Scheda informativa

La Svizzera garantisce all'Italia le capacità per il traffico merci ferroviario

La Svizzera e l'Italia concordano entrambe sul volume del traffico merci su rotaia che transiterà in futuro tra i due Paesi. La Svizzera ha confrontato le infrastrutture disponibili tra il Ceneri e la frontiera con altre tratte all'interno del Paese, giungendo alla conclusione che nei prossimi 15 anni potrà garantire le capacità necessarie con le infrastrutture esistenti. Per l'ulteriore potenziamento delle tratte internazionali dopo il 2020 è stato istituito un gruppo di lavoro congiunto con il compito di esaminare, entro al fine del 2006, le possibili varianti di potenziamento a lungo termine a sud di Lugano in territorio svizzero o italiano. Il San Gottardo rimane l'asse principale, il Lötschberg è un importante asse complementare; i valichi per il traffico del San Gottardo sono Luino e Chiasso, con un maggiore volume di traffico a Chiasso.

QUADRO GENERALE

La Svizzera e l'Italia perseguono le proprie strategie per il traffico ferroviario e queste devono essere armonizzate.

- La strategia dell'Italia per il traffico ferroviario nella zona di frontiera ("Schema Funzionale FS 2000") mira soprattutto a separare il traffico merci da quello viaggiatori e prevede una separazione di tali flussi di traffico per il nodo di Milano mediante il potenziamento, a ovest, della linea Cadenazzo-Luino–Laveno–Gallarate ("Gronda Ovest") e, a est, della tratta Chiasso-Monza-Seregno-Treviglio/Bergamo ("Gronda Est").
- La politica dei trasporti elvetica si basa, per l'infrastrutura ferroviaria, su alcuni grandi progetti di modernizzazione: Ferrovia 2000, la NFTA e il raccordo alla rete ferroviaria europea ad alta velocità. Per quanto concerne la NFTA, la strategia della Svizzera punta chiaramente su due assi, il Lötschberg e il San Gottardo, che si completano a vicenda.

La base per il potenziamento dei collegamenti tra la rete ferroviaria svizzera e la rete ferroviaria italiana ad alta capacità è data dalla convenzione bilaterale del 5 novembre 1999 per il coordinamento della pianificazione a lungo termine dell'infrastruttura ferroviaria tra i due Paesi.

OBIETTIVI

Con il raccordo della Svizzera meridionale alla rete ferroviaria europea ad alta capacità, i collegamenti per il traffico viaggiatori tra le città svizzere e italiane e quelli con il nuovo aeroporto internazionale della Malpensa, a nord di Milano, diventeranno più interessanti e più rapidi. A lungo termine, con la convenzione si intende prolungare la NFTA con una linea ad alta velocità tra Lugano e Milano per ridurre il tempo di percorrenza da Zurigo o da Berna a Milano. Sulle medie distanze, il treno potrà così ridiventare competitivo rispetto all'automobile e all'aereo.

Nello stesso tempo, la NFTA recherà benefici al traffico merci. Essa potrà però sviluppare tutto il suo potenziale di utilità come veloce ferrovia di pianura attraverso le Alpi solo se gli accessi a sud e a nord disporranno delle necessarie capacità. A sud, esse saranno assicurate con il raccordo della Svizzera meridionale alla rete europea ad alta capacità e con la convenzione tra la Svizzera e l'Italia.

MISURE

Miglioramento di infrastrutture e offerte: gli obiettivi vanno raggiunti non solo attraverso un potenziamento dell'infrastruttura, ma anche migliorando l'offerta e l'esercizio, ad esempio con l'impiego di treni ad assetto variabile e di impianti tecnici di gestione all'avanguardia. Contribuisce inoltre a migliorare i collegamenti ferroviari tra l'Italia e la Svizzera la costruzione delle gallerie di base del Lötschberg, del San Gottardo e del Ceneri e di ampliamenti puntuali delle tratte d'accesso in Svizzera nell'ambito della NFTA e di Ferrovia 2000. Inoltre, l'offerta ferroviaria per il traffico merci attraverso le Alpi è già stata migliorata con l'entrata in servizio, l'11 giugno 2001, dell'autostrada viaggiante sul Lötschberg-Sempione per i camion con altezza agli spigoli di 4 m (corridoio huckepack).

Pianificazione: è responsabile dell'attuazione della Convenzione bilaterale un Comitato direttivo, formato da rappresentanti dei due ministeri dei trasporti, che dirige le attività di quattro gruppi di lavoro. Il comitato direttivo si è riunito ad oggi due volte (nel maggio 2003 e nel settembre 2004) la prossima riunione avrà luogo nell'autunno del 2005. Attualmente i gruppi di lavoro si occupano principalmente dei seguenti settori:

- **A breve termine:** in vista dell'entrata in servizio della NFTA, le FFS e le Ferrovie dello stato italiane (FS) mirano ad aumentare le capacità lungo l'asse del Sempione ("Piattaforma Sempione") e sulla linea di Luino ("Piattaforma Luino"). Il necessario programma di lavoro è attualmente in corso di realizzazione; secondo le previsioni attuali, per l'entrata in servizio della galleria di base del Lötschberg, prevista nel 2007, saranno disponibili capacità sufficienti. In questo contesto occorre citare inoltre la conclusione del risanamento della galleria del Monte Olimpino 2 (a sud di Chiasso), prevista per il 2005/6. Tali lavori, già iniziati, comporteranno presumibilmente una temporanea riduzione dell'esercizio. In questo caso le ferrovie si riservano di adottare, se necessario, ulteriori misure nell'ambito delle piattaforme summenzionate.
- **A medio termine:** sono concluse le trattative per il rinnovo della concessione del Sempione, che scade nel 2005. L'8 settembre 2004 il Consiglio federale ha approvato il relativo messaggio e lo ha trasmesso al Parlamento federale. In Italia la Convenzione è attualmente in fase di consultazione interministeriale. La nuova Convenzione dovrebbe essere firmata nel 2006 ed entrare successivamente in vigore – una volta ratificata dai Parlamenti nazionali – con validità per 99 anni. Nella primavera del 2005 l'Italia e la Svizzera hanno stabilito, come soluzione transitoria, di prolungare la validità dell'attuale concessione di 4 anni al massimo, fino al 2008. Tra i progetti di ampliamento a breve e medio termine rientra anche il nuovo collegamento Mendrisio–Varese (FMV). Questa tratta, che sarà parte integrante della futura rete celere ticinese, servirà contemporaneamente da tratta di raccordo all'aeroporto italiano della Malpensa. Il finanziamento dei lavori di pianificazione per questo progetto è assicurato. La pubblicazione del progetto e la procedura di approvazione dei piani saranno concluse

entro il 2008. A causa della difficile situazione finanziaria della Confederazione, non è però possibile dare alcuna assicurazione riguardo alla partecipazione della Svizzera alla fase di costruzione. Come i progetti FTP non ancora decisi o finanziati e come altri progetti non finanziati attraverso il bilancio ordinario, anche la FMV rientrerà nella verifica generale dei progetti che il Consiglio federale metterà in consultazione negli anni 2006. Come ulteriori possibilità di finanziamento potrebbero essere considerate la convenzione sulle prestazioni Confederazione-FFS o un nuovo fondo per il traffico negli agglomerati.

- **A lungo termine:** per quanto concerne la pianificazione a lungo temine, l'Italia e la Svizzera stanno analizzando da 2 anni diverse varianti per il proseguimento della NFTA a sud di Lugano. In Svizzera sono allo studio quattro varianti per la realizzazione della nuova tratta tra Lugano e Chiasso, mentre in Italia sono in corso di elaborazione tre varianti per una nuova tratta in direzione di Luino–Novara ("Gronda ovest"), che dovrebbe essere destinata esclusivamente al traffico merci. Tali studi si basano sulle previsioni della domanda svolte da entrambi i Paesi nel 2003. Il programma di lavoro per le diverse varianti di progetto, che è analizzato dai due Paesi nell'ambito di una stretta collaborazione, prevede di avviare gli studi di approfondimento entro la fine del 2005. I relativi studi di fattibilità dovrebbero essere conclusi entro la metà del 2006; entro la fine del 2006 dovrebbe essere effettuata la valutazione delle varianti. I progetti "Gronda ovest"e "Lugano-Chiasso" si trovano attualmente nella fase di studio iniziale. Come tappa successiva, i risultati dello studio forniranno la base decisionale per entrambi i Paesi (incl. la questione del finanziamento); seguiranno poi la fase di progettazione (progetto preliminare e per la pubblicazione) e quella di realizzazione (costruzione ed entrata in servizio).