

numero			Bellinzona
24	cl	1	9 gennaio 2018
Repubblica e Cantone Ticino Consiglio di Stato Piazza Governo 6 Casella postale 2170 6501 Bellinzona telefono +41 91 814 43 20 fax +41 91 814 44 35 e-mail can-sc@ti.ch			Repubblica e Cantone Ticino

## Il Consiglio di Stato

Dipartimento federale dell'ambiente,  
dei trasporti, dell'energia e delle  
comunicazioni (DATEC)  
3003 Berna

e-mail: [konsultationen@bav.admin.ch](mailto:konsultationen@bav.admin.ch)  
(pdf e word)

### Consultazione sul Rapporto "Fase di ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria 2030/35"

Signora Consigliera federale,  
la ringraziamo per averci sottoposto il Rapporto in oggetto, che assume una importanza fondamentale per lo sviluppo delle prestazioni del sistema ferroviario nazionale.

Prima di rispondere alle domande specifiche del questionario sottopostoci, desideriamo esprimere alcune considerazioni generali.

#### **A. Considerazioni generali**

1. Il processo di modernizzazione della rete ferroviaria nazionale ha preso avvio all'inizio degli anni '90 attraverso il programma "Ferrovia 2000", che ha interessato soprattutto l'asse est-ovest attraverso l'Altipiano, e il progetto Alp Transit, che ha invece toccato l'asse nord-sud.

Il nostro Cantone ha seguito e sostenuto attivamente il grande sforzo intrapreso per dotarsi di una infrastruttura per il traffico internazionale, nazionale e regionale all'altezza delle esigenze del XXI secolo.

Questo programma sta producendo sul principale asse nord-sud i primi favorevoli risultati grazie in particolare alla messa in esercizio della galleria di base del San Gottardo dal dicembre 2016.

---

Attualmente sono nella fase finale i lavori per la galleria di base del Monte Ceneri e, in parallelo, sono aperti numerosi cantieri per l'adeguamento degli impianti e della linea esistente e per l'ampliamento dei profili delle gallerie (corridoio 4 m).

Parallelamente a questi interventi il Cantone Ticino, con il sostegno della Confederazione e delle FFS, ha pianificato dagli inizi degli anni 2000 e sta concretizzando a tappe il progetto di rilancio della ferrovia per i bisogni del traffico regionale.

Constatiamo che i miglioramenti e le innovazioni introdotte hanno riscontrato un grande successo, come testimonia l'incremento del numero di viaggiatori che hanno attraversato, secondo le indicazioni delle FFS, la galleria di base del San Gottardo (+ 30% a un solo anno dall'apertura) e di quelli che utilizzano il servizio ferroviario TILO (+ 120% dal 2004 al 2016) e i collegamenti offerti dalla ferrovia Lugano-Ponte Tresa dopo l'introduzione dell'orario cadenzato ogni 15 minuti (+ 80% dal 2008).

Seguiamo pure con attenzione l'evolversi del traffico merci in transito sulla ferrovia e sulla strada. L'obiettivo del trasferimento sulla rotaia non è ancora stato raggiunto ma i dati rilevati indicano a partire dal 2001 un rafforzamento della quota di mercato della ferrovia e una riduzione del numero di veicoli pesanti sull'autostrada.

A breve-medio termine, con la conclusione dei lavori in corso e dei progetti in fase di procedura per ottenere l'autorizzazione a costruire, l'infrastruttura risulterà potenziata e i servizi offerti potranno raggiungere una più elevata qualità.

2. Le previsioni sullo sviluppo dei traffici di persone e merci all'orizzonte 2040 elaborate lo scorso anno dall'Ufficio federale dello sviluppo territoriale mostrano tuttavia una ulteriore continua crescita della domanda mobilità. Questi scenari ci preoccupano, poiché i progetti realizzati e quelli in fase conclusiva potranno dare verosimilmente solo risposte parziali e mostreranno già nel prossimo decennio tutti i loro limiti.

Tali sviluppi richiedono una strategia flessibile e lungimirante per gestire le future esigenze. Le infrastrutture, unitamente ad altre misure di natura pianificatoria, gestionale, tariffale, ecc. concorrono a dare risposte concrete ai nuovi problemi che si prospettano. Soprattutto le infrastrutture necessitano tempi realizzativi molto lunghi e risorse finanziarie ingenti. Occorre dunque stabilire con largo anticipo i prossimi traguardi. Le decisioni imminenti di ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria, oltre a permettere di finanziare la realizzazione di diverse opere per l'orizzonte 2030-35, dovranno dunque mettere a disposizione anche adeguate risorse per preparare gli sviluppi all'orizzonte 2040 e oltre.

3. Il processo ci ha permesso di avere una parte attiva per definire lo sviluppo del traffico regionale. La nostra proposta principale riguardante il potenziamento della ferrovia Lugano-Ponte Tresa è stata accolta; essa consentirà di avviare il rilancio della mobilità su ferro anche nel nostro principale agglomerato. Grande importanza assumono inoltre le stazioni; una loro mirata collocazione nel territorio ed efficace integrazione nella rete ferroviaria e dei servizi su gomma costituiscono premesse fondamentali per il successo delle prestazioni offerte. In tal senso confidiamo che le nostre proposte, non ancora presentate nel Rapporto qui in esame, riguardanti le stazioni di Bellinzona-Piazza Indipendenza, di grande rilievo e assoluta priorità per il servizio alla capitale cantonale, e quelle di Bironico-Camignolo rispettivamente di Torricella-Taverne, vengano accolte nel progetto finale che sarà trasmesso al Parlamento federale nel corso del 2018.
4. Per quanto riguarda il traffico viaggiatori a lunga percorrenza condividiamo pienamente l'introduzione dell'orario cadenzato ogni 30 minuti e chiediamo fermamente che il nodo di Bellinzona, fondamentale per l'organizzazione del traffico regionale in Ticino, sia integrato al meglio nel sistema ferroviario nazionale e siano garantite nei nodi di Zurigo e Lucerna le coincidenze ogni mezzora verso le altre destinazioni del Paese. Tenuto conto delle potenzialità e stando ai parametri di riferimento in uso, riteniamo necessario sin d'ora pianificare l'estensione dell'orario cadenzato ogni 30 minuti, al momento limitato alla tratta tra il nord delle Alpi e Lugano, fino a Milano.

In merito al traffico merci prendiamo atto dell'incremento delle capacità previste di circa 80 tracce supplementari al giorno. Nonostante le rassicurazioni avute nutriamo dei dubbi sulle reali ed effettive capacità su una linea che, a regime, sarà estremamente carica. Temiamo influssi negativi per la stabilità degli orari e quindi per la qualità del servizio per tutti i tipi di traffico.

5. In questo quadro crediamo doveroso richiamare l'impegno originario della Confederazione illustrato nel Messaggio sulla nuova linea ferroviaria attraverso le Alpi del 1991. Esso postulava una nuova linea completa da Arth Goldau a Lugano. Inoltre la "Convenzione concernente la garanzia della capacità delle principali linee che collegano la nuova ferrovia transalpina svizzera (NFTA) alla rete italiana ad alta capacità (RAC)" (RS 0.742.140.345.43), ratificata dal Parlamento federale il 19 marzo 2001 ed è entrata in vigore il 18 maggio 2001, prevede la costruzione a lungo termine di una nuova linea da Lugano a Milano. Con la fine dei lavori della galleria del Monte Ceneri non può dunque ritenersi concluso il potenziamento delle linee di accesso a nord e a sud. E' anzi necessario avviare la progettazione delle parti incompiute e stabilire le opportune tappe realizzative, nella consapevolezza che l'orizzonte temporale per la

costruzione e messa in esercizio, come insegna anche l'esperienza della galleria di base del San Gottardo, è quello di un'intera generazione. Ci attendiamo quindi che venga inserito nel Decreto per il finanziamento della fase di ampliamento dell'infrastruttura 2030/35 anche il credito per la progettazione della circonvallazione di Bellinzona e per il completamento a sud di Lugano secondo tappe da stabilire.

## **B. Risposte al questionario**

Vedi allegato.

Ringraziandola per l'attenzione riservatoci nella fase pianificatoria svolta finora e confidando nella sua disponibilità ad approfondire e accogliere i punti rimasti aperti gradisca, signora Consigliera federale, i sensi della nostra massima stima.

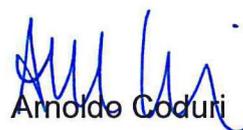
### PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente:



Manuele Bertoli

Il Cancelliere:



Arnolfo Coduri

### **Allegato:**

questionario

### **Copia p.c.:**

- Dipartimento del territorio ([dt-dir@ti.ch](mailto:dt-dir@ti.ch))
- Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità ([dt-dstm@ti.ch](mailto:dt-dstm@ti.ch))
- Deputazione ticinese alle Camere federali ([can-relazioniesterne@ti.ch](mailto:can-relazioniesterne@ti.ch))
- Pubblicazione in Internet

## **B. Risposte al questionario**

### **1. *Condividete gli obiettivi generali del progetto?***

Questo Consiglio condivide la necessità di un ulteriore passo nella modernizzazione ed estensione del sistema ferroviario nazionale per far fronte ai bisogni pronosticati. L'esito della votazione popolare del 9 febbraio 2014 con il 62% di adesioni a livello nazionale e con il 71,7% nel Cantone Ticino è stato chiaro e costituisce un mandato da concretizzare in modo efficace e tenendo conto dei problemi in tutte le regioni.

### **2. *Condividete gli obiettivi della fase di ampliamento 2030/35 (in particolare le linee direttrici)?***

Gli obiettivi volti ad ampliare l'infrastruttura in base alle previsioni della domande nelle ore di punta, ad aumentare l'attrattività del traffico a lunga percorrenza e del traffico regionale intensificando l'offerta e a creare condizioni di produzione attrattive, concorrenziali ed economiche per il traffico merci sono condivisi.

### **3. *Quale delle due varianti? Perché?***

**a. *Variante Fase di ampliamento 2030 (7 miliardi di franchi)***

**b. *Variante Fase di ampliamento 2035 (12 miliardi di franchi)***

Il nostro collegio sostiene in modo risoluto la variante che prevede un investimento complessivo di circa 11,5 miliardi di franchi. Essa, pur non potendo ancora soddisfare tutte le esigenze manifestate, permette di concretizzare diversi interventi di valenza nazionale di rilievo per far fronte al traffico previsto nel 2035. Essa porta a miglioramenti diffusi nel traffico viaggiatori e incrementa pure qualità e velocità del traffico merci.

Rileviamo, per quanto tocca più direttamente il Cantone Ticino, che la presa in considerazione della galleria di base dello Zimmerberg, un'opera parte integrante del progetto iniziale AlpTransit e successivamente rinviata, permette di accorciare i tempi di percorrenza sull'asse del San Gottardo di circa dieci minuti e di assicurare le coincidenze al nodo 00/30 di Zurigo per tutti i collegamenti verso le altre destinazioni nazionali.

La variante che prevede un investimento di 7 miliardi di franchi equivarrebbe, per la direttrice nord-sud, allo statu quo rinviando così di fatto la soluzione a problemi invece urgenti.

- 4. Condividete i miglioramenti dell'offerta e le misure previste dalle varianti Fase di ampliamento 2030 / Fase di ampliamento 2035? In particolare:**
- a. nel traffico viaggiatori**
  - b. nel traffico merci**
  - c. nel traffico transfrontaliero**
  - d. negli impianti d'esercizio**
  - e. In caso contrario, quali misure ritenete più urgenti oppure non necessarie? Perché?**

- a) Apprendiamo con grande soddisfazione che, per quanto riguarda il traffico regionale viaggiatori, entrambe le varianti di finanziamento comprendono il modulo della Ferrovia Lugano-Ponte Tresa (FLP). Si tratta del potenziamento dell'offerta tra Bioggio-Molinazzo e il centro di Lugano, a cui il Cantone ha dato la priorità nel programma d'offerta per il traffico regionale (*Programma di sviluppo strategico dell'infrastruttura ferroviaria (PROSSIF) - Fase di ampliamento (FA) 2030, Regione di pianificazione Ticino, Programma d'offerta per il traffico regionale, Sezione della mobilità, novembre 2014*). Con questa decisione si conferma l'efficacia del progetto e si pongono le basi per dotare il più importante agglomerato del Cantone di un sistema di trasporto pubblico ad elevata capacità.

Nella documentazione ora in consultazione le nuove fermate considerate nella prossima fase non sono elencate e vengono considerate in maniera generale alla voce "Investimenti puntuali delle FFS (incl. nuove fermate)". I risultati del lavoro di verifica di fattibilità e di opportunità non erano ancora disponibili. Ci attendiamo che in entrambi i pacchetti da 7 e 11,5 miliardi vengano considerate le fermate supplementari di Bellinzona-Piazza Indipendenza, Bironico-Camignolo e Torricella-Taverne ed in modo prioritario quella di Bellinzona, in posizione strategica nel contesto dello sviluppo della nuova Città nata con il processo di aggregazione avviato quest'anno.

Abbiamo preso atto che il progetto proposto dalla Regione di pianificazione Ticino per lo sviluppo della ferrovia delle Centovalli (FART) con l'introduzione della cadenza semioraria tra Locarno e Intragna e il prolungamento orario fino a Camedo non è stato inserito in nessuna delle due varianti, nonostante l'eccellente valutazione dei costi-benefici con un rapporto superiore a 5.

Vi chiediamo di riverificare il caso.

Per quanto riguarda il traffico viaggiatori a lunga percorrenza sosteniamo pienamente l'introduzione sistematica dell'orario cadenzato ogni mezz'ora e la piena integrazione del nodo di Bellinzona nel sistema cadenzato nazionale. All'orizzonte di pianificazione 2035, stando ai parametri di riferimento in uso, riteniamo debba essere approfondita l'estensione della cadenza semioraria al momento fissata a Lugano, fino a Milano, o, in via subordinata, fino a Mendrisio/Chiasso.

- b) Prendiamo atto con sorpresa e rincrescimento che nell'elenco delle misure oltre il 2035 assegnate alle urgenze 1 o 2 (cfr. allegati 2 e 4 del Rapporto) non è menzionato nessun intervento per garantire le capacità necessarie all'asse del San Gottardo per un ulteriore sviluppo della domanda merci. Ci riferiamo alla tratta Biasca sud-Camorino (circonvallazione di Bellinzona) e al proseguimento a sud di Lugano.

La misura denominata "GEX traccia supplementare merci San Gottardo" non è mai stata richiesta né sostenuta dalla Regione di pianificazione Ticino. Il costo stimato sarebbe di 9,6 miliardi di franchi per realizzare interventi unicamente nei Cantoni di Uri e Svitto (Uri dorsale lunga, Axentunnel e Urmiberg).

Questa impostazione non è comprensibile né condivisibile. In linea con l'obiettivo di trasferimento del traffico transalpino sulla rotaia e con quanto previsto dal Piano settoriale Trasporti chiediamo di progettare il completamento a tappe della nuova linea nelle prossime fasi di attuazione anche in Ticino. In particolare chiediamo di inserire nella lista degli investimenti nell'infrastruttura ferroviaria (cfr. Rapporto, Allegato 4) la circonvallazione di Bellinzona e la nuova linea tra Vezia e Chiasso. Oltre a essere fondamentali per un ulteriore sviluppo del traffico merci e per la riduzione dei tempi di percorrenza tra Zurigo e Milano, questi interventi permetteranno di aggirare i nodi critici delle stazioni di Bellinzona, Lugano e Mendrisio. Si tratta di zone densamente insediate e nelle quali in futuro sarà necessario sviluppare ulteriormente anche il traffico regionale viaggiatori. Segnaliamo inoltre che la circonvallazione di Bellinzona era già parte integrante del programma strategico di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria illustrato nel Messaggio del Consiglio federale del 18 gennaio 2012.

Chiediamo dunque che nel credito sottoposto al Parlamento per la realizzazione del programma di ampliamento 2030/35 venga inserito anche il finanziamento per la progettazione della circonvallazione di Bellinzona e del proseguimento a sud di Lugano.

- c) Nel traffico transfrontaliero la problematica maggiore appare al momento il raggiungimento di una qualità di servizio tale da garantire i tempi di percorrenza e le coincidenze. La collaborazione con i gestori della rete italiana è da questo punto di vista fondamentale.
- d) Constatiamo che è previsto, sia nella fase di ampliamento 2030 che nella fase 2035, l'ampliamento dell'impianto d'esercizio per il trattamento delle merci di Cadenazzo per incrementare la capacità aumentando i binari e accogliendo treni più lunghi. Osserviamo che l'impianto attuale si trova a ridosso di un'area pregiata per l'agricoltura e a diretto contatto con il Parco del Piano di Magadino.

**5. Approvate la proposta di permettere a terzi di finanziare, a proprio rischio, la realizzazione della stazione di transito di Lucerna e la progettazione della parte centrale della S-Bahn di Basilea?**

Il finanziamento di misure supplementari o alternative così come il prefinanziamento sono oggi regolati all'art. 58 della Legge federale sulle ferrovie. L'attuale ordinamento permette di evitare qualsiasi pregiudizio:

- rispetto a quelle regioni e Cantoni che non sono in grado di destinare ingenti risorse per promuovere rispettivamente anticipare opere previste a medio-lungo termine e per questo potrebbero essere sistematicamente escluse dai futuri programmi di investimento;
- rispetto a un concetto coerente di sviluppo del traffico nazionale nell'interesse dell'intero Paese, che singoli grandi interventi realizzati anticipatamente potrebbero ostacolare, rendere più difficili o persino contraddire.

Un'eventuale modifica di legge per rendere più semplice e più diffuso il finanziamento di terzi deve essere in linea con i principi summenzionati.

In linea generale riteniamo che vadano in primo luogo promosse le possibilità date dall'attuale quadro legislativo, in particolare per quanto riguarda il finanziamento di misure alternative o supplementari previsto all'art. 58 b della Legge sulle ferrovie.

**6. La Confederazione dovrà creare la base normativa per il rimborso a posteriori dei costi d'investimento. Condividete questa proposta?**

Si rimanda a quanto indicato nella risposta alla domanda 5.

**7. Avete osservazioni in merito agli altri elementi dell'avamprogetto?**

Visto quanto sopra chiediamo che il disegno di "Decreto federale concernente la fase di ampliamento 2035 dell'infrastruttura ferroviaria" sia completato come segue:

- all'Art. 1 cpv. 2 lett n va aggiunto un punto 20 FART Locarno-Intragna;
- all'Art. 1 cpv. 2 lett q vanno esplicitamente menzionate le fermate di Bellinzona Piazza Indipendenza, Bironico-Camignolo e Torricella-Taverne;
- all'Art. 1 cpv. 2 lett. s va esplicitamente menzionata la progettazione della circonvallazione di Bellinzona e della completazione della nuova linea a sud di Lugano (circonvallazione di Lugano);

- all'Art. 1 cpv. 3 va completato con "accessi alla nuova trasversale ferroviaria alpina NTFA a nord e a sud del San Gottardo".

Analoghe richieste vanno considerate nella denegata ipotesi che il Decreto federale concernesse la sola fase di ampliamento 2030.

**8. *A vostro avviso vi sono aspetti che non sono tenuti in debita considerazione?***

Come anticipato alla risposta 4 non si è tenuto in considerazione la completazione di Alp Transit anche a sud della galleria di base del San Gottardo. Non viene menzionata la circonvallazione di Bellinzona, che nel Messaggio del Consiglio federale del 18 gennaio 2012 sul programma strategico di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria e sul nuovo fondo di finanziamento era inserita nei progetti con livello di priorità 2. Non è considerata neppure la prosecuzione a sud di Lugano, mentre sono per contro elencati al livello di "urgenza 2" gli interventi tra Arth Goldau e il portale nord della galleria di base del San Gottardo per un totale di ca. 10 miliardi di franchi. Ciò non è assolutamente comprensibile né accettabile.