

Alptransit – ein Jahrhundertprojekt

Gastkommentar

von Gianni Ghisla und Remigio Ratti

Die NZZ hat es mehrmals auf den Punkt gebracht (letztmals in der Ausgabe vom 11. 5. 23): Die schweizerische Bahn- und Mobilitätspolitik sollte den Blick stärker nach Süden richten und sich strategisch neu aufstellen. Gründe dafür gibt es zahlreiche: Verglichen mit den chronischen Verschleppungen Deutschlands beim Ausbau der Zufahrten zu Alptransit holt Italien deutlich auf. In Ligurien und in der Lombardei wird massiv in die Hafenanlagen und in die Tunnelverbindung Genua–Mailand investiert. So wächst das Interesse an der Süd-Nord-Achse – vor allem im Güterverkehr. Italien ist der dritt wichtigste Handelspartner für die Schweiz, deshalb spielen die Grenzregionen eine vitale Rolle. Es geht um die Rolle der südlichen Anbindung an das europäische Schnellbahnnetz, die Bahnlangstrecken müssen konkurrenzfähig werden gegenüber dem Strassen- und dem Flugverkehr.

Die strukturell schwache Volkswirtschaft im Tessin, die historisch von Standortvorteilen und billigen Arbeitskräften gelebt hat, erhält nun endlich die Chance, sich zu einem Standort für hohe Wertschöpfung zu entwickeln. Dazu tragen nicht nur die in den letzten Jahrzehnten aufstrebenden Innovationszentren und universitären Institutionen in Lugano, Bellinzona und Mendrisio wesentlich bei, sondern auch der kulturelle Austausch, der sich nach Norden, aber genauso nach Süden intensiviert.

Der Ausbau der Schienenverkehrswege, jenseits der jetzigen Kapazitäten, ist aber auch der Schlüssel zur Lösung einer weiteren Herausforderung: die mittlerweile fast unerträgliche Belastung der Umwelt und der Lebensqualität, die vom Strassengüterverkehr auf der Gotthardachse und vom grenznahen Autoverkehr täglich verursacht wird. Nur neue Formen von Mobilität, die den Ausgleich zwischen privaten und öffentlichen

Verkehrsträgern suchen, können mittel- und langfristig zu einer Entlastung beitragen.

Ein vielversprechender Anfang ist gemacht. Mit den neuen Basistunneln am Gotthard und am Ceneri wurde Entscheidendes geleistet für die Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene. Die neue Tessiner S-Bahn Tilo (Ticino - Lombardia), die das Tessin mit weiten Teilen der Regio Insubrica bis nach Mailand verbindet, hat einen grossen Aufschwung erfahren und entwickelt sich zur neuralgischen Mobilitätskomponente der Città Ticino / Città dei Laghi. So ist das Tessin zum zweitgrössten S-Bahn-Markt der Schweiz herangewachsen.

Doch ist dies nur der Anfang, denn die Alpentransversale endet abrupt in Lugano, das heute von Norden her mit Geschwindigkeiten über 200 km/h erreicht werden kann, doch für die 65 Kilometer lange Strecke von Lugano nach Mailand beträgt die Fahrzeit eineinviertel Stunden. Kommt hinzu, dass die Güterzüge die Bahnhöfe in Bellinzona und Lugano belasten und den Lokalverkehr behindern. Die Zufahrt südlich von Lugano und die Umfahrungen in Lugano und Bellinzona sind zwar längst vorgesehen, doch ihre Realisierung wurde mit der neuen «Perspektive Bahn 2050» auf den Sankt-Nimmerleins-Tag verschoben.

Die neue Alpentransversale am Gotthard und am Lötschberg ist kein abgeschlossenes Kapitel in der erfolgreichen Bahngeschichte der Schweiz, wie man uns weismachen will – Alptransit harret der Vervollständigung. Sie muss zu den dringenden Ausbauvorhaben der nächsten drei Jahrzehnte gehören. Die Grossprojekte in Norditalien bieten eine Chance, die die Schweiz nicht verpassen darf. Und die italienische Schweiz hat dringende, mit Alptransit verbundene Anliegen sowie legitime Ansprüche. Sie schickt sich deshalb an, ihre Stimme dezidiert zu erheben.

Gianni Ghisla und **Remigio Ratti** sind Mitglieder des Komitees Pro Gottardo – Ferrovia d'Europa.

Traduzione automatica deepL

TRIBUNA

Alptransit – un progetto che capita una volta in un secolo

Commenti degli ospiti

di Gianni Ghisla e Remigio Ratti

La NZZ lo ha espresso più volte (da ultimo nel numero dell'11.5.23): la politica ferroviaria e di mobilità svizzera dovrebbe concentrarsi maggiormente sul sud e riposizionarsi strategicamente. Le ragioni sono molteplici: rispetto ai ritardi cronici della Germania nell'espansione delle strade di accesso ad Alptransit, l'Italia sta chiaramente recuperando terreno. In Liguria e Lombardia si stanno effettuando massicci investimenti nelle strutture portuali e nel collegamento traforo Genova-Milano. Di conseguenza, l'interesse per l'asse sud-nord sta crescendo, soprattutto nel trasporto merci. L'Italia è il terzo partner commerciale della Svizzera, motivo per cui le regioni frontaliere svolgono un ruolo fondamentale. Riguarda il ruolo del collegamento meridionale alla rete ferroviaria europea ad alta velocità, le tratte ferroviarie a lunga percorrenza devono diventare competitive con il traffico stradale e aereo.

L'economia ticinese strutturalmente debole, che storicamente vive di vantaggi localizzativi e manodopera a basso costo, ha ora finalmente la possibilità di svilupparsi in una località ad alto valore aggiunto. A questo contribuiscono in modo significativo non solo i centri di innovazione e le istituzioni universitarie di Lugano, Bellinzona e Mendrisio, sorti negli ultimi decenni, ma anche lo scambio culturale, che si intensifica a nord, ma anche a sud.

Tuttavia, l'ampliamento delle linee di trasporto ferroviario, al di là delle attuali capacità, è anche la chiave per risolvere un'altra sfida: l'onere ormai quasi insopportabile per l'ambiente e la qualità della vita causato quotidianamente dal traffico merci su strada sull'asse del San Gottardo e dal traffico automobilistico vicino al confine. Solo nuove forme di mobilità che perseguono un equilibrio tra modi di trasporto privati e pubblici possono contribuire ad alleviare l'onere a medio e lungo termine.

E' stato fatto un inizio promettente. Le nuove gallerie di base del San Gottardo e del Ceneri hanno contribuito in modo decisivo al trasferimento del traffico dalla strada alla ferrovia. La nuova ferrovia suburbana ticinese Tilo (Ticino - Lombardia), che collega il Ticino con gran parte della Regio Insubrica fino a Milano, ha conosciuto una forte ripresa e si sta sviluppando nella componente di mobilità nevralgica della Città Ticino / Città dei Laghi. Di conseguenza, il Ticino è cresciuto fino a diventare il secondo più grande mercato della S-Bahn in Svizzera.

Ma questo è solo l'inizio, perché il percorso transalpino termina bruscamente a Lugano, che ora può essere raggiunta da nord a velocità di oltre 200 km/h, ma per il percorso di 65 chilometri da Lugano a Milano, il tempo di percorrenza è di un'ora e un quarto. Inoltre, i treni merci mettono a dura prova le stazioni di Bellinzona e Lugano e ostacolano il traffico locale. Sebbene la strada di accesso a sud di Lugano e le tangenziali di Lugano e Bellinzona siano state pianificate da tempo, la loro realizzazione è stata rinviata per sempre con la nuova "Prospettiva Rail 2050".

La nuova linea transalpina sul San Gottardo e sul Lötschberg non è un capitolo chiuso nella storia ferroviaria di successo della Svizzera, come siamo portati a credere: il transito alpino è in attesa di essere completato. Deve essere uno dei progetti di espansione urgenti dei prossimi tre decenni. I grandi progetti nell'Italia settentrionale offrono un'opportunità che la Svizzera non deve perdere. E la Svizzera italiana ha urgenti preoccupazioni legate ad Alptransit, nonché rivendicazioni legittime. Si prepara quindi ad alzare decisamente la voce.

Gianni Ghisla e Remigio Ratti sono membri del comitato Pro Gottardo – Ferrovia d'Europa.