



Florence Casanova "Tempo Alptransit"

## **Procédure de consultation à propos de la phase de développement de l'infrastructure ferroviaire 2030/2035 (FA 2030/2035)**

---

### **PRISE DE POSITION**

#### **Sur la présentation de la Procédure de consultation à propos de la phase de développement de l'infrastructure ferroviaire 2030/2035 (FA 2030/2035)**

Note sull'impostazione politica e tecnica della FA 2030/35 e postulati per il completamento di Alptransit

Annexe 1

Considerazioni generali sulla motivazione ambientale per la realizzazione a medio termine della tratta Alptransit Lugano - Chiasso

Annexe 2

Considerazioni generali sull'evoluzione delle capacità del traffico ferroviario in Ticino e medio-lungo termine

Annexe 3





Florence Casanova "Tempo Alptransit"

## **PRISE DE POSITION**

### **sur la présentation de la procédure de consultation à propos de la phase de développement de l'infrastructure ferroviaire 2030/2035 (FA 2030/2035)**

#### **I. PRÉMISSSES**

**1. Depuis 2016, un groupe spontané apolitique a promu une collecte de signatures au Tessin pour anticiper à 2030/2035 la conception et l'exécution de l'achèvement d'AlpTransit en tant que chemin de fer Européen.**

Les premiers promoteurs ont lancé l'Appel ci-joint (Annexe 1) e leurs motivations se basent sur les considérations également incluses à la présente (Annexe 2). Toutes les sections de Jeunes des partis politiques cantonaux se sont ralliées à l'Appel (Génération jeunes, Jeunesses libérales radicales tessinoises, Mouvement de Jeunes de la Ligue des Tessinois, Jeunesse Socialiste du Tessin, Jeunes UDC et Les Verts du Tessin) et plus de **10'000 signataires** (voir le site internet [www.change.org/p/alptransit](http://www.change.org/p/alptransit)) ont suivi l'Appel.

L'Appel a obtenu le soutien de la Députation Tessinoise aux Chambres Fédérales et des Chefs de groupe au Grand Conseil, des syndicats des villes du Canton du Tessin et de plusieurs municipalités tessinoises, ainsi que le soutien des deux Départements du Canton impliqués dans les infrastructures: le Département du territoire et le Département des finances et de l'économie.

Le thème est déjà entièrement prévu dans les directives du Canton 2018-2022 (mentionné dans les directives 2015-2019).

**2. Le groupe spontané mentionné ci-dessus s'est constitué en association le 14.2.2017.**

L'Association « Pro Gothard » (appelé ci-dessous "l'Association") a pour but:

« ...d'accélérer l'achèvement de la ligne ferroviaire du Saint Gothard en tant qu'axe principal et concurrentiel du trafic transalpin, dans le contexte des valeurs historiques, culturelles, environnementales et économiques de l'Arc alpin ».

l'Association, en syntonie avec la société civile, se propose de convaincre les Autorités compétentes pour anticiper à 2030-2035 l'achèvement de la ligne ferroviaire à haute vitesse à travers les Alpes comme épine dorsale de la mobilité nord sud de la Manche à la Méditerranée. Pour ce faire, l'Association impliquera l'opinion publique, promouvra des rencontres afin de sensibiliser et de provoquer la discussion démocratique, organisera des actions de vulgarisation scientifique et autres activités ciblées. L'Association pourra collaborer avec d'autres organismes soit publics soit privés qui partagent ses objectifs. L'Association est sans but lucratif.

**3. l'Association est donc largement légitimée à participer à la procédure de consultation (art. 4, 8 et 9 Loi fédérale sur la procédure de consultation (LCo)).**

#### **II. SUR LE FOND (v. annexes 1, 2 et 3)**

**1. Le postulat d'une vision stratégique**

Le message du 29.09.17 à propos du développement de l'infrastructure ferroviaire 2030-35 comprend dans la variante maximale 200 mesures pour un total de 11,5 Mrd CHF; il vise essentiellement à la sauvegarde de la capacité fonctionnelle du réseau interne existant. Cette approche apparaît partielle et technocrate, car **la vision stratégique nationale et supranationale est ignorée** (Annexe 1). Le développement actuel en Europe et à ses portes (doublement du canal de Suez en 2015) appelle la nécessité d'un couloir au sud de notre pays, de Lugano jusqu'à Milan et au-delà jusqu'aux ports liguriens (projet LuMiMed).

La base nationale d'une vision stratégique peut être identifiée dans la **“Croix fédérale de la mobilité”** - déjà postulée par la Commission des transports et des communications du Conseil des États (17.362) - et qui consiste en une offre de prestations élevées sur l'axe est-ouest Bodan–Léman et sur l'axe nord-sud, Bâle-Chiasso.

Il s'agit et doit s'agir d'une **vision systémique** qui surpasse les séparations strictes du chemin de fer et de la route, de la grande mobilité et de la mobilité urbaine, de la mobilité des personnes et des marchandises; qu'à la réalité des étranglements locaux du trafic et des avantages de chaque segment s'oppose une vision qui considère la mobilité dans son ensemble. Dans ce contexte, la priorité va sans aucun doute à **l'environnement**, qui devrait imposer, par le développement durable, les priorités partout en Suisse (surtout au Tessin, particulièrement touché).

En particulier, **les transversales ferroviaires alpines sont des ouvrages stratégiques de plusieurs points de vue: celui des liens internationaux, celui de l'environnement, économique, social et culturel.** Ces aspects concourent tous ensemble à une vision stratégique de développement de qualité respectueux de notre extraordinaire Arc alpin.

**AlpTransit est un ouvrage suisse et européen, voulu par les Suissesses et les Suisses! Il est donc fondamental à ce que l'autorité fédérale s'occupe et se soucie de sa complète réalisation,** pour l'importance que des ouvrages de ce calibre ont toujours eu, ont et auront pour notre pays qui se trouve au milieu de l'Europe et au carrefour des gens, pour la mobilité, la compétitivité et le développement économique, social et culturel, dans le respect des valeurs environnementales de l'Arc alpin.

**Il faut valoriser et capitaliser continuellement AlpTransit comme contribution de la Suisse à un chemin de fer transalpin et européen, reliant l'Europe du nord au bassin méditerranéen.** C'est la vision stratégique qui a conduit la Suisse pendant les dernières 200 années et qui a inspiré les projets des chemins de fer transalpins (NLFA) depuis leur naissance, exprimés par l'Appel et les Considérations annexées 1 et 2, auxquelles nous nous référons en les supposant entièrement reproduites.

## 2. Lacunes de la proposition FA 2030/35

**L'absence d'une vision stratégique se traduit en un approche dépourvue de priorités, d'analyse des risques et des aspects financiers, et par conséquent les modalités des transports ne sont pas assez respectés.** Il manque une étude sur les besoins et les coûts-bénéfices concernant l'environnement et la mobilité; il manque l'examen de l'interaction entre la route et le chemin de fer; il manque l'examen du retour sur investissement des ouvrages déjà réalisés et de l'examen des investissements ciblant l'achèvement d'Alptransit de frontière à frontière, dans une vision européenne.

La correction partielle des “goulots d'étranglement” et la distribution des crédits selon des critères régionaux, démontre une logique réductrice où se perd **l'objectif stratégique fondamental qui devrait être l'entretien de la mobilité et de la compétitivité internationale, ainsi que nationale et régionale en ce qui concerne le respect des valeurs environnementales;** bref, le développement durable de notre Pays, objectif de niveau constitutionnel, dans un contexte national et international.

Même dans le calcul prospectif des transports il faut admettre qu'en 2020, avec la mise en service des tunnels ferroviaires de base (Gothard et Ceneri) le réseau ferroviaire sera à la limite de ses capacités (annexe 3), ainsi que sur les lignes d'accès à Bâle au nord, et de Castione sur les lignes de Luino et de Chiasso comme sur le réseau italien jusqu'à Gênes au sud. Les goulots d'étranglement seront bientôt réalité puisqu'à cause de l'intolérable dépassement des limites de protection environnementales (annexe 2), il faudra anticiper un service régional/transfrontalier avec une fréquence toutes les 15 minutes.

Par ailleurs, en considérant le fort potentiel de croissance du trafic de voyageurs à longue distance, on peut conclure en disant que **l'achèvement des tracés entre Biasca et Camorino (contournement de Bellinzona) et entre Vezia et Chiasso, est déjà en soi même une nécessité déterminante, ainsi qu'une urgence de gouvernance territoriale et, surtout pour le Sottoceneri, environnementale.**

### 3. Inverser la logique d'approche

Il faudrait inverser la logique du Rapport explicatif. L'achèvement des transversales alpines et de toutes les parties manquantes est **prioritaire en vertu même de la volonté populaire et des votes démocratiques répétés** qui ont soutenu un projet de frontière à frontière (i.e. votation populaire de 1992) et qui ont indiqué les objectifs clairs du transfert des marchandises sur le rail (Initiative des Alpes 1994), **l'achèvement de l'AlpTransit doit être mis tout en haut de la liste des priorités; non pas comme une revendication tessinoise, mais en qualité de nécessité suisse.**

Dans le cas contraire, et en infraction de la volonté politique et populaire, nous aurions réalisé - comme l'affirme la NZZ du 24.5.2016 - "juste le coeur d'un chemin de fer à niveau à travers les Alpes, mais pas les artères!"

L'achèvement par étapes continues de l'AT devra donc **couvrir toutes les régions de notre pays et combler les lacunes évidentes:** le Lötschberg, la gare de Lucerne, la transjurane, Aarau-Zurich, le tunnel du Zimmerberg II, Camorino-Biasca et tout le tracé au sud de Lugano. Et parmi les lacunes qu'il faut combler d'urgence avant tout, il y a celles des projets qui n'ont pas encore été insérés dans le FA 2030-35, comme **le tracé au sud du tunnel de base du Monte-Ceneri, qui pourrait être reporté au-delà de 2054,** comme dernier segment du couloir Rotterdam-Gênes.

**Seul l'achèvement complet garantira le respect de l'environnement,** en réduisant les coûts énormes que la pollution cause en Suisse, et garantira la **mobilité intégrée dans le contexte d'un développement durable.** Il faut considérer d'une part les bénéfices, et d'autre part les coûts environnementaux et humains que nous subissons chaque année (des dizaines des milliards en quelques années à l'horizon de 2035). Seul l'achèvement complet **garantira le retour sur investissement au niveau macroéconomique des importants ouvrages qui ont déjà été faits et qui sont encore à faire.**

**Pour la région transfrontalière et métropolitaine du Tessin en particulier, le problème environnemental doit retenir toute notre attention.** La limite des émissions des particules fines a été dépassée continuellement dans le Sottoceneri, autour de Lugano et surtout à Mendrisio, où les limites légales sont dépassées durant 71 jours par an! **Il est clair aujourd'hui que la politique de l'OFT des "goulots d'étranglement" comme des coûts-bénéfices calculés sur des petits tracés a porté le sud du Tessin tout près d'un effondrement environnemental, ensemble à un effondrement de la mobilité.**

### 4. Le dépassement du plan financier

Même le sujet du **financement des ouvrages,** de leur entretien et de leur potentialisation doit être affronté de façon stratégique, complète et détaillée. **Il est probable que le montant global nécessaire dépasse d'au moins du double la somme de 11,5 milliards prévus dans le FA 2030/35.**

Par conséquent, il faut trouver les financements nécessaires. **Il faut retrouver l'esprit des pionniers de la politique, de l'économie, de l'innovation et de la culture du 19ème siècle,** l'esprit des Escher, Franscini, Cattaneo, pour mentionner juste les principaux acteurs. C'est un esprit que dans le passé a été justement celui qui a animé la réalisation des transversales alpines, et qui doit rester vivace.

**Une évaluation globale** et intégrée considère outre aux ressources déjà octroyées du Fonds pour les infrastructures ferroviaires (FIF), les profits probables du nouveau Fonds

pour le développement de l'infrastructures ferroviaires (FAIF), **ainsi que les moyens mis à disposition pour les projets routiers ou autres qui peuvent être considérés synergiques à l'achèvement de AT.**

Il faut aussi dûment utiliser les **Fonds excédents provenant des "liquidations"** (terme impropre, vu que l'ouvrage non est encore terminé) **de l'AlpTransit/ATG SA:** il s'agit d'environ 800 millions de CHF destinés, par la volonté politique et populaire et démocratique, aux lignes transalpines de frontière à frontière.

Enfin, il faut considérer la voie des **financements privés**, comme c'était déjà le cas au 19e siècle. Ce mode de financement était pratiqué jusqu'à la fin du 20e siècle et devrait aussi avoir sa place aujourd'hui. (quand on pense aux frais administratifs) (voir aussi l'art.87a de la Constitution Fédérale en remplacement de la norme transitoire 196, Chap.3 , §.2 lettre f, prévue et non utilisée pour l'AT). Rappelons que l'Europe procède à des actions similaires, avec des concepts plus modernes; voir le Fonds Junker pour ouvrages et infrastructures (par exemple le Brenner) et aussi pour l'innovation.

**Un investissement de 30-40 milliards pour l'achèvement dans les meilleurs délais d'un réseau ferroviaire sur les axes Nord-Sud et Est-Ouest est d'importance stratégique pour notre économie et pour la protection d'un environnement délicat tel que celui des Alpes. Ce réseau nous permettrait, entre autres, "d'acquérir un poids diplomatique majeur dans les négociations au niveau international". Plusieurs personnalités du monde de la finance, compétents et avec une grande expérience, comme le co-promoteur de l'appel Sergio Ermotti, estiment que "nous sommes en train de perdre une grande opportunité par une crainte excessive liée à la dette, dette qu'avec les taux d'intérêt courants serait parfaitement supportable" et que "si nous n'investissons pas, si nous perdons cette occasion, nous risquons de le regretter amèrement".**

### III. DEMANDES DE L'ASSOCIATION PRO GOTTARD

#### 1. Au niveau stratégique

**Récupérer une vision stratégique** – reprenant le postulat (v. point. 1) de la **"Croix fédérale de la mobilité" (Léman-Bodan et Bâle-Chiasso)** - en tant que prémisses pour entrer en matière dans le domaine d'un examen des propositions sur la phase de développement de l'infrastructure ferroviaire 2030/35.

**En particulier**, à partir de la stratégie acceptée par le peuple après la votation de 1992, qu'on peut résumer en paroles simples: **Achever AlpTransit en tant que chemin de fer suisse et d'Europe est une priorité absolue et urgente pour notre Pays**, respectant intégralement la dimension transfrontalière et métropolitaine de l'axe ferroviaire du Saint Gothard.

Pour surpasser les limites du FA 2030/35, **créer un Fonds suisse pour les projets stratégiques du XXI siècle**, pour les infrastructures et plus généralement pour le développement et l'innovation.

#### 2. Au niveau fonctionnel

**Démarrer l'achèvement de frontière à frontière de AlpTransit en tant que chemin de fer national et chemin de fer Européen et ses axes de liaison nord-sud et est-ouest, dans toutes parties du Pays.**

Pour rejoindre cet objectif, il faut:

### 2.1 Au niveau national

- a. Créer et mettre à disposition un rapport additionnel, avec l'évaluation de chaque dimension économique, sociale et environnementale des projets liés aux transports prévus de la FA 2030/2035, avec les coûts relatifs globaux et les bénéfices environnementaux.
- b. Intégrer tout de suite dans FA 2030/2035 le **planning et la conception des liaisons qui manquent, en utilisant le précieux know-how accumulé de l'ATG AG et les excédents financiers qui s'y trouvent.**
- c. Achever dans des délais raisonnables, **avec un deadline à 2035 les premières étapes des tracés manquants**, en les finançant grâce aux disponibilités de FA 2030/2035, avec des ressources complémentaires et, si nécessaire et souhaité, avec des fonds de tiers.

### 2.2 Au niveau tessinois et transfrontalier

Tout en appréciant l'insertion dans le projet de FA 2030/35 du projet tram-train Bioggio-Lugano, vu les conditions environnementales particulières, et dans le but de limiter les dommages humains et matériels avec leur coûts énormes, les actions suivantes sont urgentes :

- a. Élaborer un plan qui surmonte les séparations strictes entre route et chemin de fer, entre trafic à longue distance et circulation urbaine, entre le trafic des personnes et
- b. des marchandises.  
Intégrer dans le FA 2035 la planification et la conception des parties manquantes de AlpTransit au Tessin, considérant ce territoire comme une région transfrontalière et non
- c. comme une simple région.  
Réalisation dans des délais raisonnables, à l'horizon de 2035, des lignes manquantes, si nécessaire, par étapes.

Lugano, 9 janvier 2018

Per il comitato Associazione Pro Gottardo Ferrovia d'Europa



Pietro Martinelli



Giovanna Masoni Brenni



Renzo Respini



**associazione  
pro gottardo  
ferrovia  
d'europa**



Florenz Casanova "Tempo Alptransit"

**ANNEXE 1**

**Note sull'impostazione politica e tecnica della FA 2030/35 e postulati per il completamento di Alptransit**

## Premessa

Il Rapporto esplicativo sulla Fase d'ampliamento ferroviario FA 2030/35 appare come una griglia tecnica per illustrare e giustificare le due centinaia di misure concernenti gli investimenti per l'infrastruttura ferroviaria pubblica e privata. **Le nostre considerazioni vogliono andare oltre per recuperare e suggerire, in modo aperto e prospettivo, anche determinanti argomentazioni di politica generale e di sostenibilità economica, sociale e ambientale.** E' questo il nostro spirito di fronte ad una consultazione che se formalmente si chiude il 15 gennaio 2018 dovrebbe comunque comportare una fase di approfondimento politico nelle sedi commissionali parlamentari e del Consiglio federale, dal quale si attende per la fine del prossimo anno un Messaggio per la decisione delle Camere federali (2019) ed eventualmente del popolo in votazione referendaria nel 2020.

## A/ OSSERVAZIONI GENERALI CONCERNENTI L'IMPOSTAZIONE POLITICA E TECNICA DELLA FASE AMPLIAMENTO 2030/35 (in seguito FA 2030/35)

Leggendo il "rapporto esplicativo" trasmesso in consultazione appare evidente come il progetto FA 2030/35 sia improntato a soddisfare soprattutto gli obiettivi della mobilità interna nazionale, metropolitana e macro-regionale. Questi sono consegnati in un modello pianificatorio così condizionante (in quattro fasi) da apparire come una camicia di forza che lascia ben poco spazio a visioni più ampie o ad una impostazione paradigmatica diversa. L'approccio è quello del "riassetto funzionale" dell'attuale sistema infrastrutturale e di servizio pubblico monopolistico sia pur in un regime di contratti di prestazione.

**Diverse sono le dimensioni che escono penalizzate da questa impostazione.** Qui di seguito vogliamo esprimerle tramite una serie di interrogativi (paragrafo 1, punti 1-5). Per una parziale risposta vedi i paragrafi 2 e 3.

### 1. RILIEVI CRITICI nell'impostazione della FA 2030/35

#### 1.1. La messa in disparte di una visione internazionale e di sistema a carattere europeo

Esplicitamente si considera che dopo la fase (1998-2020) trainata dal tema delle nuove trasversali alpine - ma dove comunque su i 30 miliardi del pacchetto votato dal popolo, 12 erano comunque per la continuazione della precedente fase di "Ferovia 2000" iniziata nel 1987- sia venuta l'ora di concentrarsi sulle necessità metropolitane interne e in particolare dell'asse est-ovest dell'altopiano. Tuttavia con le gallerie di base di AT abbiamo realizzato solo il cuore di una "ferrovia di pianura attraverso le Alpi", ma non le sue arterie (NZZ del 24.5.2016); il completamento delle Nuove linee ferroviarie alpine (NLFA) non sarebbe tuttavia più oggetto di discussione, venendo meno all'Accordo sul transito del 1992 o al voto della cosiddetta "Iniziativa delle Alpi" del 1994. Viene a cadere una visione di continuità da frontiera a frontiera, nell'ambito dei corridoi ferroviari europei. **Il traffico del corridoio europeo deve così ritagliarsi un suo spazio limitatamente alle possibilità (in termini di tracce orarie) lasciate aperte dalla soddisfazione dei bisogni di capacità interna.** Specie per il traffico viaggiatori le tracce sono estremamente condizionate dalle ipotesi del modello proposto, non veramente adeguato per una visione internazionale e d'accesso liberalizzato alla rete in chiave europea.

**La denuncia dell'accantamento della visione transalpina ed europea** non è certo un capriccio. Questa dimensione legata all'asse nord-sud è **centrale per capire storicamente il campo di forze esistenziale che sta alla base dell'equilibrio dinamico dello spazio elvetico**, tra dipendenze esterne e l'affermazione interna dei propri valori e interessi. **L'investimento in AlpTransit va valorizzato in continuità e capitalizzato quale apporto della Svizzera nel concerto delle relazioni centrali tra il nord Europa e il sud mediterraneo.** Di questa dimensione politico strategica non c'è traccia nella pianificazione FA 2030/35. Essa è solo intravista come risultato di una pianificazione in termini di

capacità, delle merci in particolare, ma escludendo o sottovalutando esplicitamente i criteri di qualità e velocità nell'offerta ferroviaria per i viaggiatori transalpini-transfrontalieri.<sup>1</sup>

**Senza contestare gli obiettivi di soddisfacimento della mobilità interna le esigenze internazionali non possono essere limitate al tema degli allacciamenti tra centri metropolitani ma devono fare oggetto di una pianificazione di più ampio respiro specie dei corridoi europei.**

Qual'è la forza dello sbandierato Corridoio Rotterdam/Anversa – Genova, se questo è ipotecato (da noi e dai vicini) dall'addizione di segmenti locali-nazionali? La strategia svizzera delle NLFA (nuove linee ferroviarie transalpine) è messa in una fase di arresto - sconfessando così la funzione storica della Svizzera al servizio del transito; è forse solo perché scompaiono le rendite di posizione? o perché si modificano gli scenari e gli interessi dei vettori ferroviari e degli operatori di una logistica globalizzata?<sup>2</sup>

### **1.2. Una visione riduttiva dei rapporti tra sviluppo territoriale e grandi infrastrutture**

Anche questo rapporto di valenza nazionale e sovranazionale appare del tutto subordinato all'approccio di tipo macroregionale. Il modello sul quale si costruisce il programma FA 2030/35 si basa su una Svizzera suddivisa in sei regioni di pianificazione e sulle rispettive domande di fabbisogno formulate a questo livello dai cantoni così riuniti. Solo in un secondo tempo vengono verificati gli effetti di rete a livello nazionale e la corrispondenza con i criteri di sviluppo territoriale in Svizzera.

Si deve immediatamente notare come **il Cantone Ticino, al contrario di tutti gli altri, costituisca da solo una regione**. Visti gli obiettivi finalizzati ai fabbisogni regionali e l'esclusione del territorio della Svizzera italiana dal contesto delle aree metropolitane transfrontaliere – al contrario indicate per Basilea e l'asse lemanico – oggi si rimprovera al Ticino di non aver inserito tra le sue richieste la continuazione di AT verso sud, in particolare da Lugano a Milano (così il portavoce dell'UFT nell'intervista del Giornale del Popolo del 3.10.17). **Sparisce così quell'asse lobbistico che è stato il "Gotthard Komitee"** (TI, UR, AG, BL, BS, LU, NW, OW, SO, SH, SZ, ZG, ZH)<sup>3</sup>. **Occorrerà agire per ricompattarlo.**

**Il pacchetto 2035 abbandona ormai ogni velleità di scelta tra scenari di sviluppo territoriale. Il Governo federale, e di fatto finora le Camere federali, sembrano essersi adeguati, per un contratto sociale non scritto e in un approccio tecnocratico, al trend di un ulteriore rafforzamento della svizzera metropolitana, ora, sempre più Zurigo-centrica.** La regione zurighese riceve la metà degli 11,5 miliardi del pacchetto FA 2030/35. Seguono l'asse lemanico con 1 miliardo, poi... tanto per essere in sintonia con il federalismo elvetico... le altre 190 misure; fra queste il tram Bioggio-Lugano, per 240 milioni.

Tutto bene? Un processo ineluttabile?

### **1.3. Un programma contraddittorio per il traffico a lunga distanza e per il traffico merci.**

La responsabilità di questa dimensione è compito diretto dell'UFT, d'intesa con le FFS e il settore del trasporto merci. Anche qui gli scenari dello sviluppo territoriale svizzero entrano in modo marginale o distorto. Non sono molti i riferimenti a questo riguardo, se non quelli che si possono derivare andando a cercare in altre documentazioni, l'ultima delle quali il *Rapporto sui trasporti internazionali di viaggiatori (ferrovia e autobus)* del 18.10.2017.

Con questo rapporto il CF apre le porte alla liberalizzazione del traffico internazionale su rotaia nell'ambito dell'Accordo quadro con l'UE sul traffico terrestre, cosa che renderebbe possibile nuove offerte (comunicato del CF del 19.10.17): lo fa affermando come a decidere sia tuttavia il mercato e la domanda degli operatori ferroviari e stradali (in effetti anche di questo si tratta). Di fatto l'accesso al mercato,

<sup>1</sup> Per far fronte ai problemi di capacità si dovrà diminuire la velocità dei treni viaggiatori nelle gallerie di base per aumentare a favore dei treni merci il numero delle tracce. Il tema è ripreso al punto 2.

<sup>2</sup> Ratti, R., "L'asse ferroviario del San Gottardo – Economia e geopolitica dei transiti alpini, Locarno 2016.

<sup>3</sup> Riprendendo la precedente "**Dichiarazione di Bellinzona**" del 9.6.2013, i 13 governi cantonali del Comitato del San Gottardo, riuniti il 13.4.2013 in assemblea ad Aitdorf (UR), avevano lanciato un "appello urgente ai politici nazionali affinché gli accessi alla galleria ferroviaria di base siano adattati in tempo per garantire la gestione del traffico passeggeri e merci". Nel comunicato si affermava inoltre: "**Anche il previsto corridoio ferroviario di un'altezza di 4 metri da Basilea a Chiasso è una misura urgente irrinunciabile, che però può soddisfare solo momentaneamente la richiesta di maggiore capacità per il trasporto di merci.**"

almeno per i viaggiatori, è alquanto teorica. La pianificazione FA 2030/35 sembra ignorare questa dimensione politica poiché per principio la priorità è data nell'ottica macroregionale alla capacità per tratte dei vari segmenti della rete.

Il CF è in contraddizione con se stesso? oppure l'apertura al libero accesso alla rete a livello nazionale ed europeo è puramente di facciata? **In pratica**, anche se non è esplicitato, **non v'è lo spazio per inserire nel sistema orario nuove tracce per treni viaggiatori corrispondenti a una domanda aggiuntiva e diversa di "privati" o di cooperazioni tra operatori nazionali**. Questo poiché il modello strategico soggiacente rimane ancorato alla tradizione del gestore monopolista (sia pur nell'ambito di contratti di prestazioni), e soprattutto condizionato dalle implicazioni di un'offerta ferroviaria nazionale sempre più strutturata e meccanicamente determinata dal sistema orario cadenzato e dai suoi nodi di interconnessione. Addirittura, per far spazio ai treni merci si limita già oggi ogni domanda supplementare<sup>4</sup>.

Si dirà, come è il caso, che AlpTransit è stata concepita per le merci; ma se il modello d'esercizio è misto e se proprio sui viaggiatori oggi ci sono premesse di mercato e di redditività nettamente più favorevoli rispetto al passato, perchè ci si blocca? Anche in funzione degli scenari di sviluppo dei porti liguri e dell'esigenza di governare i transiti stradali non occorre meglio riflettere sugli obiettivi e sulla futura gerarchia dei traffici nord-sud? La risposta può essere lasciata ai modelli di simulazione (e alle loro ipotesi) degli ingegneri dei traffici? Anche quando i tempi di progettazione, di cantiere e di messa in esercizio sono pluridecennali?

#### **1.4. I problemi nascosti nella pianificazione FA 2030/35: i costi di una rete invidiabile, ma non sostenibile a termine**

Il programma FA 2030/35 con il suo apparente imponente e nel medesimo tempo limitante montante di 11.5 Mrd di franchi propone in sostanza di fare di necessità virtù, utilizzando al meglio le risorse che il FAIF può sperare di raccogliere: né di più, né di meno, in una impostazione - con tutti i suoi meriti e limiti - rigidamente contabile e imbrigliata da un approccio preponderantemente tecnocratico. Così, si fa quel che si può, risolvendo i colli di bottiglia, aumentando la produttività d'esercizio e investendo secondo criteri d'analisi costi-benefici, segmento per segmento. L'approccio è prioritariamente strategico aziendale: infatti, se gli investimenti sono discussi nei processi preliminari di consultazione tecnico-politica, **in ultima analisi, sono però le compagnie concessionarie (FFS in primis) a condizionare pesantemente le scelte FA 2030/35**. Non esistono vere alternative, ma semmai negoziazioni di consensi e compromessi. **In questo senso non si può avere la dimostrazione che quei criteri di sostenibilità economica, ambientale e sociale indicate dal Rapporto del CF del 17.9.2010 sul futuro delle reti infrastrutturali nazionali siano correttamente ponderati**. Così per esempio, l'aggiramento degli agglomerati di Bellinzona e di Lugano sono di fatto investimenti esclusi per il semplice fatto che non comportano in sé un corrispondente maggior introito d'esercizio, semmai, dei crescenti costi di manutenzione.

#### **1.5 l'esplosione dei costi di manutenzione e d'esercizio va a scapito dei nuovi investimenti valutati del resto al doppio di quelli concessi dal Fondo per gli investimenti ferroviari (FAIF)**

Anche all'interno del modello di finanziamento "FAIF" si pongono problemi che chiedono una migliore trasparenza e governanza. Infatti, esso non include, come si potrebbe credere, solo gli investimenti in infrastrutture; il fondo deve coprire anche l'esplosione dei costi di mantenimento delle infrastrutture e i crescenti deficit strutturali d'esercizio.<sup>5</sup> E' un problema conosciuto a livello di tutta Europa: per questo non

<sup>4</sup> Un esempio viene dalle stesse FFS, quando per il ripristino del collegamento diretto Basilea-Locarno previsto con il nuovo orario è giudicato possibile solo nei fine settimana. Notiamo in merito come la sbandierata novità di un collegamento giornaliero (comunque di oltre sette ore) tra Francoforte e Milano sia previsto da nord via galleria di base del San Gottardo e da sud, via Sempione-Loetschberg. Difficile capire quale sia o voglia essere al riguardo la strategia marketing per una simile offerta se non quella di ventilarla per annullarla dando ragione al modello restrittivo soggiacente.

<sup>5</sup> Solleviamo un tema delicato, finora non percepito. I mandatori dei contratti di prestazione hanno interesse a caricare sulla FA una

si investe più a lungo termine, o lo si fa in modo decisamente insufficiente, per poter affrontare i problemi congiunturali e strutturali d'esercizio.

Sia pur nell'orgoglio di aver in Svizzera una rete ferroviaria densa e capillare come pochi altri al mondo, non è escluso che il modello soggiacente al FA 2030/35 non comporti a termine dei rischi e delle debolezze tali da esigere domani un ridimensionamento degli obiettivi di mobilità e di coesione nazionale impliciti nei parametri del modello.

**In realtà per sostenere anche in future un'offerta di servizio pubblico concorrenziale e di qualità - secondo le valutazioni del Rapporto 2010 - gli investimenti infrastrutturali necessari sarebbero da raddoppiare.**

## **2. ELEMENTI DI RISPOSTA agli interrogativi nell'ottica dei collegamenti N/S**

### **2.1 Come affrontare, nell'ottica dei collegamenti nord-sud, i punti critici denunciati dalle precedenti considerazioni?**

Notiamo dapprima come la necessità di una vision strategica di lungo termine fosse stata ben presente presso la Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni del Consiglio degli Stati quando il 3 aprile scorso depositava un postulato all'attenzione del Consiglio federale dall'emblematico titolo **"Croce federale della mobilità e concetto di rete ferroviaria"** (postulato 17.3262) e consistente in **"un'offerta ad alte prestazioni sull'asse Lemano-Bodanico e sull'asse Nord-Sud, Basilea-Chiasso"**. Data la formula non imperativa del postulato – accettato dal CF dopo la discussione plenaria del CS del 15.6.2017 – la visione della "Croce federale della mobilità" va qui ripresa come base strutturante sulla quale appoggiare, ricalibrare e superare le proposte finora ventilate con FA 2030/35.

### **2.2 Ricuperare e anticipare i progetti messi in seconda priorità, coscienti delle risorse supplementari da trovare**

Per quell che riguarda l'asse nord/sud, la scheda informativa *"Progetti e benefici"* cita esplicitamente i casi della galleria di base del Lötschberg, il collegamento diretto Aarau–Zurigo, il passante di Lucerna e la rete suburbana (S-Bahn) trinazionale di Basilea (passante di Basilea). Per alcuni si considerano perlomeno i costi di progettazione. Non viene menzionato il prolungamento di AlpTransit a sud di Lugano, pianificato quale ultimo segment del corridoio Rotterdam – Genova per il 2054, né vi si impegnano risorse per la loro progettazione.

### **2.3 Passi da intraprendere**

Innanzitutto **occorre una verifica del valore globale del FA 2030/35** alla luce di un adeguato approccio di lungo termine<sup>6</sup>. Non tanto per mettere gli uni contro gli altri, quanto **per ricalibrare un programma dandone una visione strategico-cognitiva più solida e meno meccanicista.**

L'obiettivo per noi dell'Associazione sarebbe quello di:

- **valutare il valore complessivo di questi progetti di grande rilevanza per la strategia di sviluppo dei collegamenti nord-sud;**
- **portarli al medesimo stadio di progettazione;**
- **pianificarne una realizzazione anticipate a tappe.**

## **3. REPERIRE NUOVE RISORSE FINANZIARIE**

---

moltitudine di singoli progetti quando questi superano i 10 milioni di fr. Così facendo liberano risorse per affrontare i costi a loro imputati, ma limitano gli investimenti incrementali. Un espediente temporaneo per rimanere in linea con il mandato di prestazioni?

<sup>6</sup> Il Comitato del San Gottardo, nel già citato comunicato del 13.4.2013, chiedeva: "Per determinare le capacità necessarie a medio termine occorre quindi un piano generale che comprenda sia il traffico di merci che di persone per entrambi gli assi Nord-Sud".

### 3.1 Pensare a nuove formule d'ingegneria finanziaria

Punto forte, ma anche penalizzante ipotesi per una vision dinamica, appare il modello di finanziamento FAIF basato su una specifica rosa di entrate a destinazione vincolata.

Il FA 2030/35 prevede nel caso di insufficienza delle risorse il ricorso da parte degli interessati al **pre-finanziamento** a carico dei Cantoni o di interessati, secondo modalità diverse e negoziabili caso per caso.

Altre modalità devono poter essere possibili alla stregua dell'articolo transitorio della Costituzione federale introdotto per il caso di AlpTransit (rimasto però inapplicato) del seguente tenore: *"Per finanziare i grandi progetti ferroviari il Consiglio federale può: [...] f. avvalersi di possibili sistemi di finanziamento comportanti un contributo complementare private o realizzato grazie ad organizzazioni internazionali"*.

Trattandosi di una norma transitoria il testo dell'Art.196, Cap. 3, cpv 2, lettera F della costituzione decade con la conclusione di AT. Nell'attuale versione della Costituzione il possibile future riferimento è quello dell'Art. 87.

### 3.2 Un fondo per I progetti strategici del XXI secolo

A livello accademico da più fonti si è postulato il ricorso alla costituzione di Fondi speciali per gli investimenti strategici di lungo termine. Conosciuto sotto la denominazione di *"Fondo Juncker"* l'UE ha costituito a fine 2014 un **Fondo europeo per gli investimenti strategici**. Pensando alla posizione della Svizzera fuori dall'UE ma di fatto fortemente inserita nell'economia europea appare necessario trovare una soluzione per affrontare una serie di problematiche strategiche comunitarie in cui la Svizzera sarà formalmente esclusa. Pensiamo per esempio al campo della ricerca scientifica e dell'innovazione, degli scambi universitari nonché a quello delle infrastrutture. Un **Fondo svizzero per i progetti strategici del XXI secolo** è pensabile e auspicabile, anche per la presenza in Svizzera di una grande disponibilità di capitali cui non corrispondono adeguati investimenti in opera strategiche.

**In questo ambito dovrebbe poter inserirsi l'insieme dei progetti rimasti in sospeso (v. 2.1) ma qualificati come strategici nella visione del ruolo storico della Svizzera nei collegamenti Nord-Sud e della politica di salvaguardia dell'Arco alpino.** Con questo si dà continuità e coerenza allo sviluppo dell'offerta transalpina, estrapolandola per il loro carattere specifico e internazionale dal contesto dei programmi di mobilità interna della FA 2030/35. Il risultato sarà quello di **anticipare di 10-15 anni la loro realizzazione.**

## B/ POSTULATI SPECIFICI PER IL COMPLETAMENTO DI ALPTRANSIT A SUD

Come evidenziato nella parte generale, la presa di posizione dell'Associazione San Gottardo, ferrovia d'Europa si situa a livello nazionale e la completa con un accento sulla dimensione europea Nord-sud. Ciò non toglie una particolare attenzione alla dimensione territoriale regionale e transfrontaliera. La mettiamo in risalto con una serie di postulati specifici di politica di sviluppo territoriale, di dotazione infrastrutturale e di governance della mobilità.

### 1. Postulati di politica di sviluppo territoriale

#### 1.1. Considerare la dimensione transfrontaliera e metropolitana dell'asse della ferrovia gottardiana

Conseguentemente alla dimensione europea del corridoio Rotterdam-Genova il Ticino si trova a vivere ed interpretare le implicazioni transfrontaliere e metropolitana della frontiera con l'Italia e la Lombardia.

Questa dimensione territoriale – con un Ticino di 350'000 abitanti incuneato in un'area metropolitana lombarda di 10 milioni - va considerata al di là delle strette valutazioni di capacità ferroviaria in termini di tracce. Conformemente alla tesi del gruppo AT Ticino (che nel 1994 ha fatto l'unanimità nell'adesione dei comuni al progetto) l'infrastruttura è a sua volta un vettore di trasformazione territoriale. In questo senso

**è un errore di sottovalutazione far terminare AlpTransit a Lugano e la proposta FA 2030/35 non è conforme con “la concezione Svizzera 2030” dell’Ufficio federale per lo sviluppo territoriale (ARE), che esige il riferimento costante alle realtà di un bacino transfrontaliero di 2 mio di abitanti nel raggio di 20 km dalla frontiera.**

### **1.2 Realizzare le circonvallazioni ferroviarie di Bellinzona e di Lugano**

Non si tratta solo di colli di bottiglia (in particolare a Bellinzona) ma anche di una vera e propria necessità territoriale, ambientale e di qualità di vita a causa delle specificità delle due agglomerazioni urbane.

### **1.3 Ritrovare il progetto di stazione comune frontiera Como-Chiasso<sup>7</sup>**

Il progetto risalente alla fine del secolo scorso assume con AT un’importante valenza territoriale transfrontaliera, quale snodo, unitamente a Mendrisio, tra la linea gottardiana e la rete dei trasporti regionali.

## **2. Postulati in materia di dotazione infrastrutturale**

### **2.1 Far convivere grande mobilità e mobilità transfrontaliera**

Gli interventi modulari e integrati strada/ferrovia sono gli unici in grado di garantire un adeguato riassetto della mobilità, con la gestione ottimale e sicura dell’esercizio ferroviario, in particolare sulla tratta Lugano-Chiasso, cruciale per la messa in sinergia delle due reti metropolitane urbane della Città Ticino (Lugano-Bellinzona-Locarno) e della Città policentrica transfrontaliera (Como/Chiasso-Mendrisio-Varese/Malpensa).

### **2.2. Rivalutare il collegamento ferroviario Lugano-Milano all’altezza della connessione con le linee AV della rete ferroviaria italiana.**

La qualità delle relazioni con Como e Milano è e resterà inferiore in termini di tempo a quella del treno TEE (TransEuropaExpress) degli anni sessanta del secolo scorso. **Occorre separare la funzione del corridoio ferroviario internazionale e liberare capacità e potenzialità per la governance della mobilità regionale e transfrontaliera.** Questo sia per il territorio svizzero del Sottoceneri, sia per il comparto italiano della tratta Como-Seregno-Monza-stazioni milanesi, con i loro accessi alla rete metropolitana.

### **2.3 Il progetto LuMiMed quale anticipo al 2030-35 del completamento a sud altrimenti previsto nel 2054**

Da alcuni anni è in gestazione da parte di operatori privati il progetto LuMiMed che costituisce la risposta al completamento del corridoio Rotterdam-Genova tenendo conto delle esigenze infrastrutturali e di mobilità di lungo termine menzionate nel punto precedente

Per la parte Svizzera il progetto coincide con la variante Monte Generoso studiata a livello federale per il collegamento a sud di Lugano verso Chiasso; anche per il suo costo d’investimento (5 Mrd) va realizzata a tappe, in parte a binario unico, in modo da cogliere e anticipare nel tempo le diverse valenze (circonvallazione di Lugano, finestra di Mendrisio). Per la parte italiana vi è corrispondenza con la pianificazione Rfi per la tratta confine svizzero-Seregno per poi continuare con un nuovo tracciato con due gallerie che evitano Monza verso Milano Centrale e con una bretella est a semplice binario per le merci che evita Milano C. e poi si ricollega alla linea che porta alle gallerie del Terzo Valico a ridosso di Genova.

Il progetto LuMiMed è concepito, in particolare per la parte italiana, come investimento a partecipazione pubblico-privata (PPP).

## **3. Postulati in merito alla governance della mobilità**

<sup>7</sup> E’ una novità assai interessante uscita da un colloquio con il sindaco di Chiasso che, d’intesa con quello di Como (i treni EC non si fermano più a Como S. Giovanni), vedrebbe la possibilità di riaprire il progetto. Così si esprime il sindaco di Como (Giornale del Popolo del 29.11.17, pp. 6-7): “La città di Como e quella di Chiasso risultano un unicum dal punto di vista urbanistico e insieme ci faremo dunque sentire in ogni sede nazionale dei rispettivi Paesi”.

### **3.1 Il postulato di una governance a più livelli**

I criteri che improntano la FA 2030/2035 proprio nei termini di governance della mobilità macro-regionale interna non trovano per il momento un'equivalenza con l'Italia a livello transfrontaliero e metropolitano. Occorre superare i compartimenti stagni fra strada e ferrovia, fra grande mobilità e mobilità urbana, tra mobilità delle persone e logistica delle merci.

### **3.2 Collegare i porti liguri per non vanificare la politica svizzera del trasferimento strada/ferrovia**

Se dalla Liguria verso il Nord non si realizzasse un'efficiente infrastruttura ferroviaria e logistica di "retroporti" lo sviluppo dei porti liguri determinerebbe un'accresciuta pressione del traffico stradale sul bacino del San Gottardo e sulla A2, vanificando la politica del trasferimento alla ferrovia del traffico dei container dei flussi di traffico concernenti non solo il transito ma anche lo stesso commercio estero svizzero.

### **3.3 Affrontare l'impasse della mobilità sottocenerina e transfrontaliera**

I processi nazionali svizzeri di pianificazione e di gestione della mobilità seguono purtroppo i binari storici della netta separazione settoriale. Con il criterio dell'affrontare in priorità i colli di bottiglia e quello dei costi-benefici per singoli segmenti **non si affronta in termini di sistema un problema di mobilità che va verso l'impasse**. Così per l'autostrada dopo la decisione del doppio tunnel al San Gottardo si sta seguendo quella delle terze corsie tra Mendrisio e Lugano, con impatti non ancora ben identificati pur considerando come la governance della mobilità esiga misure a breve, medio e lungo termine ma coerenti con politiche di sviluppo territoriale adeguate.

Il raccordo AlpTransit Lugano-Chiasso, con finestra a Mendrisio, ha anche una valenza strategica per il trasporto di persone, se il corridoio libera spazi sulla vecchia linea e dà valenza ai nodi d'interscambio (Mendrisio su Varese; Chiasso-Como, come stazione comune). L'asta Mendrisio Lugano permette di integrare i due triangoli del "**Metro della Città Ticino**" (Bellinzona, Locarno, Lugano) e quello del "**Metro della città policentrica transfrontiera**" (Como/Chiasso – Mendrisio Varese/Gallarate/Malpensa) con potenzialità e tempi di percorrenza più attrattivi rispetto alla strada.

Lugano, 1 dicembre 2017

# associazione pro gottardo ferrovia d'europa



Florenzia Casarova "Tempo Alptransit"

## ANNEXE 2

### Considerazioni generali sulla motivazione ambientale per la realizzazione a medio termine della tratta Alptransit Lugano - Chiasso

#### INDICE

1. Premessa	3
2. Stato dell'aria nel mendrisiotto e luganese	3
3. Polveri fini e salute delle persone	4
4. Evoluzione dello stato dell'aria nel Sottoceneri	4
5. Necessità di un trasporto pubblico atrattivo	5
6. Necessità di una politica Cantonale coerente	6
7. Concetto TILO transfrontaliero	6
8. Conclusioni	7
9. Testo comunicato su inquinamento aria	7

## MOTIVAZIONE AMBIENTALE

### 1. PREMESSA

Dal punto di vista ambientale l'anticipo della realizzazione della tratta di AlpTransit si rende indilazionabile per diversi motivi di carattere ambientale.

Le cause, oltre alle immissioni provocate in loco, dell'inquinamento dell'aria nel Sottoceneri sono da ricondurre all'influenza dello smog sulla pianura padana soprattutto nel periodo da ottobre a marzo (6 mesi).

Causa quest'ultima su cui non possiamo intervenire.

Sappiamo però che il 70% delle immissioni inquinanti è dovuta al traffico veicolare privato.

Si osserva in particolare che il numero di veicoli privati in circolazione a Milano raddoppiano dal lunedì al venerdì rispetto a quelli immatricolati (da ca.700'000 a 1'500'000).

Questa è la dimensione del problema nella vicina Lombardia che sarà persistente per i prossimi anni (20-30?), perché vere misure strutturali per risolvere il problema sono molto costose e coinvolgono una miriade di soggetti che ostacolano azioni politiche efficaci di risanamento entro orizzonti temporali ragionevoli.

### 2. STATO DELL' ARIA NEL MENDRISIOTTO E LUGANESE

La situazione dello stato dell'aria nel Mendrisiotto e nel Luganese può essere riassunta come di seguito:

<i>Località</i>	<i>Numero giorni con concentrazione giornaliera massima di PM10 (periodo 2010-2016) superiore a 50 microgrammi /m3*</i>	
Chiasso	53 giorni	nel 2010
Mendrisio	82 giorni	nel 2011
Bioggio	52 giorni	nel 2012

*\*valore-limite secondo l'OIAT(Ordinanza contro l'inquinamento atmosferico) superamento massimo ammesso per 1\_giorno*

Malgrado il lento e costante miglioramento durante gli ultimi anni la situazione deve ancora essere migliorata

Infatti, anche quest'anno si è presentata la prima emergenza smog nel Sottoceneri dove le PM10 hanno raggiunto + di 75 microgrammi/m3 nel Luganese e + di 100 microgrammi/m3 nel Mendrisiotto per diversi giorni.

(Fonte: Dipartimento del Territorio / Stato dell'aria nel Canton Ticino, rapporto 2016)

### 3. POLVERI FINI E SALUTE DELLE PERSONE

E che la situazione sia ancora più critica di quella conosciuta è dimostrato da uno studio dell'Università di Berna e dall'Istituto P. Scherrer di Würenlingen riassunta nel comunicato, dell'anno 2015, che si [allega](#).

In sostanza, in questo comunicato si afferma che i valori -limite stabiliti dalla Legislazione federale in materia (OIAT) per le polveri fini (PM10, PM2.5, PM1) non possono più essere considerati come parametri di riferimento dell'inquinamento atmosferico in quanto gli stessi devono corrispondere a 0.

Si può pertanto constatare che dal punto di vista sanitario le polveri fini sono nocivi per la salute delle persone anche se i valori-limite prescritti dalla legge fossero rispettati.

In definitiva:

- una parte dell'inquinamento dell'aria è importata dalla Lombardia sul quale non possiamo intervenire a livello nazionale e cantonale
- l'inquinamento nel Mendrisiotto e nel Luganese non solo è elevato e supera i valori-limite ammessi secondo l'OIAT ma è diffuso ed importante.

#### 4. EVOLUZIONE DELLO STATO DELL' ARIA NEL SOTTOCENERI

E' d'altronde anche vero che lo stato dell'aria è migliorato negli ultimi decenni, in specie per il diossido di zolfo ed il monossido di carbonio (riduzioni di ca. il 75%).

Non è il caso per le polveri fini che hanno avuto una riduzione di solo il 40% sull'arco di ca.30 anni.

La riduzione delle emissioni di NO<sub>2</sub> (elemento precursore delle PM<sub>10</sub>) rimane il perno del risanamento dell'aria.

Una delle strategie vincenti, oltre ai miglioramenti tecnici in grado di ridurre le emissioni (sempre più veicoli in circolazione con sempre meno emissioni per chilometro percorso), è la riduzione del consumo.

Si valuta che la riduzione massima delle PM<sub>10</sub> per i prossimi anni possa essere pari al 50% rispetto al 2000 (vedi Dipartimento del Territorio, Qualità dell'aria in Ticino, giugno 2017, pag.9).

A prescindere dall'evoluzione annuale (positiva per il 2016) si conferma la strettissima dipendenza della concentrazione delle polveri fini dalle condizioni meteorologiche (fattore non influenzabile). Pertanto la riduzione della formazione di polveri fini (PM<sub>10</sub>) è possibile solo con la riduzione del traffico veicolare come causa principale oltre che la parallela gestione opportuna dei riscaldamenti a legna e la riduzione delle emissioni delle attività industriali.

Tutto questo discorso sull'inquinamento dell'aria è doveroso perché ci troviamo di fronte a fenomeni evolutivi (non statici) e diversi a seconda dell'elemento inquinante.

Le polveri fini sono generate soprattutto dalle emissioni dovute al traffico veicolare che rappresenta l'unico fattore su cui si può intervenire riducendone il volume.

Tutte le categorie di polveri fini (PM<sub>10</sub>, PM<sub>2.5</sub>, PM<sub>1</sub>) sono poi particolarmente nocive per la salute.

A titolo informativo nel 2016 i valori della media annua delle polveri fini PM<sub>10</sub> in microgrammi al m<sup>3</sup> erano:

<b>a Chiasso</b>	22 microgrammi /m <sup>3</sup>
<b>a Mendrisio</b>	24 microgrammi /m <sup>3</sup>
<b>a Bioggio</b>	24 microgrammi/m <sup>3</sup>

e quindi superiore al valore-limite stabilito dall'OIAT per le PM<sub>10</sub> di 20 microgrammi/m<sup>3</sup>. (Vedi Fig.10 Rapporto sulla qualità dell'aria in Ticino, DT giugno 2017).

Ciò significa che la popolazione residente in queste località respira aria inquinata per un buon periodo dell'anno.

Tenuto conto che dal punto di vista sanitario il valore-limite corrisponde a 0 ci si può facilmente rendere conto che le uniche misure realmente efficaci, sul medio periodo, sono quelle relative alla riduzione del traffico veicolare.

Pur considerando in modo positivo le misure complementari che si possono introdurre (car-pooling, trasporti aziendali, ecc.) le stesse non permettono, a nostro giudizio, di fare un deciso passo in avanti nel risanamento dell'aria perché incidono in modo troppo marginale sulla riduzione del traffico, se consideriamo anche l'aumento tendenziale dello stesso nel futuro.

In conclusione, dal punto di vista ambientale la realizzazione a medio termine (2030-2035) della tratta della linea AlpTransit da Lugano a Chiasso diventa prioritaria in quanto è l'unica soluzione che permette una riduzione del carico ambientale e delle polveri fini in particolare perché:

- una parte dell'inquinamento è importato dalla vicina Lombardia su cui non possiamo, come Svizzera, operare degli interventi di riduzione dei carichi inquinanti
- le possibilità d'intervento su territorio nazionale sono circoscritte alla opportunità di realizzare un'offerta di trasporto pubblico efficace ed efficiente per la fascia transfrontaliera

## **5. NECESSITA' DI UN TRASPORTO PUBBLICO ATTRATTIVO**

Ne consegue che è non solo necessario, ma urgente affrontare la problematica dell'inquinamento dell'aria con interventi strutturali.

Per ciò che riguarda i trasporti solo un'offerta alternativa di trasporto pubblico attrattiva su ferrovia (che comprenda il Luganese, il Mendrisiotto e l'area italiana di confine) può permettere di ridurre il traffico, soprattutto quello pendolare/frontaliero.

Inoltre a causa dei raggiunti limiti di capacità della rete stradale (A2 e cantonale) si creano dei forti rallentamenti sempre più frequenti su tutto l'arco della giornata e non solo nelle ore di punta il che contribuisce a peggiorare ulteriormente la qualità dell'aria.

La politica federale in materia conferma da una parte che il trasporto pubblico su ferrovia (TILO) è un'opzione condivisa (vedi collegamento Mendrisio-Varese e rete del tram del Luganese finanziati dalla Confederazione) e dall'altra la smentisce assegnando la priorità, per il momento alla sola progettazione, a vettori stradali concorrenziali come la terza corsia dell'autostrada tra Mendrisio e Lugano.

In questo ambito occorre fare chiarezza e stabilire la priorità di realizzazione per la ferrovia ed in particolare la completazione di AlpTransit della tratta Lugano-Chiasso.

Solo una scelta del genere permetterà di poter realizzare, tra Lugano e l'area di confine, un sistema TILO efficiente sfruttando la possibilità di un trasporto pubblico regionale sulla linea FFS esistente con frequenze ogni ¼ ora, possibile solo nella misura in cui il traffico di passeggeri e merci su lunga distanza sia garantito dalla capacità disponibile della nuova linea AlpTransit.

Accanto a questo discorso vi è poi quello della coerenza con l'obiettivo del trasporto merci su strada da spostare sulla ferrovia come richiesto dalla Iniziativa delle Alpi.

Oggi transitano a Brogeda circa 1'200'000 camion/anno contro i 650'000 previsti secondo l'Iniziativa delle Alpi ed è pertanto indilazionabile far leva sul nuovo vettore AlpTransit completo fino a Chiasso, oltre ad altri interventi strutturali in loco.

Accanto a questa considerazione è opportuno sottolineare che la linea FFS esistente presenta uno scalino (con una pendenza del 2.8 per mille) tra Pian Faloppia e Balerna che rappresenta un ostacolo non certo insignificante al trasporto di merci su ferrovia a causa della necessità di locomotive di traino accoppiate e quindi con conseguenti manovre e perdite di tempo che determinano una riduzione della capacità della linea esistente.

Non è pertanto vero che, realizzando la galleria del Ceneri AlpTransit sia diventata una linea di pianura.

## **6. NECESSITA' DI UNA POLITICA CANTONALE COERENTE**

A livello cantonale deve essere implementata una politica dei trasporti coerente con quanto sopra procedendo alla realizzazione di un sistema TILO transfrontaliero con cadenze di almeno ogni ¼ d'ora che è possibile solo sfruttando la capacità della linea esistente e destinare la nuova linea per le lunghe percorrenze passeggeri e per il trasporto delle merci su rotaia.

Le realizzazioni in atto previste e finanziate dalla Confederazione (linea Mendrisio-Stabio-Varese e linee del tram del luganese) rappresentano un tassello funzionale ed attrattivo e complementare ad un concetto TILO transfrontaliero e sono quindi investimenti coerenti con la realizzazione della tratta AlpTransit Lugano-Chiasso.

Si tratta in definitiva di uscire dalla logica decisionale che poggia sulla previsione della formazione di criticità (Engpässe) delle capacità prevedibili in futuro a livello nazionale come criterio di priorità delle scelte adottato dal Dipartimento dei Trasporti (vedi citazione della CF Doris Leuthard in occasione della conferenza stampa di presentazione del programma degli investimenti 2035, riportata dalla NZZ) e di adottare una visione strategica dello sviluppo del paese non esclusivamente nell'ottica trasportistica ma anche altre tra cui quella ambientale è da considerare di massima importanza.

## **7. CONCETTO TILO TRANSFRONTALIERO**

Con la realizzazione del raccordo ferroviario Mendrisio-Varese, di prossima messa in esercizio, si creano nuove condizioni per la gestione del trasporto ferroviario TILO nell'area transfrontaliera del Mendrisioto ma anche del Luganese con la nuova rete del tram integrata al sistema di trasporto regionale alla stazione FFS di Lugano.

Come riportato dalla stampa per le diverse linee interessate si prevede il raddoppio dei passeggeri entro il 2030 (ad esempio sulla tratta Lugano-Mendrisio dalle 12'000 persone attualmente a 24'000 tra 13 anni) con percorrenze ogni 30 minuti nelle due direzioni.

Si ritiene che, in un'ottica di politica di risanamento ambientale come quella indicata occorre un'offerta di trasporto pubblico concorrenziale rispetto al trasporto individuale su strada attraverso il deciso potenziamento delle frequenze dei treni TILO in modo tale che possano rispondere alla domanda di spostamento pendolare nelle ore di punta.

Per questo motivo si ritiene che le percorrenze devono essere previste ogni 15 minuti per 15 ore pari a circa 60 treni al giorno per direzione tra Lugano e la fascia di confine (Como-Chiasso e Stabio- Arcisate-Varese). Una simile frequenza permette di poter gestire il trasporto di circa 10-15'000 persone nelle ore di punta (3). Ciò significa ridurre sensibilmente il numero dei veicoli del traffico transfrontaliero nelle ore di punta e di dimezzare quello sull'arco della giornata sulla A2 Mendrisio-Lugano e sulla cantonale con le relative ricadute in termini di inquinamento dell'aria e di formazione di colonne.

Evidentemente affinché ciò avvenga è necessario disporre di condizioni-quadro efficaci ed attrattive quali ad esempio:

- la realizzazione di un'importante offerta di Park and Ride in corrispondenza delle fermate sia su lato svizzero che italiano con una capacità complessiva di 10-15'000 posti-auto
- l'uso di questi posteggi a titolo gratuito almeno per gli utenti nelle ore di punta o comunque con tariffe molto basse
- valutare la possibilità della copertura, parziale o totale, dei costi di trasporto sulla nuova rete almeno per le ore di punta.

Nell'ottica ambientale l'esercizio proposto per il trasporto passeggeri sulla linea esistente (120 treni al giorno nelle due direzioni) è evidentemente in conflitto con la capacità prevista (già nello scenario 2020) per il solo trasporto delle merci .

Ne consegue che l'opzione AlpTransit Lugano-Chiasso deve essere riferita all'orizzonte temporale del

2030-35 (anno della messa in esercizio del tram del Luganese).

*Per considerazioni di merito più dettagliate sulla capacità vedi Rapporto Ing. L. Lucchini allegato.*

## 8. CONCLUSIONI

Occorre pertanto:

- definire una politica cantonale coerente con la richiesta di anticipare la realizzazione della linea AlpTransit Lugano-Chiasso attraverso decisioni politiche vincolanti, di implementare, entro una tempistica opportuna, un esercizio TILO, di 4 treni
- all'ora a regime e per direzione tra le fermate nell'area transfrontaliera di Como e Varese, nel Mendrisiotto e nel Luganese
- di definire e consolidare il quadro dei finanziamenti del costo di trasporto dei passeggeri e dell'uso dei parcheggi da parte degli Enti coinvolti
- di procedere a breve termine alla definizione del mandato per la progettazione della linea AlpTransit Lugano-Chiasso
- di considerare di conseguenza la realizzazione della terza corsia della A2 Mendrisio-Lugano come opera non prioritaria.

La scelta di considerare la questione ambientale come criterio decisionale per stabilire le priorità di realizzazione delle opere ferroviarie entro l'orizzonte temporale del 2030-2035 non è solo fattibile ed opportuna ma anche indilazionabile per il Canton Ticino ed il Mendrisiotto in particolare.

## 9. TESTO COMUNICATO SU INQUINAMENTO DELL'ARIA

### ***Polveri sottili generate da motori a benzina danneggiano i nostri polmoni***

*Le polveri sottili emesse dai motori a benzina sono dannose per le nostre vie respiratorie sia nel caso di emissioni dovute a motori vecchi sia nel caso di nuovi motori secondo la norma UE.*

*Le polveri sottili favoriscono la penetrazione nei polmoni di agenti che provocano le malattie delle vie respiratorie. Questi fenomeni sono stati messi in evidenza da una ricerca specifica dell'Università di Berna e dell'Istituto Paul Scherrer / PSI ) con esperimenti di laboratorio che hanno simulato in modo preciso la situazione reale.*

*Secondo il più recente rapporto dell'Organizzazione Mondiale della Sanità (WHO) nel 2012 sono morti prematuramente circa 7 milioni di persone a seguito dell'aria inquinata.*

*Da più di 10 anni diversi studi dimostrano che le particelle di polveri sottili nell'aria (Particulate Matter PM) provoca dei danni alla salute delle persone.*

*Oltre alle fonti primarie dell'inquinamento, cioè le particelle emesse direttamente dalle diverse fonti, si formano le cosiddette particelle secondarie attraverso un processo fotochimico dovuto all'irraggiamento solare. Queste particelle sono di un'importanza fondamentale perché sono presenti dappertutto e possono costituire il 90% delle polveri sottili. Una fonte importante di polveri sottili è costituita dai gas di scarico dei motori a benzina e solo negli ultimi tempi si è potuto verificare che gli stessi sono la causa principale della formazione di polveri sottili secondarie.*

*La tossicità di queste ultime è stata finora poco studiata dal profilo scientifico.*

*Un team internazionale di ricercatori ha ora colmato questa lacuna. Sotto la direzione della ricercatrice in problemi dei polmoni Marianne Geiser della facoltà di anatomia dell'Università di Berna e dei ricercatori in aerosol dell'Istituto Paul Scherrer / PSI hanno dimostrato che anche le polveri sottili secondarie generate dalla combustione dei motori a benzina che rispettano la norma UE 5 danneggiano direttamente i tessuti dei polmoni ed indeboliscono la capacità di difesa degli stessi. I ricercatori hanno anche potuto dimostrare che il futuro sviluppo tecnologico dei motori a benzina non determinerà una conseguente riduzione dei danni alla salute.*

La ricerca, sostenuta dal Fondo Nazionale omonimo, è pubblicata sulla rivista specializzata "Nature Scientific Reports".

### **Le polveri sottili secondarie sono pericolose**

Le polveri sottili secondarie sono più piccole di un millesimo di millimetro (i cosiddetti PM1) e si depositano nelle vie respiratorie appunto attraverso la respirazione. Il sistema di difesa presente normalmente in ogni persona nei polmoni fa sì che le particelle depositate siano rese innocue rapidamente ed eliminate dai polmoni medesimi. Se però delle polveri a causa delle loro proprietà fisico-chimiche riescono a superare il sistema di difesa si determina un pericolo di danneggiamento dei tessuti polmonari per lo più in modo irreparabile.

In pericolo si trovano soprattutto gli asmatici e soggetti a malattie croniche dell'apparato respiratorio (COPD) oppure individui affetti da fibrosi cistica (CF).

### **Non è possibile stabilire dei valori soglia**

Nell'ambito di sperimentazioni coordinate i ricercatori hanno potuto effettuare una ricerca sulla velenosità delle particelle che si formano dai gas di scarico dei motori a benzina EURO che si diffondono nell'atmosfera.

Nelle camere contenenti smog presso l'Istituto Paul Scherrer / PSI sono stati esaminati i cambiamenti dell'atmosfera dovuti alla fuoriuscita delle particelle e le concentrazioni risultanti sono state misurate con un nuovo apparecchio specifico. Analogamente, una nuova apparecchiatura sviluppata per lo studio degli aerosol, ha permesso di simulare in modo molto coerente con i dati reali gli effetti della collocazione delle colture di cellule nelle vie respiratorie sia sane che malate.

"Abbiamo così potuto stabilire il grado di pericolo per gruppi di persone sensibili che, per motivi etici, non avrebbero mai partecipato alla sperimentazione" afferma Josef Dommen.

La massa di particelle depositate da 10 a 350 nanogrammi (miliardesimi di grammo) per centimetro quadrato di superficie cellulare corrisponde ad una dose giornaliera d'aria respirata leggermente inquinata in campagna con 20 microgrammi (milionesimo di grammo) al metrocubo fino ad un inquinamento molto forte di un'area urbana densamente popolata (1000 microgrammi PM per metro cubo).

I risultati dimostrano che per tutte le colture di cellule si è verificato un tasso di mortalità in relazione alla dose di particelle di polveri fini.

Oltre a ciò a dipendenza del dosaggio delle particelle si è verificata una minore formazione di inibitori delle infiammazioni che sono molto importanti per i meccanismi di difesa del nostro corpo.

"Entrambe le reazioni riducono la capacità di reazione contro attacchi di virus e batteri delle cellule delle vie respiratorie" afferma Marianne Geiser.

Questi danni alle cellule sono stati riscontrati anche in presenza di minime dosi di particelle e ciò dimostra che non esistono valori limite per le stesse.

I più moderni metodi di ricerca utilizzati in questo studio e le risultanze dei medesimi dimostrano, secondo i ricercatori, che si è fatto un importante passo in avanti nella ricerca degli inquinanti l'aria con le relative conseguenze sulla nostra salute.

(comunicato dell'Università di Berna del 29.06.2015)

Kuenzli L, Kraft M, Daher N, Dommen J, Jeannot N, Schneider S, Platt S, Slowick JG, Baumlin N, Salathe M, Prevot ASH, Kalberer M, Strahl C, Dumbgen L, Slouras C, Baltensperger U, Geiser M.P.,

Toxicity of aged gasoline exhaust particles to normal and diseased airway epithelia. Scientific Reports, 29 Juni 2015; DOI: 10.1038/srep.11.801

Lugano, 1 dicembre 2017



# associazione pro gottardo ferrovia d'europa



Florenza Casarova "Tempo Altrimenti"

## ANNEXE 3

### Considerazioni generali sull'evoluzione delle capacità del traffico ferroviario in Ticino e medio-lungo termine

#### INDICE

1. Condizioni quadro	2
2. Sviluppo del traffico ferroviario	4
3. Problematica ed ulteriori sviluppi della rete ferroviaria	6
Indice delle figure	
Figura 1: Scenari di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria in Ticino.	3
Figura 2: Possibile sviluppo del traffico ferroviario in Ticino.	5
Figura 3: Corridoio merci Nord-Sud e aree urbane.	6
Figura 4: Densità abitativa a ridosso delle linee ferroviarie in Ticino	7

## 1. Condizioni quadro

Il progetto Alptransit prevedeva una realizzazione a tappe delle infrastrutture destinate al miglioramento del traffico ferroviario passeggeri di lunga percorrenza e al potenziamento delle capacità per il traffico merci.

**La prima tappa**, messa in esercizio nel 2016 è stata realizzata con l'apertura del tunnel di Base del Gottardo tra Biasca (Giustizia) e Altdorf (Rynächt).

**La seconda tappa** prevede la realizzazione della galleria di base del Monte Ceneri tra Camorino e Vezia completato, su iniziativa del Cantone, con il raccordo per permettere relazioni dirette Locarno-Lugano.

Oltre alle infrastrutture legate a queste prime due tappe di AlpTransit, la rete ferroviaria del Cantone Ticino sarà completata con la nuova linea tra Mendrisio e Arcisate, che permetterà l'allacciamento alla rete ferroviaria lombarda con Varese, Gallarate e l'aeroporto di Malpensa.

Parallelamente il Cantone Ticino e le FFS hanno concordato una strategia di investimento che concerne le infrastrutture necessarie al traffico regionale (TILO: offerta di trasporto per il traffico viaggiatori in Ticino) fino all'orizzonte della messa in servizio dei due tunnel di base del Gottardo e del Monte Ceneri.

**Per gli orizzonti successivi**, le opere necessarie per consentire uno sviluppo delle capacità sia merci che passeggeri in Ticino sono **la linea di aggiramento di Bellinzona** (realizzazione del tratto mancante tra Biasca (Giustizia) e il tunnel di base del Ceneri) ed **il prolungamento a sud di Vezia** (punto di raccordo del tunnel di base del Ceneri con la linea attuale) fino alla frontiera italiana.

I possibili tracciati per la linea di aggiramento di Bellinzona sono stati oggetto di studi specifici condotti dal UFT, dalle FFS e dal Cantone Ticino.

Il prolungamento della linea a sud di Lugano è stato oggetto di uno studio condotto dall'Ufficio Federale dei Trasporti per determinare il tracciato nell'ambito di un corridoio "centrale" sulla direttrice Lugano-Chiasso e definire gli eventuali raccordi con la linea esistente. Sono in corso studi particolari per una sua ottimizzazione e verificarne la fattibilità.

**Per gli orizzonti successivi**, le opere necessarie per consentire uno sviluppo delle capacità sia merci che passeggeri in Ticino sono **la linea di aggiramento di Bellinzona** (realizzazione del tratto mancante tra Biasca (Giustizia) e il tunnel di base del Ceneri) ed **il prolungamento a sud di Vezia** (punto di raccordo del tunnel di base del Ceneri con la linea attuale) fino alla frontiera italiana.

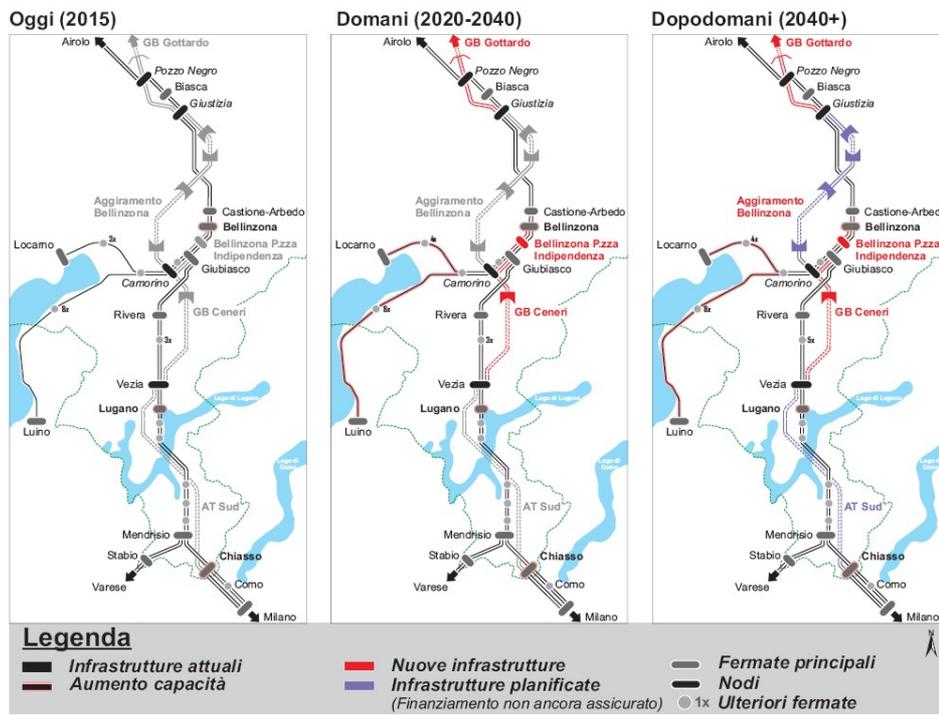


Figura 1: Scenari di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria in Ticino.

## 2. Sviluppo del traffico ferroviario

I principali obiettivi qualitativi e quantitativi del traffico passeggeri sono stati definiti nel documento adottato dal Consiglio di Stato "Ferrovia 2000-sud: l'integrazione nella rete ferroviaria nazionale e internazionale ed il sistema di trasporto regionale su rotaia nel Cantone Ticino" del gennaio 2000. Essi riguardavano:

### a) Traffico a lunga percorrenza

- accelerazione, incremento delle frequenze e omogeneizzazione dei collegamenti a lunga percorrenza (verso Milano, Zurigo, Lucerna),
- collegamento rapido per la Romandia e per Malpensa, via Varese,
- miglioramento dell'accessibilità alle stazioni principali (servizio regionale del tipo "S- Bahn", interscambio bus e P+R).

### b) Traffico interregionale e regionale

Realizzazione di un servizio integrato Ticino-Como/Varese di tipo "S-Bahn" mediante :

- nuovi collegamenti Lugano/Como/Chiasso-Mendrisio-Varese,
- consolidamento del servizio regionale tra i principali centri cantonali (orario cadenzato),
- miglioramento delle coincidenze con i collegamenti a lunga percorrenza e all'interno della rete regionale,
- integrazione del servizio ferroviario nell'agglomerato di Como (connessione delle reti FS e FNM e treni FFS fino a Como).

L'aumento dell'utenza del traffico passeggeri, avuto con il miglioramento della rete dei trasporti pubblici è sempre più marcato. Con l'apertura del tunnel di Base del Ceneri e del nuovo collegamento tra Mendrisio e Varese ci si attende un raddoppio dell'utenza del trasporto pubblico. ***A corto medio termine, per soddisfare alla domanda, sarà necessario aumentare notevolmente le capacità di trasporto.***

In Ticino, l'offerta sulle principali direttrici del traffico ferroviario, attualmente assicurata per il traffico regionale con cadenze ogni 30 minuti (e puntualmente rinforzata con relazioni ogni 15 minuti), dovrà essere ulteriormente ampliata. A medio termine, ***una frequenza ogni 15 minuti del traffico regionale e la dotazione di convogli a due piani sembra essere lo scenario più realistico per far fronte alla crescente domanda di trasporto.***

Allo sviluppo del traffico regionale si sovrappone anche il traffico passeggeri a lunga percorrenza e lo sviluppo del traffico merci.

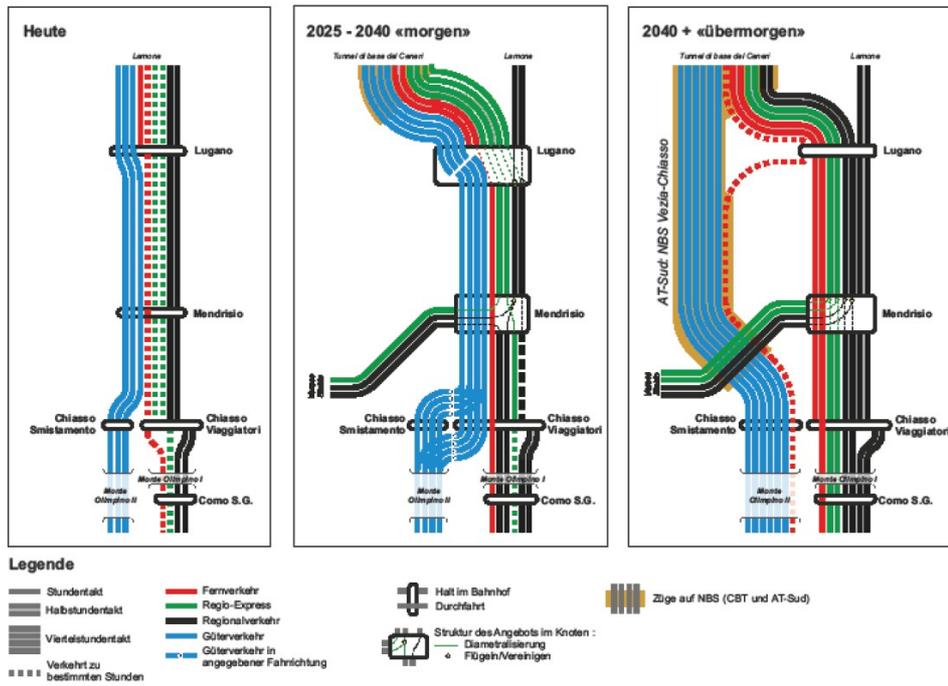


Figura 2: Possibile sviluppo del traffico ferroviario in Ticino.

### 3. Problematica ed ulteriori sviluppi della rete ferroviaria

La rete ferroviaria nel Cantone Ticino è caratterizzata per la gran parte del suo territorio con la convivenza tra traffico lunga percorrenza, regionale e merci.

Il principale asse ferroviario europeo di transito merci nord-sud condiziona direttamente le possibilità di sviluppo del traffico passeggeri.

Già in passato per garantire le adeguate capacità di transito merci, si è reso necessario sopprimere o limitare fortemente il traffico regionale (si pensi ad esempio alla soppressione del traffico ferroviario regionale in Valle Leventina e la dismissione delle fermate tra Biasca e Castione Arbedo). Per il sopraceneri, con la messa in esercizio della Galleria di base del Gottardo, si sta assistendo ad un recupero delle fermate sulla linea storica (Bodio, Lavorgo, Ambri, ...).

In Ticino gli itinerari del traffico merci su rotaia circola a ridosso delle aree urbane.

- Al nord delle Alpi la sola area urbana toccata è quella di Basilea. Sul resto del tracciato i treni circolano in settori che comportano pochi insediamenti abitativi.
- A sud delle Alpi, le aree urbane di Lugano e Bellinzona sono situate direttamente sull'asse di transito del Gottardo

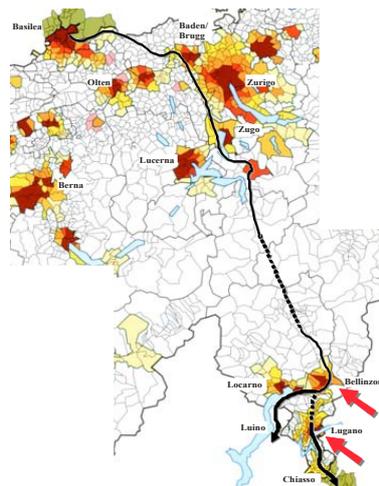


Figura 3: Corridoio merci Nord-Sud e aree urbane.

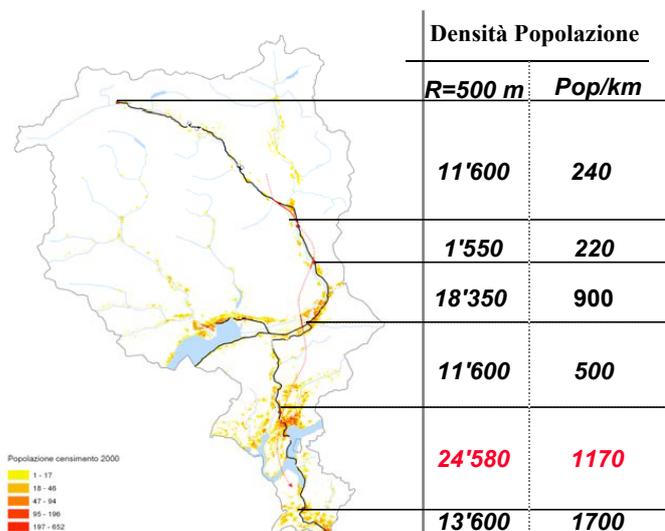


Figura 4: Densità abitativa a ridosso delle linee ferroviarie in Ticino

Con l'apertura della Galleria di Base del Ceneri, si potrà ottimizzare l'utilizzo delle capacità di transito. SI prevede di incrementare il traffico merci tra Basilea ed il Ticino fino a 6 treni per ora e per direzione per un totale teorico di circa 290 treni merci giornalieri di cui circa 100 verso Luino e 200 verso Chiasso, con le seguenti conseguenze e limitazioni:

- La tratta tra Castione e Giubiasco diventerà una delle tratte più cariche di tutta la rete ferroviaria Svizzera, con seguenti rischi per garantire la qualità, la stabilità degli orari e la possibilità di un ulteriore sviluppo del traffico passeggeri.
- L'asse ferroviario tra Vezia (portale sud del tunnel di Base del Ceneri) e Chiasso sarà in modo analogo caricato dal traffico merci in transito. Inoltre alcuni problemi puntuali di accesso allo scalo merci di Chiasso dovranno essere risolti (problemi di pendenze tra Pian Falloppia e lo scalo merci) per consentire la circolazione continua (senza rinforzi di trazione) di treni merci lunghi 750 m e pesanti.
- Le capacità dello scalo merci di Chiasso e le capacità sulle linee in territorio italiano dovranno essere verificate ed il nodo merci potenziato,

Con l'apertura della Galleria di base del Ceneri e secondo il traffico merci e viaggiatori previsto, **la rete ferroviaria tra Castione-Arbedo e Chiasso/Luino, si troverà prossima al suo limite di capacità.**

**Un ulteriore aumento del traffico viaggiatori (aumento delle relazioni lunga percorrenza e istituzione di un servizio regionale di tipo S-Bahn con frequenze ogni 15 minuti) e merci sarà unicamente possibile con il completamento delle tratte tra Biasca e Camorino (aggiramento di Bellinzona) e Vezia-Chiasso (completamento AlpTransit verso sud).** Parallelamente dovranno essere trovate soluzioni per un aumento delle capacità nel tunnel di base del Gottardo (come ad esempio la diminuzione delle velocità dei treni passeggeri) e delle linee di accesso da Basilea.

**Uno studio completo e aggiornato di tutto il corridoio tra Basilea ed i valichi italiani deve essere effettuato per definire un possibile fasaggio degli investimenti necessari dopo la messa in esercizio del tunnel di base del Ceneri.**

Lugano, 1 dicembre 2017