



ProGottardo –
Ferrovia d'Europa
www.progottardo.ch

MEMORIALE 2024

ALPTRANSIT:

**completiamo l'asse ferroviario transalpino del Gottardo,
opera indispensabile per la mobilità delle persone e delle merci, voluta dal popolo e valore aggiunto
per le nuove generazioni.**

All'attenzione

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

Chiasso, nel 150° anniversario della Stazione internazionale, maggio 2024
(VERSIONE DEFINITIVA 24.9.2025)

***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 esplicitare pienamente i suoi effetti quale
sistema di trasporto ecologico e omogeneo.***

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

Firmatari

Comuni

Balerna, Bellinzona, Biasca, Bissone, Breggia, Capriasca, Castel San Pietro, Chiasso, Coldrerio, Collina d'Oro, Comano, Gravesano, Lugano, Lamone, Locarno, Luino, Massagno, Mendrisio, Minusio, Morbio Inferiore, Muzzano, Novazzano, Paradiso, Stabio, Tenero-Contra, Torricella-Taverne, Tresa, Vacallo, Val Mara, Vernate, Vezia

Enti

Associazione Carlo Cattaneo–Lugano; Associazione Industrie Ticinesi (AITI); Camera di Commercio Ticino – industria, artigianato, servizi (La Cc-Ti); Comm. Intercomunale trasporti Locarnese e Vallemaggia; Ente Reg. per lo Sviluppo del Luganese (ERSL); Ente Reg. per lo Sviluppo del Mendrisiotto e Basso Ceresio (ERS-MB); Gruppo “Il Ticino con AlpTransit”; Sindacato del personale dei trasporti (SEV)

Personalità

Elia **Agostinetti**-Cons. com. Mendrisio, Alberto **Agustoni**-Avv., Beat **Allenbach**-giornalista pens., Renzo **Ambrosetti**-UNIA, Marc **Andreae**, Dir. d'orchestra, Gennaro Bernardo-Ing. Céline **Antonini**-Cons. com. Lugano, Bruno **Arrigoni**-Sindaco Chiasso, Omar **Balli**-Dep. Gran Consiglio, Diego **Baratti**-ProGottardo, Carola **Barchi**-Cons.com. Lugano, Charles **Barras**-ex. Dir. Scuola Alb. E Turismo, Rolando **Benedick**-Imprenditore, Sara **Beretta-Piccoli**, Dep. Gran Consiglio, Gennaro **Bernardo**-Ing. ACGottardo, Sergio **Bemasconi**-Sindaco Novazzano, Riccardo **Blumer**-dir. Teatro Architettura, Luca **Bolzani**-Pres. AGIRE/imprenditore, Giuditta **Botta** -Arch., Mario **Botta** -Arch., Alberto **Bramanti**-Prof. Univ. Bocconi, Mario **Branda**-Sindaco Bellinzona, Nadia **Bregoli**-dir. form. cont. SUPSI, Fabrizio **Brusorio**-Op. culturale, Regina **Bucher**, ex dir. Museo H. Hesse, Marco **Cameroni**-già Console generale, Maurice **Campagna**-Prof. Dr., Rosanna **Campagna-Defranceschi**, Bixio **Caprara**-Dir. CST/Dep. GC, Tazio **Carlevaro**-Dr. Med., Giampiero **Casagrande**-editore, Aleario **Cattaneo**-Ferriere Cattaneo, Luca **Cattaneo**-Avv., Adriano **Cavadini**-Economista, già CN e già co-Pres. dell'Ass. svizzera e it. linea ferr. alta capacità Gottardo (ACG), Luca **Clavarino**-Dr. Arch./Amb. di Genova, Alessandro **Cedraschi**-Dep. GC, Agostino **Clericetti**-Ing., Federica **Colombo**-Arch., Stefano **Colombo**-Ing.ETH membro Cam. Comm CH/Milano, Carla **Cometta**, Flavio **Cometta**-Avv., Gabriele **Corte**-Dir. di banca, Achille **Crivelli**, già Canc. Di Stato, Riccardo **Crivelli**-economista, Mattea **David**-Cons.com. Lugano, Riccardo **De Gottardi**-ProGottardo Mauro **Dell'Ambrogio**-già segr. di Stato, Sara **Demir**-Dep. GC, 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, Massimo **Ferrari**-CRT Tre Valli, Claudio **Ferrata**-geografo, Agostino **Ferrazzini**-Pres. società navig. Lago Lugano, Lara **Filippini**-Dep.GranConsiglio,Walter **Finkbohner**-ProGottardo, Paolo **Foa**, Giorgio **Fonio**-Cons.nazionale, Augusto **Gallino**-Dr. Med., Gabriele **Gendotti**-giàCdS, Sabrina **Gendotti**-Dep.GC, Sem **Genini**-Dep. GC, Simona **Genini**,Dep.GC,Franco **Gervasoni**-Dir. SUPSI, Renzo **Ghisla**-Dr. Med., Gianni **Ghisla** – Dr. ProGottardo, Alessandra **Gianella**-Dep. CG, Alex **Gianella**-Dep. CG, Simone **Gianini**-Cons. Nazionale, Rinaldo **Gobbi**-ProGottardo, Attilio **Gorla** - Ing., Alexander **Grass**-giornalista, Hanspeter **Geschwend**-giornalista, Michele **Guerra**- già. Pres. Gran Consiglio, Francesco **Hefti**-ProGottardo, Michele **Jannuzzi**-esp. comunicazione, Kaj **Klaue**-Dr. med. / PD, Giorgio **Krüsi**-Cons. com. Bellinzona, Bernhard **Kunz**- HUPAC, Luigi **Legnani**-Ing.ACGottardo, Daria **Lepori**-Dep. GC, Giovanni **Lombardi**-economista, Ennio **Losa**-clor. Golf Losone, Davide **Lurati**-vicesind. Chiasso, Francesca **Lurati**, Cristina **Maderni**-Dep. GC, Carlo **Maggini**-Dr. Oec./già dir. gen. EOC, Roberto **Manzi**-ProGottardo, Christian **Marazzi**-Prof. /economista, Piero **Marchesi**-Cons. nazionale,pres.Dep.Ticinese, Pietro **Martinelli**-Ing./giàCons.diStato, Piero **Martinoli**-Prof. già rettore USI, Mauro **Martinoni**, Giovanni **Mascetti**, Mari **Mascetti**, Enrico **Mascheroni**-Ing. Coord. Iniz. “Città dei Laghi”, GruppoLavoro Insubrico Rotary Club, Giovanna **Masoni Brenni**-Avv., Massimo **Mastromarino**-Sindaco Lavena P. Tresa Pres. Ass. Comuni it. di frontiera, Adriano **Merlini**-Doc./sindacalista, Fabio **Merlini**-Filosofo/dir. SUFFP, Giovanni **Merlini**-Avv.giàCN/pres.SUPSI, Tommaso **Merlini**, Amalia **Mirante**-economista/Dep. GC, Massimo **Mobiglia**-Arch./Dep. GC, Marco **Montalbetti**-imprenditore, Aldo **Nolli**-Arch., Giorgio **Noseda**-Prof. Dr. Med., Lara **Olgiate**-Cons. com. Lugano, Paolo **Ortelli**-Dep. CG, Alberto **Ossola**, Carla **Ossola**, Luca **Pagani**-Sindaco Balerna, Paolo **Pamini** Cons. Nazionale, Roberta **Passardi**-Dep. CG, Lorenz **Pascucci**-ProGottardo, Fabio **Pedrina**-economista/già CN, Virginio **Pedroni**-insegnante, Fulvio **Pelli**-Avv./già CN, Alessio **Petralli**-dir. Fond. Möbius, Aron **Piezi**-Dep. CG, Nicola **Pini**, Dep. CG/Sindaco Locarno, Verio **Pini**, pres. Coscienza Svizzera, 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**-Avv./già CdS, Giò **Rezzonico**-Editore, Matteo **Rezzonico**-CDO Gruppo CdT, Andrea **Rigamonti**-Dep. CG, Francesco **Rizzi**-arch., Enea **Rossetti**-municip. Riviera, Angelo **Rossi**-Prof./economista, Piergiorgio **Rossi**-imprenditore, Sergio **Rossi**-Prof./economista, Simona **Rusconi**-SindacaMassagno, Giovanni **Saccà**-Ing. ACGottardo, Laura **Sadis**-già CN e Cons. di Stato, Luca Paolo **Salvatori**-Aviation&Motoring Advisor, Andrea **Sanvido**-GC/vicecapogr.Lega, Luca **Scarpellini**, Beppe **Savary-Borioli**-Dr. Med. Dep. GC, Fabio **Schnellmann**-Dep.CG, Antonio **Scettri**, Luigi **Simeone**-Pres. Oper. Doganali Como e Lecco, Marco **Solari**-già pres. Festival di Locarno, Alessandro **Speziali**-Dep. CG, Paolo **Spinedi**-Pres. SIA, Silvio **Tarchini**-imprenditore, Marco **Tela**-docente, Diana **Tenconi**-Dep. CG, Omar **Terraneo**-Dep. CG, Stefano **Tibiletti**-Arch., Diego **Vassena**-Municip. Balerna, Elio **Venturelli**-già dir. Uff. statistica, Mireille **Venturelli**-docente, Stefano **Vescovi**-Ambasciatore, Hans-Peter **Vetsch**-Segretario Gotthard-Komitee, Rocco **Vitale**-ProGottardo, Giacomo **Viviani**, Felix **Wettstein**-Arch., Tiziano **Zanetti**-Dep.CG, Cristina **Zanini Barzaghi**-Dep.GC, Giordano **Zeli**-Avv.

La ProGottardo–Ferrovia d’Europa

con questo Memoriale si appella alle autorità cantonali, nazionali e internazionali come pure alla società civile.

➤ Considerato che

- a. **AlpTransit**, dopo l’apertura delle gallerie di base del Gottardo e del Ceneri, oltre che del Lötschberg, si ferma a Lugano. Restano così 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 –, non contemplando il completamento di AlpTransit, rimandato a ben oltre il 2050, e venendo meno al rispetto della *Legge federale concernente la costruzione della ferrovia transalpina* voluta dal popolo (vedi p. 8)
 - trascura la connessione alla **rete europea** ad alta capacità e velocità TEN-T e ai sistemi regionali sulle brevi e medie distanze delle **aree metropolitane transfrontaliere**, in particolare la Regio insubrica/Città dei Laghi,
 - neglige l’impatto territoriale e ambientale e quindi le esigenze trasferimento modale, di sicurezza e ridondanza, indispensabili su tutto il tracciato alpino,
 - sottovaluta la necessità di integrare la mobilità dei passeggeri sulle medie e lunghe distanze, offrendo anche un’alternativa all’aereo e ottimizzando i flussi merci sull’asse nord-sud,
- c. **AlpTransit** completato con gli accessi 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 visione 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. 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 **AlpTransit** siano considerate, con la concezione d’insieme, nella progettazione di massima prevista con il **Messaggio** del Consiglio Federale (CF), verosimilmente nel **2026**, e realizzate a tappe a partire dal 2040, 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 la pianificazione e il finanziamento delle opere di completamento,
4. i **Cantoni del Comitato del San Gottardo**, determinanti per la scelta del Gottardo nell’Ottocento, in accordo con Lombardia, Piemonte, Liguria e i Cantoni attinenti al Lötschberg (OuestRail), promuovano i passi necessari a sostegno del completamento di AlpTransit, con strumenti adeguati atti a 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. Il rapporto è atteso per l'autunno 2025.
- > 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.



(© Foto Maria Linda Clericetti)

Si tratta quindi di completare un'opera epocale rimasta incompiuta. 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 le esigenze di sicurezza, per l'ottimizzazione del traffico regionale e di confine, specie nell'area metropolitana (Città dei Laghi) che si sta creando con la Regio insubrica e l'area lombarda e, infine, per il valore aggiunto economico e culturale.

- > 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. La Prospettiva mette in secondo piano i collegamenti sulle lunghe distanze, soprattutto per i passeggeri, e di conseguenza sposta il completamento di AlpTransit 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 2026 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 AlpTransit, a tappe e a partire dal 2040.

2. Questioni centrali

Dati questi presupposti, si pongono due questioni centrali:

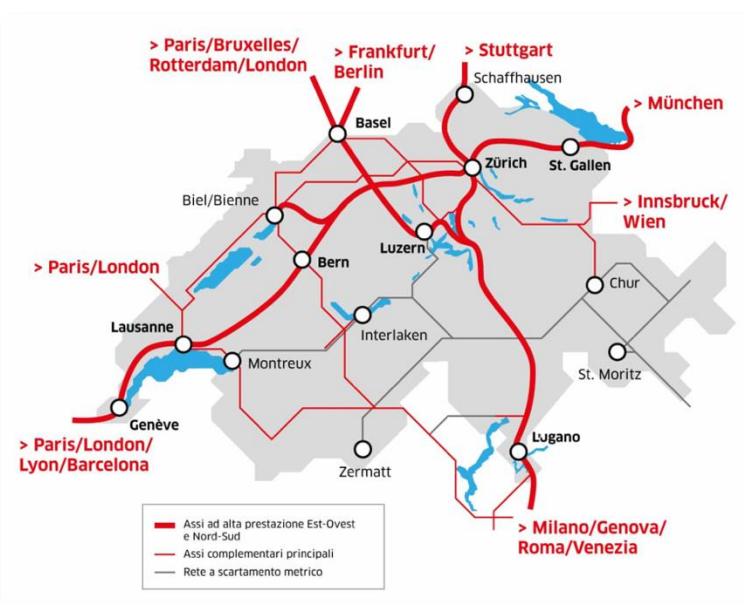
- > come suscitare un **interesse reale** da parte della Svizzera, dell'Italia e dell'Europa per un completamento della trasversale alpina entro tempi ragionevoli, ossia a tappe a partire al più tardi dal 2040?
- > come realizzare le **condizioni**, soprattutto **finanziarie**, affinché ciò possa realisticamente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

3. Le condizioni

> Contesto nazionale.

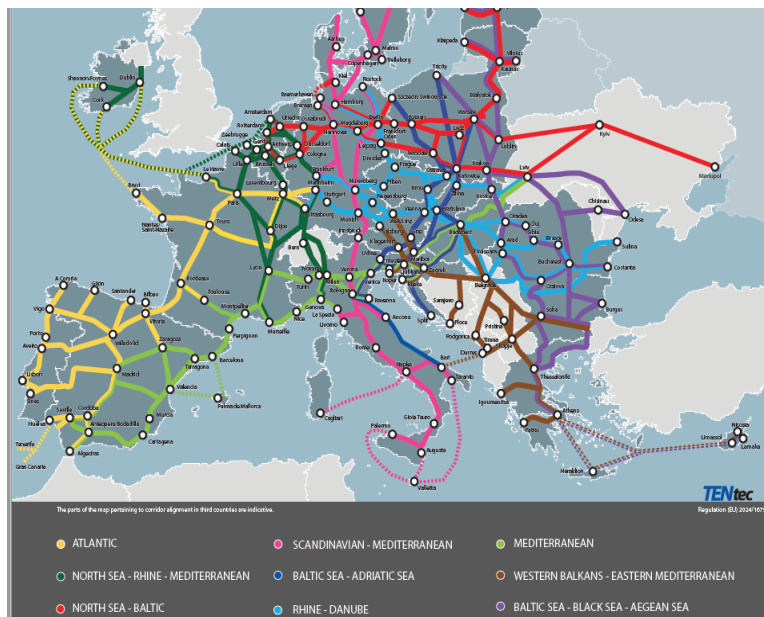
Le FFS sono confrontate con enormi esigenze di manutenzione e di adattamento delle infrastrutture esistenti. Centinaia di progetti, molti di notevole portata per costi e logistica, soddisfano legittime esigenze regionali, in particolare anche dei Cantoni sull'asse a nord del Gottardo. Gli innumerevoli 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, AlpTransit sarebbe consegnata alla storia, ed eclissa il completamento dall'agenda politica. È dunque illusorio pensare che il valore aggiunto del completamento di AlpTransit 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 risorsa culturale, sociale ed economica, anche a livello regionale. In ogni caso: la politica dei trasporti va ridiscussa, il quadro finanziario ripensato con urgenza. Lo impongono l'inarrestabile aumento dei costi, il no popolare all'ampliamento delle autostrade, ma anche le priorità delle FFS che mettono in primo piano sia gli accessi a AlpTransit sia il traffico sulle tratte internazionali.



> 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 (NSRM-Corridor / in verde scuro nell'immagine a fianco) riafferma la sua importanza centrale per merci e passeggeri. Inoltre: 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 AlpTransit. Se la Svizzera trascura quest'evoluzione verrà emarginata. Ciò non deve essere. Da molti versanti, a cominciare dalle FFS, si ribadisce l'importanza prioritaria dei collegamenti con l'Europa, in specie quelli per i passeggeri e l'opportunità di una pianificazione che muova dall'internazionale al locale. L'orizzonte per AlpTransit si sta rischiando.



> 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, in particolare Zurigo, 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 AlpTransit indispensabile (cfr. a lato la variante base Biasca-Chiasso e, a complemento, la cosiddetta Gronda Ovest con un tunnel tra Quartino e Laveno), per realizzare



- obiettivi molto concreti quali la riduzione dei tempi di percorrenza verso Milano e Malpensa, il miglioramento della concorrenzialità della ferrovia in tutta l'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** (vedi a lato), area metropolitana con 2.5 mio di abitanti, centro di innovazione/hub interconnesso con Genova, Milano e con Zurigo, Lucerna e Basilea, con un'elevata qualità di vita, con capacità d'attrazione per gli investimenti economici e quale impareggiabile stimolo per le nuove generazioni.

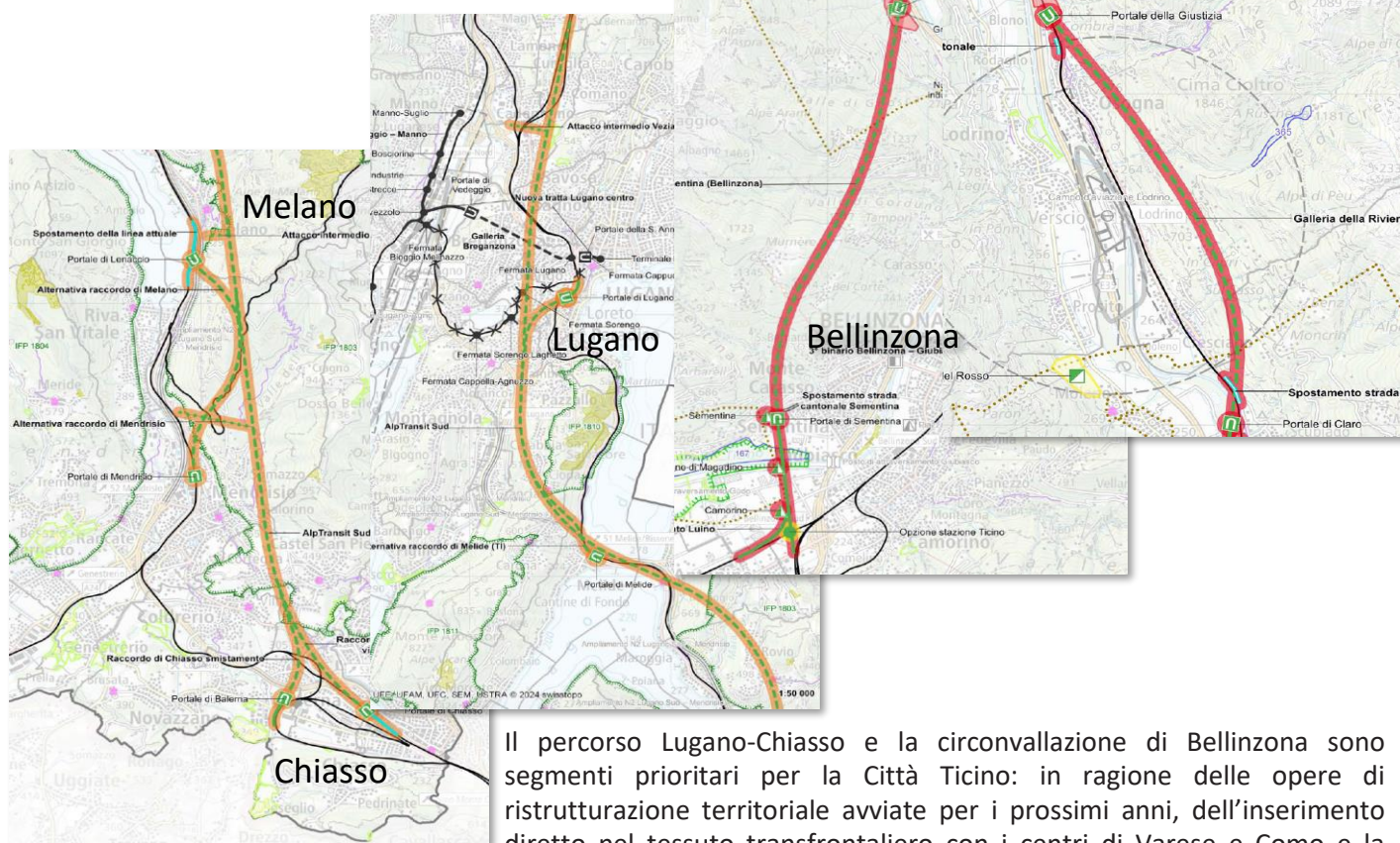
Non farlo sarebbe l'ennesimo smacco storico per il Ticino!



Progetti di massima disponibili tra Biasca e Chiasso

Documenti: Piano settoriale dei trasporti, parte infrastruttura ferroviaria del 16.9.2024

(Schede 10.3 Biasca, 6.1 Bellinzona, 6.2 Lugano-Chiasso)



Il percorso Lugano-Chiasso e la circonvallazione di Bellinzona sono segmenti prioritari per la Città Ticino: in ragione delle opere di ristrutturazione territoriale avviate per i prossimi anni, dell'inserimento diretto nel tessuto transfrontaliero con i centri di Varese e Como e la connessione con l'aeroporto della Malpensa, dell'elevata concentrazione di traffico transfrontaliero e del notevole carico ambientale.

> Aspetti tecnico-finanziari.

Buona parte degli studi di fattibilità per il completamento di AlpTransit, 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, ma si impone anche per ragioni finanziarie. I costi previsti per la fase di ampliamento 2035, che durerà verosimilmente fino al 2045, sono quasi raddoppiati. Di conseguenza, le risorse di 6 miliardi annui assicurate dal Fondo Infrastrutture Ferroviarie (FIF) non basteranno, e il CF non solo prevede di ridefinire le priorità operative, ma si trova di fronte a una nuova situazione che richiede un ripensamento radicale della politica dei trasporti, compreso il finanziamento. Ciò potrebbe tornare a favore di AlpTransit.

Per il completamento delle diverse tappe a sud delle Alpi si prevedono costi – a rischio di aumenti importanti – di ca. 8.7 mia (variante base) e di ca. 4.5 mia per l'ipotesi della Gronda Ovest (tunnel Quartino-Laveno, galleria per le merci di 40km a binario unico, stima grezza con var. +/- 50%, di cui la parte svizzera di ca. 1.2 mia). Le attuali risorse del FIF non saranno di gran lunga sufficienti. Vanno quindi cercate nuove modalità di finanziamento che, come nell'Ottocento e come previsto dalla Costituzione, possano ricorrere a risorse di terzi e internazionali.

Le risposte alle due questioni cruciali di cui sopra non sono immediate. Tuttavia, considerando che al nord delle Alpi i bisogni regionali verranno in larga misura soddisfatti con i progetti previsti entro il 2045, è possibile e ragionevole evitare il trabocchetto delle valutazioni a breve termine e degli interessi regionali specifici con il loro effetto paralizzante. Serve 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.**

Legittimazione politica e della società civile (testi originali su www.progottardo.ch)

- **Alleanza sud delle Alpi:** nel corso del 2025 si è costituita un'alleanza spontanea di intenti legislativa transfrontaliera a sud delle Alpi in favore del completamento di AlpTransit. Vi aderiscono il Canton Ticino e le Regioni Lombardia, Piemonte e Liguria. L'Alleanza ha inviato una lettera d'intenti alle autorità svizzere italiane ed europee.
- **Risoluzione del Gran Consiglio** della Repubblica e Cantone Ticino votata all'unanimità il 23 maggio 2023 a favore di un avvio immediato della progettazione di massima delle linee di accesso ad AlpTransit.
- **Risoluzione del Gran Consiglio** della Repubblica e Cantone Ticino votata il 19 novembre 2018 che invita l'Autorità federale ad avviare, senza interruzioni, il completamento di AlpTransit da frontiera a frontiera quale ferrovia nazionale e ferrovia d'Europa e asse di collegamento nord-sud e est-ovest in tutte le parti del Paese nell'ambito di quello che viene definito il concetto di "Croce federale della mobilità".
- **Appello della ProGottardo-ferrovia d'Europa** con la collaborazione dei movimenti giovanili dei Partiti ticinesi rappresentati in Gran Consiglio, sottoscritto da oltre undici mila persone per rivendicare il completamento degli accessi alle gallerie di base di AlpTransit.
- Numerosi **atti parlamentari**, fra cui: nel 2017 la mozione della Comm. dei trasporti e delle telecomunicazioni a firma Dittli richiedente un concetto di rete ferroviaria nel senso di una *croce federale della mobilità*; nel 2018 la mozione di M. Romano e dei parlamentari ticinesi con una rivendicazione analoga, reiterata nel 2022 con una nuova mozione (Olivier/Romano/ Wicki/) accettata dal Parlamento ad ampia maggioranza.

Basi legali

- **Legge federale concernente la costruzione di una ferrovia transalpina (LTAIp)** del 4 ott. 1991, votata dal popolo nel 1992, stato 1 dic. 2019.

Art. 1: La Confederazione realizza un progetto di grande portata per tutelare la sua posizione in Europa nell'ambito della politica dei trasporti e per proteggere le Alpi da nuove immissioni dannose all'ecologia. Il progetto deve garantire la costruzione di un corridoio ferroviario efficace, che alleggerisca le strade dal traffico merci su grande distanza, serva al trasporto di viaggiatori e riduca gli eccessivi carichi ambientali preesistenti. **Art. 3:** Il programma NFTA si prefigge di fare in modo che la Svizzera diventi una piattaforma del traffico viaggiatori europeo ad alta velocità. **Art. 9:** La Confederazione assicura in tempo utile il potenziamento delle vie d'accesso alle trasversali alpine nell'Altipiano centrale e nelle parti meridionali del Paese e ne regola il finanziamento;

- **Costituzione Federale**

Art. 84: 1. La Confederazione protegge la regione alpina dalle ripercussioni negative del traffico di transito. Limita il carico inquinante del traffico di transito a una misura inoffensiva per l'uomo, la fauna, la flora e i loro spazi vitali. 2. Il traffico transalpino per il trasporto di merci attraverso la Svizzera avviene tramite ferrovia. (...) / **Art. 87:** 2. L'infrastruttura ferroviaria è finanziata mediante un fondo. (...) 4. La legge può prevedere un finanziamento complementare da parte di terzi.

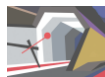
Per la ProGottardo-Ferrovia d'Europa

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

Il vice-presidente: Gianni Ghisla

I membri del Comitato: Giuditta Botta, Federica Colombo, Giovanni Lombardi, Bernardino Regazzoni

info@progottardo.ch / www.progottardo.ch



Diventa membro e sostienici!

