

Repubblica e Cantone  
Ticino

## Il Consiglio di Stato

DATEC  
Ufficio federale dei trasporti  
Divisione finanziamento  
3003 Berna

### **Consultazione sul progetto relativo alla realizzazione e al finanziamento di un corridoio da quattro metri per il trasporto merci su rotaia lungo l'asse del San Gottardo**

Signora Consigliera federale,

la ringraziamo per averci consultati in merito a questo progetto, che riveste molta importanza per il nostro Cantone. Infatti, la proposta in esame si inserisce nella politica di trasferimento del traffico dalla strada alla rotaia, che risulta fondamentale per assicurare una gestione sostenibile del traffico nord-sud a medio-lungo termine. Dal raggiungimento di questo obiettivo dipende in particolare la salvaguardia della funzionalità e della sicurezza della strada nazionale N2 e la tutela ambientale delle aree attraversate.

#### **A. Valutazione generale**

Questo Consiglio reputa necessario attuare il progetto in esame per migliorare l'attrattività e la flessibilità della futura offerta ferroviaria per le merci e quindi disporre di premesse più favorevoli per il trasferimento del traffico dalla strada alla rotaia. In linea generale condividiamo dunque la presa di posizione della Conferenza dei direttori cantonali dei trasporti.

Ci preme qui di seguito evidenziare alcuni aspetti di particolare rilevanza per il nostro Cantone.

Innanzitutto aderiamo al principio di un sostegno finanziario per l'attuazione degli interventi di potenziamento delle linee in Italia (sia per quella principale via Chiasso sia per quella complementare via Luino), in quanto rispondono anche ad un interesse nazionale. Questo principio ha già peraltro trovato applicazione in casi e situazioni analoghi nel passato.

Respingiamo per contro fermamente l'ipotesi di realizzare terminali per il traffico internazionale di transito in Ticino (Lugano-Vedeggio, Chiasso), cui si oppongono

evidenti ragioni di principio, di inserimento territoriale, di impatto ambientale e di funzionalità della rete autostradale (accessi).

La nostra adesione all'intero progetto di un corridoio da quattro metri per il trasporto merci su rotaia lungo l'asse del San Gottardo è dunque subordinata a precise e vincolanti assicurazioni sulla realizzazione di terminali intermodali su suolo italiano capaci di fungere da sbocco per questo corridoio e, di conseguenza, sull'abbandono definitivo di qualsiasi ipotesi riguardante la costruzione di terminali intermodali destinati al traffico di transito internazionale in Ticino.

Una problematica importante è anche quella relativa alla protezione fonica. Negli ultimi anni sono stati compiuti sforzi significativi per ridurre le emissioni di rumore alla fonte oppure attraverso interventi costruttivi (pareti antirumore oppure finestre fonoassorbenti). Reputiamo tuttavia necessario migliorare ulteriormente il grado di protezione raggiunta sulle linee di accesso che toccano vaste aree residenziali e turistiche, segnatamente in Riviera, nel Gambarogno e a sud di Lugano. Confidiamo pertanto che le ulteriori misure previste nel Messaggio sulla modifica della Legge federale concernente il risanamento fonico delle ferrovie trasmesso dal Consiglio federale al Parlamento lo scorso 30 novembre trovino una rapida applicazione.

Ci preme infine nuovamente esprimere tutta la nostra preoccupazione sull'effettiva capacità del nodo di Bellinzona, sia in rapporto all'elevato volume di traffico sia in rapporto alle gestioni delle perturbazioni e alla garanzia di stabilità degli orari, soprattutto per il traffico viaggiatori. A breve saranno disponibili i risultati di alcune verifiche e simulazioni condotte dalle FFS così come le conclusioni riguardo all'ipotesi di realizzare un terzo binario tra Bellinzona e Giubiasco. Chiediamo che i risultati di questi studi siano valutati congiuntamente e recepiti nel Messaggio sul corridoio 4 metri che verrà sottoposto al Parlamento nel prossimo anno.

## **B. Risposte al questionario**

Rimandiamo all'allegato.

Voglia gradire, signora Consigliera federale, i sensi della nostra massima stima.

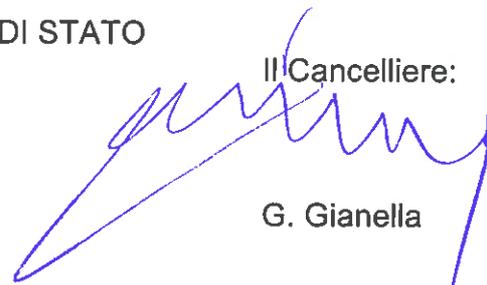
PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente:



M. Borradori

Il Cancelliere:



G. Gianella

---

Allegato:

citato

Copia:

- Deputazione ticinese alle Camere federali
- Delegato cantonale per i rapporti confederali
- Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità
- Sezione della mobilità

**Risposta al questionario relativo al progetto posto in consultazione per la realizzazione e il finanziamento di un corridoio da quattro metri per il traffico merci su rotaia**

***Obiettivi fondamentali***

1. *Siete d'accordo con gli obiettivi fondamentali del progetto, ossia con la creazione di capacità aggiuntive per il trasporto su rotaia attraverso le Alpi di semirimorchi con altezza agli angoli di quattro metri?*

Concordiamo con l'obiettivo, che permette di ampliare l'offerta di trasporto per un segmento di mercato in forte sviluppo, a condizione di avere precise e vincolanti assicurazioni sulla realizzazione di terminali intermodali su suolo italiano capaci di fungere da sbocco per questo corridoio e, di conseguenza, l'abbandono definitivo di qualsiasi ipotesi riguardante dei terminali intermodali destinati al traffico di transito internazionale in Ticino.

***Misure***

2. *Siete d'accordo con le misure proposte allo scopo di ampliare in Svizzera il corridoio da quattro metri?*

Condividiamo nel suo complesso le misure per realizzare un corridoio lungo l'asse del San Gottardo con adeguate capacità dal confine settentrionale a quello meridionale del nostro Paese.

Per quanto riguarda le singole misure, la proposta di intervenire sul tracciato esistente della linea di montagna del Monte Ceneri (ca. 9 mio. fr.) è condivisa nella misura in cui si tratta di armonizzare l'asse nord-sud per il trasporto di semirimorchi da 4 m e per i treni passeggeri a due piani in caso di perturbazioni, incidenti o per la manutenzione della galleria e conseguente deviazione dei treni sulla linea esistente. Non possiamo per contro aderire a tale misura se è intesa quale premessa alla trasformazione del terminale di Lugano-Veduggio in un impianto destinato al traffico di transito internazionale.

Questo terminale, di modeste dimensioni, si trova in un'area strategica per lo sviluppo dell'agglomerato di Lugano, tanto che sono in corso valutazioni e trattative per una sua parziale riconversione ad altre destinazioni coerenti con i bisogni della regione. L'area in oggetto si colloca in un contesto già fortemente urbanizzato e a ridosso di estesi insediamenti residenziali. La funzione di questo terminale è circoscritta ai bisogni regionali e il suo uso deve pertanto restare contenuto.

L'ipotesi che questo terminale debba assolvere a funzioni legate al transito internazionale ed in particolare diventi un punto di trasbordo dalla ferrovia alla strada è per noi assolutamente inaccettabile. Siamo fermamente convinti che i punti di trasbordo per questo tipo di traffico debbano essere realizzati vicino alle sue origini e destinazioni e quindi la l'ubicazione di questi punti va stabilita in Italia.

La proposta non è a nostra mente sostenibile neanche da un profilo strettamente tecnico ed economico. Infatti le capacità esistenti sono molto limitate rispetto al volume di traffico toccato e, soprattutto, la sua attuazione comporterebbe il mantenimento della trazione con più locomotive per superare le elevate rampe del Ceneri. Ciò sarebbe in evidente contrasto con l'obiettivo fondamentale di realizzare una linea di pianura da Basilea a Chiasso. Dal profilo stradale ci troveremmo inoltre con un ulteriore flusso di traffico pesante sul tratto e sullo svincolo autostradale più frequentati e già oggi saturi nelle ore di punta.

Anche l'ipotesi, ancorché preliminare e ancorché prevista come "soluzione di emergenza", di realizzare un terminale per il traffico internazionale di transito a Chiasso non trova il nostro consenso. Abbiamo già detto in precedenza dei motivi di principio che si oppongono a una tale impostazione.

La realtà di un'area urbana densamente popolata quale quella di Chiasso e di un comprensorio ferroviario non direttamente allacciato all'autostrada deve inoltre dissuadere da questo proposito, che non riteniamo dunque praticabile né giustificato.

3. *Il progetto prevede che la Confederazione elvetica abbia la possibilità di prefinanziare le misure realizzate in Italia sulle tratte di accesso alla NFTA tramite mutui rimborsabili: concordate su questa proposta?*

Concordiamo su questa proposta, che è giustificata nell'interesse nazionale svizzero di rendere veramente attrattivo l'investimento effettuato nelle nuove gallerie di base, di disporre una rete funzionale sul piano internazionale e di raggiungere l'obiettivo del trasferimento del traffico pesante dalla strada alla ferrovia. Già nel passato si sono realizzati interventi in tal senso sia per quanto riguarda le linee (galleria di Monte Olimpino II) sia per quanto riguarda i terminali (Busto Arsizio/Gallarate); altri esempi hanno interessato i collegamenti viaggiatori da Ginevra verso Parigi e da Zurigo verso Monaco.

4. *A vostro avviso, l'offerta che la realizzazione del progetto renderà possibile sarà sufficiente a coprire la domanda di tracce a sagoma alta?*

Concordiamo sul fatto che la realizzazione del progetto permetterà di offrire prestazioni in grado di potenzialmente soddisfare le diverse tipologie di trasporto (casce mobili, semirimorchi, container), ciò che oggi non è il caso per la categoria degli autoarticolati con semirimorchi con altezza massima agli angoli di 4 metri.

L'offerta ferroviaria sarà così più flessibile ed attrattiva e si potranno ottenere miglioramenti della produttività dei servizi. E' indispensabile che questo progetto sia realizzato in contemporanea all'allungamento del modulo dei treni (750 m), alla messa a disposizione delle capacità terminalistiche e all'incremento della capacità in linea. Su tutti questi aspetti occorre concordare impegni vincolanti con l'Italia.

Osserviamo che la capacità di Alp Transit per il traffico merci al San Gottardo è pianificata dalla Confederazione a 6 tracce/ora per direzione. Da parte nostra abbiamo a più riprese segnalato perplessità sulla possibilità di gestire sulle linee di accesso esistenti questo elevato volume di traffico merci insieme con quello viaggiatori di lunga percorrenza e con il traffico regionale. In particolare confermiamo i limiti e la criticità del nodo di Bellinzona.

Segnaliamo che, proprio in questi mesi le FFS, si stanno finalmente occupando in modo approfondito della questione. Sono infatti in corso simulazioni dinamiche per verificare la capacità e la stabilità dell'offerta prevista, e uno studio di fattibilità per il completamento del terzo binario tra Giubiasco e Bellinzona. Entro il mese di marzo del 2013 dovrebbero essere disponibili i risultati di questi due studi.

Chiediamo che le misure che risultassero necessarie per migliorare la situazione vengano coordinate ed integrate con quelle previste per il corridoio di 4 metri, poiché sono strettamente interdipendenti (ad esempio la nuova galleria di Svitto).

5. *L'impiego di nuovo materiale rotabile per il trasporto di semirimorchi con un'altezza agli angoli di quattro metri non rappresenta una valida alternativa all'ampliamento della sagoma di spazio libero ed è solamente una possibile soluzione transitoria: concordate su questa valutazione?*

In base alla documentazione esposta nel progetto in consultazione ed alle informazioni in nostro possesso questa eventualità va vista come un'ipotesi complementare al corridoio 4 metri e non come un'alternativa.

6. *Ritenete che esistano altre misure che permettono di raggiungere meglio gli obiettivi?*

No.

## **Finanziamento**

7. *Appoggiate la soluzione di finanziamento proposta o piuttosto le soluzioni temporanee di ripiego?*

A nostro parere la presa di posizione della Conferenza dei direttori cantonali dei trasporti è molto chiara. Il progetto verte essenzialmente al trasferimento delle merci dalla strada alla rotaia e dunque a preservare l'uso della rete stradale soprattutto per il traffico leggero.

La proposta di finanziamento sottoposta in consultazione, che fa capo interamente al Fondo per il finanziamento delle grandi infrastrutture ferroviarie (FTP), e in una seconda fase, al nuovo Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FInFer), non è dunque adeguata, poiché mette in discussione priorità e tempi di realizzazione dei progetti già approvati o in via di approvazione (programma di sviluppo strategico dell'infrastruttura ferroviaria «STEP») e solleva dubbi anche sulla tempestività della realizzazione dello stesso corridoio 4 metri.

La soluzione va quindi trovata attraverso un apporto di risorse supplementari proporzionale all'impegno richiesto da questo progetto specifico, con un adeguato apporto degli introiti sui dazi sui carburanti.

8. *Ritenete che tali soluzioni di finanziamento comportino altri vantaggi, svantaggi o ripercussioni non ancora presi in considerazione nel rapporto esplicativo?*

Sappiamo che si profilano nei prossimi anni problemi di finanziamento della rete stradale. Essi vanno affrontati con determinazione, analogamente a quanto è stato fatto nel settore ferroviario. Auspichiamo pertanto fermamente che l'Autorità federale formuli a breve proposte concrete anche per questo settore.

## **Conseguenze**

9. *Concordate sulle conseguenze di un corridoio da quattro metri descritte nel rapporto esplicativo?*

Non abbiamo osservazioni particolari se non quelle relative all'ipotesi di allacciare il terminale Lugano-Vedeggio e di realizzare "un grande terminale in Ticino" a Chiasso, su cui ci siamo espressi al punto 2.

10. *Oltre alle conseguenze (per Confederazione, Cantoni, Comuni, economia nazionale ecc.) descritte nel rapporto esplicativo, ritenete che vi siano altre conseguenze degne di nota?*

No.

### **Adeguamenti legislativi**

11. *Appoggiate gli adeguamenti legislativi proposti?*

Con le riserve sulla linea esistente del Ceneri (cfr. in particolare l'art. 4 lett. a, n. 7) e sulla realizzazione e l'ubicazione dei terminali che potranno fungere da sbocco per questo corridoio condividiamo gli adeguamenti proposti.

### **Stato delle conoscenze**

12. *Il vostro parere in merito al progetto cambierebbe se la realizzazione del corridoio dovesse risultare più costosa del previsto o la messa in esercizio subisse dei ritardi?*

Reputiamo che la realizzazione del corridoio in oggetto debba essere attuata entro la messa in esercizio delle gallerie di base del San Gottardo (via Luino) e del Monte Ceneri (via Chiasso).

Confidiamo che la stima dei costi presentata sia affidabile e sia confermata. Se del caso andranno tuttavia attivate risorse supplementari.

13. *Avete ancora altre osservazioni sul progetto posto in consultazione?*

In merito alla questione della criticità del nodo di Bellinzona si rimanda alla risposta della domanda 4.