



**ProGottardo – Ferrovia d’Europa**

c/o Studio Botta arch., via Beroldingen 26, 6850 Mendrisio / [www.progottardo.ch](http://www.progottardo.ch) / [info@progottardo.ch](mailto:info@progottardo.ch)

**NON PERDIAMO IL TRENO: PROSPETTIVA FERROVIA 2050+**

## Scheda informativa 6

## Rapporti con l’Italia

**Il completamento di *Alptransit* dipende in modo decisivo dalla disponibilità dell’Italia, e in particolare della Regione Lombardia, a considerare il collegamento attraverso il Gottardo, assieme a quello del Lötschberg, quale via indispensabile verso nord, tanto per i passeggeri quanto per le merci. In gioco vi è ovviamente anche lo sviluppo della regione insubrica verso una “Città Ticino/Città dei Laghi” integrata che dipende in modo decisivo da una rete di mobilità efficace e concorrenziale. Esiste pertanto un forte interesse reciproco affinché *Alptransit* possa essere completato al più presto, dopo la realizzazione delle due gallerie di base.**

Genova è l’accesso al mare più vicino della Svizzera. Importante al punto che la Confederazione vi aprì già nel 1799 il primo consolato. Durante la Seconda guerra mondiale il suo porto ha permesso alla Svizzera di sopravvivere, quando il blocco navale inglese non permetteva più l’approvvigionamento dal nord. Poi è seguita una lunga fase di inibizione, per inefficienze infrastrutturali e funzionali.

Oggi la situazione è radicalmente cambiata: in senso liberale-efficientistico, ma anche ambientale. Numerosi sono gli ambiti in cui si sta manifestando un’impressionante intensificazione dei progetti e delle attività d’investimento. Andando oltre la realizzazione delle trasversali ad alta velocità del Brennero e della Torino-Lione, per il corridoio Reno-Alpi attraverso la Svizzera e per il Canton Ticino sono due gli ambiti di particolare interesse: la ristrutturazione dei porti liguri con le connessioni verso Milano da un lato e lo sviluppo della rete ferroviaria lombarda a nord di Milano, comprensiva di una trasversale tra i centri di Varese, Como e Lecco.

I porti liguri (Genova, La Spezia, Savona), coordinati da un’autorità portuale comune, stanno facendo investimenti miliardari, garantiti dal Recovery fund europeo/PNRR, che sono da realizzare entro il 2027, quindi a brevissimo termine, ma anche favoriti dalla strategia ambientale europea del Green Deal. La prospettiva è quella di una generazione/riconversione dei flussi di traffico merci e viaggiatori. Si punta così al veloce recupero dei ritardi infrastrutturali e con la cosiddetta “strategia del ferro” al passaggio dalla gomma alla ferrovia, da una quota merci inferiore al 10% al raddoppio tra dieci anni e al 30% entro il 2050. Parallelamente alla riconversione e modernizzazione dei porti, fra le opere ferroviarie di grande rilievo in via di realizzazione entro fine 2026 vi sono il nodo ferroviario di Genova, il Terzo Valico tra Genova e Tortona e la Tortona-Milano Rogoredo. Tutto ciò sembra approfittare non solo dei consistenti finanziamenti assicurati dal PNRR, ma anche da una sorta di spirito di rinnovamento e rigenerazione che si è manifestato a seguito della caduta e della ricostruzione del ponte Morandi.

Sullo sfondo di questa intensa attività, si profila il Mediterraneo che mantiene e sviluppa la sua forte centralità nelle comunicazioni marittime tra Sud-Est asiatico, Europa e Nordamerica, senza dimenticare il continente africano, pure in forte sviluppo. Il raddoppio nel 2016 della capacità del canale di Suez è stato un forte segnale al riguardo. L’obiettivo strategico sul fronte italiano è quello di riscattare significative quote di mercato, teoricamente appartenenti al bacino dei porti liguri – Nord Italia *in primis*, Svizzera, Alto Reno,

Germania meridionale -, ma accaparrati dai giganteschi porti del cosiddetto Nord Range, come Anversa, Rotterdam e Amburgo. Infatti, far capo ai porti liguri significa un risparmio di 5 giorni di navigazione e comporterebbe per l'erario italiano guadagni stimati nell'ordine di 6.000 euro per ogni container marittimo.

Che a medio termine ciò comporti un incremento degli scambi e dei flussi commerciali verso nord è più che prevedibile e impone, per quanto riguarda il traffico merci, un'attenta valutazione della sua distribuzione sui diversi corridoi, fra cui Gottardo e Lötschberg.

Ma, come detto, l'intensità delle attività di rinnovamento del sistema ferroviario non riguarda solo Genova e la regione dei porti liguri con il collegamento su Milano e le vie del Brennero e di Lione. Anche se Milano e la regione Lombardia per intanto non sembrano ancora far valere il loro peso, è verosimile che, anche in seguito tra l'altro alle spinte innovative di MIND (Milano Innovation District) – peraltro essenziale in vista del costruendo parco dell'innovazione a Bellinzona – e dell'olimpiade invernale del 2026, si verifichi un rafforzamento. Già ora, nell'area insubrica che concerne direttamente il Ticino le iniziative delle Ferrovie statali italiane si stanno intensificando in vista della trasversale tra Varese, Como e Lecco, che servirà, in connessione con TILO, la connettività transfrontaliera. Si va dunque verso un sistema integrato tra Milano e il Ticino che vedrebbe una sorta di "croce insubrica", imperniata sulla tratta Chiasso-Monza-Milano (potenziata con un terzo binario, per treni di 750 m. e percorrenze ogni 4 minuti, ossia 170 treni al giorno) e sulla trasversale Varese-Como-Lecco

Attualmente esiste un gruppo di lavoro tra Svizzera e Italia che sta delineando gli scenari per il 2035 e che dovrebbe sfociare in un accordo entro il 2023.

La cooperazione tra Svizzera e Italia si basa attualmente sui seguenti disposti formali:

- **1999** "Convenzione tra il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni e il Ministero dei trasporti e della navigazione della Repubblica Italiana concernente la garanzia della capacità delle principali linee che collegano la nuova ferrovia transalpina svizzera (NFTA) alla rete italiana ad alta capacità (RAC)" del 2 novembre 1999.
- **2012** "Dichiarazione d'intenti tra la Svizzera e l'Italia concernente la cooperazione bilaterale nella realizzazione delle opere di potenziamento delle infrastrutture ferroviarie e dei servizi di trasporto ferroviario entro il 2020" (sottoscritta il 17 dicembre 2012);
- **2014** "Accordo 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" (fatto il 28 gennaio 2014);
- **2020** "Accordo 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 sull'asse del Lötschberg-Sempione" (concluso il 3 settembre 2020 e entrato in vigore il 1° dicembre 2020).

Si veda il sito [www.progottardo.ch](http://www.progottardo.ch).

Luglio 2023