

**Dichiarazione d'intenti concernente la cooperazione bilaterale nella
realizzazione delle opere di potenziamento delle infrastrutture ferroviarie e
dei servizi di trasporto ferroviario entro il 2035**

tra

il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti della Repubblica Italiana

e

**il Consigliere Federale e Capo del Dipartimento Federale dell'ambiente, dei
trasporti, dell'energia e delle comunicazioni della Confederazione Svizzera**

Noi, il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti della Repubblica Italiana e il Consigliere Federale e Capo del Dipartimento Federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni della Confederazione Svizzera, di seguito "i Firmatari",

Sulla base della Convenzione tra l'allora Ministero dei trasporti e della navigazione della Repubblica Italiana e il Dipartimento Federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni, concernente la garanzia della capacità delle principali linee che collegano la rete italiana ad alta capacità (RAC) alla nuova ferrovia transalpina svizzera (NFTA), fatta a Basilea il 2 novembre 1999 (di seguito "Convenzione del 1999"), e considerando il lavoro fin qui svolto dal Comitato direttivo istituito da detta Convenzione e dai Gruppi di Lavoro del medesimo Comitato;

Considerando, inoltre, la Dichiarazione d'intenti concernente la cooperazione bilaterale nella realizzazione delle opere di potenziamento delle infrastrutture ferroviarie e dei servizi di trasporto ferroviario entro il 2020, firmata a Berna il 17 dicembre 2012 (di seguito "Dichiarazione d'intenti del 2012"); l'Accordo tra il Governo della Repubblica Italiana e il Consiglio Federale Svizzero per lo sviluppo delle infrastrutture della rete ferroviaria di collegamento tra l'Italia e la Svizzera, fatto a Berna il 28 gennaio 2014; nonché, l'Accordo tra il Governo della Repubblica Italiana e il Consiglio Federale Svizzero per lo sviluppo delle infrastrutture della rete ferroviaria di collegamento tra l'Italia e la Svizzera sull'asse del Sempione - Lötschberg, fatto a Locarno il 3 settembre 2020;

Riconoscendo il contributo del trasporto ferroviario di persone e merci alla riduzione delle emissioni di gas serra e al raggiungimento degli obiettivi climatici comuni nonché degli obiettivi di sviluppo sostenibile dell'Italia, della Svizzera e dell'Unione Europea;

Convinti che gli investimenti nelle infrastrutture di trasporto, pianificati in modo da massimizzare l'impatto positivo sulla crescita economica sostenibile, costituiscano la base per

lo sviluppo delle economie nazionali e regionali e stimolino al contempo l'accessibilità e la mobilità sostenibile;

Colta, quindi, la necessità di avviare in concreto misure utili e incisive al trasferimento modale;

Concordando sull'importanza strategica dell'ampliamento e del potenziamento dei collegamenti ferroviari transfrontalieri al fine di incrementare l'uso del modo di trasporto ferroviario per il trasporto di persone e il trasporto merci;

Rilevando che il trasporto combinato delle merci a media e lunga distanza e il conseguente trasferimento modale da strada a ferrovia sono una finalità condivisa, iscritta nella legislazione italiana, svizzera e dell'Unione Europea;

Condividendo l'idea che per realizzare tale trasferimento modale è necessario razionalizzare le risorse e gli interventi e promuovere una corretta politica dei trasporti che incentivi l'uso del treno sulle lunghe e medie distanze;

In accordo sull'importanza di tenere conto della dimensione europea della rete ferroviaria e della rilevanza dei collegamenti transfrontalieri Italia – Svizzera in tal senso;

Concordando, dunque, sulla necessità di sviluppare ulteriormente il Corridoio europeo 1 per il trasporto merci "Reno - Alpi";

Avendo presente gli sforzi già intrapresi in Italia e in Svizzera per sviluppare e potenziare l'infrastruttura ferroviaria per il traffico internazionale di viaggiatori e merci, come il completamento di Alptransit grazie all'apertura delle gallerie di base del Lötschberg, del San Gottardo e del Monte Ceneri e il Terzo Valico dei Giovi, e avendo inoltre presente gli investimenti già attuati nell'ambito della Dichiarazione d'intenti del 2012 e quelli previsti sul territorio italiano nell'ambito del Piano nazionale di ripresa e resilienza;

In continuità con le finalità espresse e le misure concordate nella Dichiarazione d'intenti del 2012, consci dunque del fatto che il proseguimento della cooperazione transnazionale sia necessario per raggiungere gli obiettivi comuni di trasferimento modale e soddisfatti dei risultati finora raggiunti dalla cooperazione Italia – Svizzera su tali obiettivi comuni;

Avendo la comune intenzione di cooperare per favorire progetti infrastrutturali di rilevanza internazionale ed europea, individuando le misure più idonee e verificandone la fattibilità e l'eventuale possibilità di finanziamento;

Dichiariamo quanto segue:

I. Obiettivi strategici

Al fine di garantire una capacità e un'offerta di servizi di trasporto ferroviario adeguati, nei limiti delle risorse finanziarie all'uopo finalizzate, la presente Dichiarazione d'intenti esprime la volontà comune di:

1. Proseguire la positiva collaborazione tra i due Paesi tramite l'identificazione di obiettivi condivisi;
2. Concretizzare l'impegno al trasferimento modale, sia per il trasporto delle merci che per il traffico viaggiatori, nel quadro degli obiettivi climatici adottati dai due Paesi;
3. Aumentare l'attrattività dell'offerta per il traffico viaggiatori e merci per promuovere tale trasferimento modale;
4. Realizzare i necessari interventi sull'infrastruttura al fine di garantire un'adeguata capacità di servizi di trasporto ferroviario sia merci che viaggiatori;
5. Assicurare buone condizioni d'esercizio, mirando nel contempo a garantire la stabilità dell'orario;
6. Rendere ulteriormente compatibile l'offerta per il traffico viaggiatori e merci.

Intendiamo attuare, a seguito delle opportune verifiche di fattibilità e finanziabilità, e previa individuazione della relativa copertura finanziaria, soluzioni comuni, già individuate o da individuare, che perseguano tali obiettivi strategici. Fra gli interventi minimi considerati essenziali rientrano le opere di cui all'Allegato alla presente Dichiarazione d'intenti, elaborato dal Gruppo di Lavoro 1 "Infrastruttura e Monitoraggio" del Comitato direttivo istituito con la Convenzione del 1999, per il tramite dei Gestori dell'infrastruttura, responsabili delle analisi, degli studi e delle proposte di investimento indicate.

II. Campo di applicazione

La presente Dichiarazione d'intenti ha per oggetto il miglioramento dell'infrastruttura ferroviaria e dei servizi tra Italia e Svizzera interessando le seguenti relazioni per il trasporto persone e merci sugli assi del San Gottardo e del Sempione-Lötschberg:

- Basilea/Zurigo – S. Gottardo – Milano – Genova/Torino;
- Basilea – S. Gottardo – Luino – Novara;
- Lugano – Mendrisio – Varese – Gallarate;
- Basilea/Ginevra – Sempione – Milano/Torino;
- Basilea – Sempione – Novara – Genova/Torino.

III. Obiettivi relativi all'offerta di trasporto di persone e merci

Considerando quanto già pianificato e realizzato sul territorio dei due Stati, prevediamo di attribuire priorità entro il 2035 agli obiettivi riguardanti il trasporto persone e merci qui di seguito indicati, valutando la fattibilità e il possibile finanziamento dei corrispondenti interventi infrastrutturali.

Evidenziamo la necessità di sfruttare le possibilità di automatizzazione e di digitalizzazione in modo coerente al fine di aumentare la produttività e la stabilità dell'esercizio. Tali potenzialità potranno anche essere sfruttate per collegare in modo ottimale le piattaforme dei trasporti e di trasbordo intermodali, agevolare la manutenzione delle infrastrutture e ottimizzare costantemente i processi d'esercizio.

A. Trasporto persone

Ci attendiamo che le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura, considerati e costantemente monitorati gli andamenti del traffico internazionale, sviluppino le loro offerte secondo obiettivi ben individuati e condivisi.

Ci attendiamo inoltre che le imprese ferroviarie proseguano nello sviluppo di prodotti attrattivi nel traffico internazionale di viaggiatori tramite servizi di trasporto concorrenziali e affidabili sul piano dei tempi di percorrenza, della puntualità e della qualità del servizio. Ci attendiamo altresì che gli attori rilevanti ottimizzino ulteriormente la cadenza e la frequenza del trasporto internazionale e regionale nelle regioni di confine.

Individuiamo dunque i seguenti obiettivi condivisi:

- Tempo di percorrenza di tre (3) ore tra Zurigo e Milano, secondo il concetto di Alptransit;
- Cadenza semi-oraria dei treni Eurocity Zurigo – Milano sull'asse del San Gottardo e cadenza oraria dei treni Eurocity Briga – Milano sull'asse del Sempione;
- Cadenza semi-oraria dei treni regionali RE Milano – Ticino;
- Cadenza oraria dei treni regionali Lugano – Malpensa;
- Prolungamento dei treni regionali (cadenza semi-oraria) fino a Lecco/Erba.

Per soddisfare le esigenze degli utenti, le imprese ferroviarie dovranno assicurare le coincidenze nelle stazioni nodali importanti e definire tempi di trasferimento adeguati ai bisogni degli utenti, coerentemente con i sistemi regionali e suburbani esistenti e previsti in evoluzione sulle medesime infrastrutture.

Ci attendiamo che le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura si impegnino ulteriormente nel raggiungimento di una buona affidabilità e stabilità dell'orario e qualità dei

servizi offerti alla clientela nel traffico internazionale di viaggiatori tra il Nord Italia e la Svizzera.

Intendiamo inoltre proseguire nella collaborazione con le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura nel monitoraggio del traffico internazionale e nell'ideazione e sviluppo di ulteriori misure atte a favorire il trasporto ferroviario di passeggeri.

B. Trasporto merci

Riconosciamo che la capacità dedicata al traffico merci risulta sufficiente fino all'orizzonte temporale del 2035.

Ci attendiamo che si continui a garantire un numero sufficiente e adeguato di tracce destinate al trasporto merci. Nello specifico, ci attendiamo che vengano poste le basi al fine di garantire a lungo termine quattro (4) tracce merci sull'asse Novara/Milano – Sempione – Lötschberg e sei (6) tracce merci sull'asse del San Gottardo – Luino/Milano, tenendo conto degli standard tecnici di interoperabilità (STI) stabiliti a livello euro-unitario.

Ci attendiamo inoltre un miglioramento della puntualità del trasporto merci, grazie a un monitoraggio attento di eventuali ritardi e delle loro cause e all'elaborazione di proposte per ridurre tali ritardi.

Sottolineiamo l'importanza per la promozione del trasferimento modale dei terminal e della loro integrazione nell'infrastruttura di trasporto potenziata di comune accordo e a tal proposito sottolineiamo l'importanza di proseguire nella cooperazione iniziata nel contesto della Dichiarazione d'intenti del 2012. Sottolineiamo inoltre l'importanza del coordinamento della pianificazione dei terminal rilevanti, anche attraverso l'elaborazione di un concetto congiunto che potrà essere concluso entro tre (3) anni dalla firma della presente Dichiarazione d'intenti.

Evidenziamo la necessità, nello sviluppo e nel rafforzamento dei terminal, di tener conto degli sviluppi tecnologici per gli standard del traffico merci.

IV. Misure relative all'infrastruttura

Al fine di realizzare gli obiettivi individuati, appoggeremo i gestori dell'infrastruttura ferroviaria nell'attuazione di nove (9) misure e nella realizzazione di studi riguardanti due (2) misure concordate, identificate nell'Allegato, nei limiti delle risorse finalizzate allo scopo.

Identifichiamo come prioritari i seguenti obiettivi e le relative necessarie misure fra quelle riportate nell'Allegato:

- Tempo di percorrenza di tre (3) ore e cadenza semi-oraria per i treni Eurocity Milano - Zurigo nonché cadenza semi-oraria per i treni regionali RE Milano –Ticino; a tal fine, risultano prioritarie la realizzazione della galleria Zimmerberg II, la costruzione di un

- terzo binario fra le stazioni di Cantù e Camnago, nonché misure in corrispondenza di Seregno e Bivio Rosales (si vedano le misure ITA 01, ITA 02, ITA 03 e CH 01 nell'Allegato);
- Cadenza oraria per i treni Eurocity tra Briga e Milano; a tal fine, risultano prioritari il completamento della galleria di base del Lötschberg e l'adeguamento di un impianto per precedenza viaggiatori (si vedano le misure ITA 06 e CH 03 nell'Allegato);
- Cadenza oraria dei treni regionali Malpensa – Lugano; a tal fine, risultano prioritarie misure operative senza interventi infrastrutturali e una stazione di incrocio su diramazione Porto Ceresio (si vedano le misure ITA 05 e CH 02 nell'Allegato);
- Prolungamento dei treni regionali fino a Lecco/Erba (cadenza semi-oraria); a tal fine, risulta prioritaria l'elettificazione della tratta Como – Molteno – Lecco (si veda a tal proposito la misura ITA 04 nell'Allegato).

Quanto alle misure prioritarie sopra identificate e riportate nell'Allegato, intendiamo perseguirne l'attuazione entro il 2035.

Per le altre misure di seconda priorità riportate nell'Allegato, intendiamo iniziare studi di approfondimento per valutarne l'opportunità di una realizzazione a lungo termine sulla base degli studi effettuati e tenendo conto degli sviluppi del mercato del traffico internazionale viaggiatori e merci.

V. Modalità di cooperazione e di verifica

Al fine di assicurare un adeguato monitoraggio dei progressi compiuti nell'ambito di questa Dichiarazione d'intenti, ribadiamo l'importanza dei lavori e dei compiti riconducibili al Comitato direttivo istituito dalla Convenzione del 1999 e ai suoi Gruppi di Lavoro, in particolare al Gruppo di Lavoro 1 "Infrastruttura e Monitoraggio".

L'andamento dei lavori in entrambi i Paesi sarà monitorato in modo costante dal Gruppo di Lavoro 1 che si riunirà a cadenza regolare. Il Gruppo di Lavoro 1 registrerà, a ogni riunione, i progressi conseguiti nella realizzazione delle opere, rilevando eventuali problemi, mancanze o ritardi. Esso redigerà, prima di ogni incontro del Comitato direttivo, un rapporto di sintesi indicante i progressi compiuti dalla firma della presente Dichiarazione d'intenti o dall'ultimo rapporto. Tale rapporto evidenzierà anche le difficoltà incontrate, proponendo soluzioni concrete per superarle e per rispettare così le scadenze e gli standard fissati.

Il Comitato direttivo assicurerà contatti regolari tra noi Firmatari in modo da monitorare lo stato di attuazione della presente Dichiarazione d'intenti. Esso fungerà quindi da organo di verifica, controllando e approvando il rapporto di sintesi redatto dal Gruppo di Lavoro 1.

Noi Firmatari coinvolgeremo nei Gruppi di Lavoro le Regioni italiane e i Cantoni svizzeri interessati, nonché i gestori dell'infrastruttura ferroviaria, e ricordiamo che, se utile all'attuazione di questa Dichiarazione d'intenti, potranno essere coinvolte le imprese ferroviarie e di terminal, nonché esperti del settore. Possono essere altresì utilizzati a sostegno tutti gli altri Gruppi di Lavoro.

Il Gruppo di Lavoro 1 potrà essere inoltre supportato dal Segretariato tecnico istituito nell'ambito della Dichiarazione d'intenti del 2012, secondo le modalità definite dagli Articoli 1 e 2 del Regolamento del Segretariato stesso.

La presente Dichiarazione d'intenti, incluso il suo Allegato, non costituisce un accordo internazionale da cui possano derivare diritti e obblighi sul piano del diritto internazionale. Nessun paragrafo di questa Dichiarazione d'intenti sarà interpretato e attuato quale obbligo o impegno giuridicamente vincolante o impegno finanziario per i Firmatari.

Firmato a *Porto* il *6 giugno 2023*

Matteo Salvini

Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti
della Repubblica Italiana

Albert Rösti

Consigliere Federale e Capo del
Dipartimento Federale dell'ambiente, dei
trasporti, dell'energia e delle comunicazioni
della Confederazione Svizzera