenziamenti necessari degli accessi alle gallerie di base esistenti (Ceneri, Gottardo, Lötschberg) rappresenta da un lato una componente costitutiva e irrinunciabile del sistema trasporti, dall'altro lato si propone come un potente stimolo a medio e lungo termine per il miglioramento e lo sviluppo della rete ferroviaria e per la crescita territoriale e socio-economica in buona parte della Regione a nord di Milano;

rilevato che

- la realtà regionale a nord di Milano si profila per un tessuto urbano policentrico e transfrontaliero con una popolazione di ben oltre due milioni di abitanti che si identifica nella "Città dei Laghi" tra Lario, Ceresio e Verbano;
- le sorti del sistema dei trasporti transalpini sono, come dimostra una storia secolare, l'espressione delle relazioni tra i Paesi alpini e l'Europa. Nel gioco delle intense contrattazioni, sempre soggette alle mutevoli condizioni geopolitiche, il ruolo della Lombardia e del Ticino è sempre stato essenziale, a cominciare dalla fondamentale scelta ottocentesca in favore della linea del Gottardo;

richiamati

- la convenzione tra Italia e Svizzera del 2 novembre 1999, aggiornata il 16 gennaio 2017, che definisce, tra l'altro, l'obiettivo di *"assicurare un collegamento ferroviario ottimale tra la nuova ferrovia transalpina svizzera (NFTA) e la rete ferroviaria italiana, in particolare la rete ad alta capacità (RAC), e di garantire la capacità necessaria del trasporto ferroviario internazionale di viaggiatori e di merci tra la Svizzera e l'Italia"* e specifica, fra le diverse misure, quella della *"costruzione di una nuova linea ad alta capacità da Lugano verso Milano che colleghi la NFTA alla RAC"*;
- l'accordo del 28 gennaio 2014 tra il Consiglio federale svizzero e il Governo della Repubblica Italiana per lo sviluppo delle infrastrutture della rete ferroviaria di

collegamento tra la Svizzera e l'Italia;

- l'accordo tra Italia e Svizzera del 3 settembre 2020, con cui si specificano gli impegni finanziari ed esecutivi reciproci per assicurare il transito sull'asse Sempione-Lötschberg;
- la dichiarazione d'intenti tra Italia e Svizzera del 6 luglio 2023, con cui si esprime la *"comune intenzione di cooperare per favorire progetti infrastrutturali di rilevanza internazionale ed europea, individuando le misure più idonee e verificandone la fattibilità e l'eventuale possibilità di finanziamento"* e si definisce, tra l'altro, l'obiettivo di *"proseguire la positiva collaborazione tra i due Paesi tramite l'identificazione di obiettivi condivisi"* e si specifica il campo di applicazione nel *"miglioramento dell'infrastruttura ferroviaria e dei servizi tra Italia e Svizzera interessante le seguenti relazioni per il trasporto persone e merci sugli assi del San Gottardo e del Sempione-Lötschberg"*, più specificamente per le tratte tra Basilea/Zurigo e Milano/Genova/Torino e si indicano obiettivi e misure operative relativi al trasporto di persone e merci.

dato atto che

- in data 8 luglio 2024 si è svolto presso la sede del Consiglio regionale della Lombardia un incontro tra rappresentanti del Gran Consiglio della Repubblica e Cantone Ticino, del Consiglio Regionale e della Commissione speciale della Regione Lombardia per i rapporti fra Italia e Svizzera, nel corso del quale è emersa l'intenzione politica di favorire il completamento di AlpTransit;

ritenuto che

- sia necessario un salto di qualità nella messa in rete interna ed esterna quale condizione necessaria per un innovativo processo di valorizzazione del capitale territoriale, economico, culturale e sociale già emergente tra gli spazi metropolitani di Milano e di Zurigo;
- occorra di fatto strutturare un territorio transfrontaliero, densamente popolato e storicamente interconnesso quale crocevia di due grandi assi di comunicazione: quello orizzontale pedemontano e quello storico, europeo, dei collegamenti ferroviari e stradali transalpini;
- attualmente la complessa rete dei trasporti, oltre ad essere fattore di sviluppo economico e culturale decisivo per le comunità, rappresenta una parte significativa delle premesse e delle risorse per affrontare la difficile sfida ambientale;
- la componente ferroviaria del sistema mobilità assume un ruolo essenziale, con la necessità di assicurare collegamenti efficaci attraverso le Alpi per la via da sempre più veloce, come testimonia la creazione del servizio ferroviario Ticino-Lombardia TILO, segno tangibile della volontà e capacità di collaborare nell'area transfrontaliera;

rilevato che

- le misure di miglioramento previste nella Dichiarazione d'intenti sottoscritta tra Italia e Svizzera il 6 luglio 2023, per quanto indispensabili, possono contenere ma non risolvere i gravi problemi;

- la verifica dell'adeguatezza del sistema degli accessi e il conseguente completamento del potenziamento del sistema degli accessi alle gallerie ferroviarie di base, a nord dalla Germania, a sud dall'Italia, ma anche all'interno della Svizzera da confine a confine, costituiscono pertanto un'esigenza inderogabile; infatti solo con il completamento del potenziamento necessario del sistema degli accessi si potrà assicurare a lungo termine in maniera valida e duratura una mobilità efficace e intelligente anche nel contesto regionale e dare una prospettiva allo sviluppo della regione metropolitana transfrontaliera (Città dei Laghi), dialogante e interconnessa con Milano;

valutato che

- grandi opere e progetti di questa portata possono essere realizzati solo sullo sfondo di un concetto che, integrando i tre livelli coinvolti – europeo, nazionale e regionale –, sia affidato ad una visione politico-strategica di ampio respiro in cui trovino spazio le esigenze e gli interessi di medio e lungo termine attinenti allo sviluppo economico e territoriale e alla sfida ambientale.

Tutto ciò premesso, visto

l'articolo 40 del Regolamento generale;

impegna il Presidente e la Giunta regionale

ad intervenire nelle sedi istituzionali più opportune, sia nazionali che internazionali, affinché venga intrapreso ogni sforzo politico, diplomatico, tecnico e finanziario necessario per il completamento di AlpTransit con il potenziamento necessario di tutte le linee di accesso.”.

IL PRESIDENTE
(F.to Giacomo ZAMPERINI)

IL CONSIGLIERE SEGRETARIO
(F.to Michele SCHIAVI)

II DIRIGENTE DELLA STRUTTURA
(F.to Francesca Santambrogio)

Il provvedimento si compone di n. 5 pagine