

Numero  
4922

fr

0

Bellinzona  
12 ottobre 2022

Consiglio di Stato  
Piazza Governo 6  
Casella postale 2170  
6501 Bellinzona  
telefono +41 91 814 41 11  
fax +41 91 814 44 35  
e-mail [can@ti.ch](mailto:can@ti.ch)  
web [www.ti.ch](http://www.ti.ch)

Repubblica e Cantone  
Ticino

## Il Consiglio di Stato

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

*Invio per posta elettronica (Word e pdf):  
[konsultationen@bav.admin.ch](mailto:konsultationen@bav.admin.ch)*

### **Rapporto sullo stato dei programmi di ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria, con modifica dei decreti federali, e sulla prospettiva FERROVIA 2050: presa di posizione**

Signora Consigliera federale,  
gentili signore, egregi signori,

il 22 giugno 2022 ci avete trasmesso per parere la documentazione riguardante la consultazione in oggetto e vi ringraziamo per l'opportunità di esprimerci.

L'intenzione del suo Dipartimento è quella di sottoporre al Parlamento un Messaggio federale nel 2023 con i seguenti contenuti:

- A. rendiconto dell'avanzamento dei programmi di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria;
- B. presentazione della prospettiva FERROVIA 2050 fissando visione, obiettivi e orientamento strategico;
- C. richiesta di aggiornamento dei Decreti federali concernenti i programmi SIF, PROSSIF FA2025 e PROSSIF FA2035<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> SIF: Programma sviluppo futuro dell'infrastruttura ferroviaria

PROSSIF FA2025 / FA2035: Programma strategico di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria, fase di attuazione 2025 risp. 2035

## **PREMESSA**

Questo Consiglio, con il vasto appoggio della popolazione, delle cerchie interessate, dei Comuni e del Parlamento cantonale, ha sempre sostenuto lo sviluppo e l'estensione della rete dei trasporti pubblici e in particolare delle infrastrutture ferroviarie. Nel contesto attuale risulta ancor più evidente il contributo di questo vettore di trasporto alle condizioni di vivibilità, di mobilità e ambientali del nostro Paese. Una rete efficiente e sostenibile di mobilità rappresenta inoltre uno dei fattori di successo socio-economico di ogni società.

La documentazione sottopostaci ha ritenuto tutta la nostra attenzione e, come meglio espresso nelle prossime pagine e nelle risposte al questionario allegato, anticipiamo la necessità di andare oltre quanto realizzato nel recente passato e con un cambio di paradigma puntare in modo molto deciso verso investimenti maggiori e risolutivi.

## **A. AVANZAMENTO DEI PROGRAMMI DI SVILUPPO**

### **Contenuti**

Il rendiconto mostra un ritardo di numerose opere rispetto al programma originale dei lavori, in particolare delle due fasi di attuazione PROSSIF. Ciò è da ricondurre a tempi procedurali più lunghi, alla limitata disponibilità dei cosiddetti intervalli per la gestione dei cantieri e al sovrapporsi delle misure.

Il rapporto presenta inoltre l'aggiornamento dei costi di investimento da cui emerge come il finanziamento complessivo sia assicurato e la disponibilità del fondo per le infrastrutture ferroviarie FIF sufficiente.

Infine sono proposte alcune misure supplementari, tra le quali spicca il completamento a due binari della galleria di base del Lötschberg.

### **Presa di posizione**

Esprimiamo una forte preoccupazione per l'allungamento dei tempi di attuazione dei programmi. È dunque necessario sfruttare tutti i margini disponibili per ottimizzare le scadenze e ridurre i tempi di realizzazione delle misure.

Constatiamo che i ritardi annunciati non sono riconducibili unicamente a fattori esterni ma anche all'organizzazione e alla dotazione di risorse dei servizi preposti all'attuazione: Ufficio federale dei trasporti (UFT) e FFS.

A margine di questa consultazione abbiamo preso atto con sconcerto della decisione della Divisione infrastruttura dell'UFT dello scorso mese di aprile di bloccare l'esecuzione di un'opera prevista dal PROSSIF FA2025 per il raddoppio parziale dei binari Contone-Ponte sul Ticino lungo la linea Bellinzona-Locarno. Con questa improvvida decisione, argomentata con l'aumento dei costi di preventivo, si aggiunge un ulteriore fattore di ritardo nonostante la necessità dell'intervento sia dimostrata, i contenuti dello stesso siano il frutto di negoziazioni concordate anche con l'UFT stesso e il rapporto ora qua in discussione mostri la disponibilità di crediti.

In questa sede ribadiamo la richiesta, già espressa dal Dipartimento del territorio alla Direzione dell'UFT, di dare il via libera al più presto al cantiere di quest'opera.

## **B. PROSPETTIVA FERROVIA 2050**

### **Contenuti**

Con la Prospettiva FERROVIA 2050 vengono definiti visione, obiettivi e orientamento strategico per lo sviluppo a lungo termine della ferrovia. Essa rappresenta l'aggiornamento della Prospettiva elaborata nel 2012 e funge da base per le prossime fasi di ampliamento del Programma di sviluppo strategico dell'infrastruttura ferroviaria (PROSSIF).

Partendo dal presupposto che la domanda di mobilità complessiva aumenterà dell'11% nel traffico viaggiatori e del 31% nel traffico merci all'orizzonte 2050<sup>2</sup>, rispetto al 2017 la domanda di trasporto pubblico nel traffico passeggeri (espressa in passeggeri-chilometri) aumenterebbe del 45% mentre la domanda nel traffico merci (espressa in tonnellate-chilometri) crescerebbe dell'89%.

Il DATEC ritiene che il conseguimento degli obiettivi climatici a lungo termine non sia percorribile limitando la mobilità bensì favorendo lo sviluppo di una mobilità sostenibile ed efficiente. Oltre all'elettrificazione dei trasporti, un ruolo centrale in tal senso è svolto dal trasferimento del traffico dalla strada alla rotaia di merci e viaggiatori che può avere successo dove è possibile sfruttare i punti di forza specifici della ferrovia, in particolare la grande capacità di trasporto su una superficie ridotta e il minor consumo energetico a fronte di un buon grado di utilizzo. Ciò rappresenta la visione della Prospettiva FERROVIA 2050.

Sulla base di questa visione sono stati individuati i potenziali della ferrovia per fornire un contributo alle strategie della Confederazione ed analizzati tre orientamenti:

- ulteriore sviluppo della ferrovia su brevi distanze;
- ulteriore sviluppo della ferrovia su brevi e medie distanze;
- ulteriore sviluppo della ferrovia su lunghe distanze.

L'orientamento raccomandato consiste nell'ulteriore sviluppo della ferrovia su brevi e medie distanze a fronte del maggior potenziale di trasferimento del traffico viaggiatori presente negli agglomerati, nelle cinture degli agglomerati e tra l'area insediativa intermedia e gli agglomerati.

Nel traffico a lunga distanza (TLD) devono essere ridotti i tempi di percorrenza dove la ferrovia non è competitiva rispetto alla strada, garantendo o creando le capacità necessarie sulla rete. Nel traffico viaggiatori internazionale l'attrattività della ferrovia è da aumentare tramite un'offerta più frequente e riduzioni mirate dei tempi di percorrenza.

Per il traffico merci di transito le capacità esistenti sono valutate sufficienti per raggiungere l'obiettivo di trasferimento del traffico stabilito nella Costituzione. L'interconnessione con il traffico merci interno deve per contro essere migliorata tramite ulteriori piattaforme di trasbordo intermodali, in particolare a sud, per assorbire quanto prima i flussi del commercio estero.

<sup>2</sup> ARE 2021, Prospettive di traffico 2050 (anno di riferimento 2017)

### **Considerazioni generali**

Lo scrivente Consiglio condivide l'orientamento del Consiglio federale focalizzato sull'ulteriore sviluppo dell'offerta ferroviaria sulle brevi e medie distanze. Emerge tuttavia un'incoerenza tra la grande ambizione di crescita dell'utenza e delle merci trasportate e la modestia di approccio volta a limitare gli investimenti nell'infrastruttura. La rete ferroviaria è già oggi ampiamente sfruttata e senza ulteriori sviluppi non sarà possibile raggiungere gli obiettivi dichiarati.

È dunque necessario disporre di fondi di finanziamento ben più importanti di quanto oggi garantisce il Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FIF), anche in considerazione che con esso deve essere finanziato il mantenimento della qualità dell'infrastruttura esistente. La dotazione attuale del FIF è palesemente insufficiente e i progetti di offerta elaborati nelle diverse regioni di pianificazione che implicano ampliamenti dell'infrastruttura ferroviaria sono inevitabilmente messi in concorrenza.

Riteniamo dunque essenziale che la Confederazione aumenti la dotazione del FIF per poter finanziare tutti gli investimenti necessari. Siamo convinti che gli obiettivi ambiziosi dichiarati nella prospettiva FERROVIA 2050 affinché merci e persone possano muoversi nel pieno rispetto della qualità di vita e dell'ambiente, non possano essere raggiunti senza ampliamenti importanti dell'infrastruttura ferroviaria.

Tutte le giustificate esigenze di sviluppo dell'infrastruttura vanno dunque inserite in un credito ben più ampio, dell'ordine di grandezza di 100 miliardi di franchi, così da procedere speditamente all'adattamento coerente della rete ferroviaria in tutte le regioni svizzere.

L'obiettivo prioritario di questo Consiglio è di garantire un'alta qualità di vita alla popolazione residente. Il nostro Cantone è caratterizzato da una limitata superficie d'insediamento e da un'elevata quota di transito merci, sia su strada che su ferrovia. Con il raggiungimento dell'obiettivo di trasferimento delle merci dalla strada alla ferrovia, ancorato nella Costituzione federale e da noi pienamente sostenuto, una parte rilevante della popolazione del nostro Cantone dovrà tuttavia sopportare gli effetti negativi dell'importante aumento del numero di treni merci lungo l'asse del San Gottardo.

La sovrapposizione di tutti i flussi ferroviari (treni merci, treni internazionali passeggeri, treni di lunga percorrenza, treni regionali) e la vicinanza con la rete di un'altra nazione mostrano inoltre un'instabilità degli orari e un'insufficiente qualità dell'esercizio nonostante le tracce merci siano ad oggi sfruttate solo per il 50%.

### **Esigenze del Cantone Ticino**

Per l'attuazione dell'orientamento raccomandato nella Prospettiva FERROVIA 2050 occorre tener conto, oltre alla domanda interna, degli importanti flussi transfrontalieri da/per gli agglomerati di Varese, Como e Milano che hanno un impatto elevatissimo a livello di carichi delle reti di trasporto e ambientali. Serve dunque che sui segmenti più critici, in particolare tra Luganese e Mendrisiotto e tra Sottoceneri e Lombardia, la Confederazione intervenga in maniera efficace a livello ferroviario, impegnandosi a trovare e concordare soluzioni anche con l'Italia.

Per soddisfare gli obiettivi del traffico di lunga distanza TLD riteniamo necessario disporre di collegamenti Eurocity (EC) e InterCity (IC) con un servizio a cadenza semioraria con il Nord delle Alpi durante tutta la giornata (come peraltro già previsto dalla concessione rilasciata ad FFS ma mai attuata completamente) ed estendere al più presto i collegamenti IC fino al confine di Stato o meglio a Como/Varese. Nondimeno sono da concordare soluzioni con l'Italia per velocizzare i treni internazionali e interregionali sulla tratta Chiasso-Milano.

A medio termine, la rete regionale TILO deve offrire collegamenti tra i poli degli agglomerati, inclusi Como, Milano e Varese, con una frequenza ogni quarto d'ora e corse veloci tra di essi. La tratta di montagna del Monte Ceneri deve essere integrata meglio nella rete TILO, anche per relazioni transfrontaliere da/per la zona produttiva della Valle del Vedeggio. Inoltre, la linea regionale da/per Luino deve poter offrire almeno una cadenza di 60' nelle ore di morbida e 30' nelle ore di punta e sono necessarie ulteriori fermate lungo la rete regionale TILO, in particolare in Riviera, a Bellinzona e a Vezia. I nodi sovraccarichi di Bellinzona e Lugano devono essere alleggeriti.

Per il traffico merci occorre considerare anche la qualità e la produttività e non solo le capacità complessive affinché non sia messo a rischio l'obiettivo di trasferimento. Infatti, sebbene le tracce merci pianificate sull'asse del San Gottardo (6 tracce per ora e direzione), in base alle previsioni fino al 2045, siano sufficienti a soddisfare la domanda di trasporto delle merci in transito, secondo informazioni raccolte presso gli operatori del settore e confermate da uno studio fatto allestire da questo Consiglio, si prospetta una saturazione della direttrice di Luino (2 tracce per ora e direzione) già entro il 2030/2035. Considerato che questa è la tratta con la più elevata produttività per raggiungere le zone di Gallarate/Novara, la domanda aggiuntiva da quel momento in poi subirà deviazioni con perdite di produttività. Va dunque seriamente preso in considerazione il potenziamento a 4 tracce per ora e direzione dell'asse via Luino. In quanto misura in risposta ad un obiettivo costituzionale specifico, d'interesse nazionale, sarà in ogni caso da trattare in indipendentemente dagli altri interventi che serviranno a concretizzare gli orientamenti previsti dalla Prospettiva FERROVIA 2050.

Per contro non riteniamo necessario un aumento delle capacità complessive dell'insieme dei due assi del San Gottardo e del Lötschberg, considerato che a medio-lungo termine i transiti ferroviari europei attraverso le Alpi potranno sfruttare i potenziamenti in fase realizzativa nelle nazioni a noi vicine.

Con l'obiettivo dell'aumento dell'offerta ferroviaria del traffico viaggiatori su brevi e medie distanze e del trasferimento del traffico merci dalla strada alla ferrovia, riteniamo indispensabile pianificare la separazione dei flussi di traffico per alleggerire il carico sulle aree densamente abitate e in particolare sui nodi di Bellinzona e Lugano, attenuando le interferenze e i conflitti tra treni passeggeri e merci e riducendo i tempi di percorrenza.

Siamo pertanto dell'opinione che sia assolutamente necessario procedere al più presto alla progettazione dell'aggiramento di Bellinzona e dell'infrastruttura necessaria all'aumento della capacità di trasporto delle merci sulla tratta di Luino per scongiurare il rischio che la ferrovia diventi meno competitiva rispetto alla strada.

Le infrastrutture previste dal Piano settoriale dei trasporti, parte infrastruttura ferroviaria (PSIF) sono da realizzare integralmente in tempi ragionevoli.

Pur sostenendo la necessità di miglioramento dell'interconnessione dei flussi di merci provenienti dall'estero con il traffico merci interno tramite ulteriori piattaforme di trasbordo intermodali, segnaliamo che per essere attrattive queste ultime dovranno essere il più vicino possibile all'origine/destinazione delle merci, dunque in Italia e non in Ticino.

### **C. AGGIORNAMENTO DEI DECRETI FEDERALI**

#### **PROSSIF FA 2025**

Riteniamo che il credito d'impegno per la FA 2025 debba essere aumentato maggiormente.

Non possiamo nel modo più assoluto condividere il blocco dei lavori per il raddoppio dei binari fra Contone e il ponte sul Ticino. Quest'opera rimane fondamentale e prioritaria al fine di garantire la necessaria stabilità dell'esercizio. La qualità della produzione sulla tratta Cadenazzo-Locarno si ripercuote infatti sulla puntualità dell'intero sistema ferroviario in Ticino.

#### **PROSSIF FA 2035**

Riteniamo che il credito d'impegno per la FA 2035 debba essere aumentato maggiormente, tenendo conto anche dei superamenti di costi già prospettati per interventi minori tanto sulla rete FFS quanto sulle reti degli altri gestori di infrastruttura ferroviaria. Come espresso più sopra, gli obiettivi di FERROVIA 2050 impongono la messa a disposizione di risorse finanziarie ben maggiori rispetto a quanto fatto finora. Ciò non toglie che già nella FA2035, richieste come quelle formulate a fine 2021 e ancora senza risposta vengano inserite sin da subito nei crediti d'impegno da adattare.

### **RICHIESTE**

Tenendo conto dell'impostazione che prevede la presentazione di tre Messaggi federali nel 2023, 2026 e 2030 e degli altri temi rilevanti, riassumiamo come segue le esigenze espresse in precedenza:

1. Il Messaggio federale 2023 deve chiedere i crediti seguenti:
  - realizzazione dell'infrastruttura necessaria all'estensione del servizio dei treni IC Zurigo/Basilea-Lugano fino alle stazioni di Mendrisio e Chiasso;
  - realizzazione di misure per il miglioramento della funzionalità del nodo di Lugano e la miglior integrazione della Valle del Vedeggio (tratta Lugano – Lamone-C. – Riviera-B. – Bellinzona) nella rete regionale;
  - progettazione della circonvallazione di Bellinzona con la galleria Gnosca-Sementina come previsto dalla scheda SC 6.1 del PSIF;
  - progettazione della tratta Quartino – Laveno (I) per l'aumento della capacità di trasporto delle merci sulla tratta di Luino (Gronda Ovest), come previsto dalla scheda SC 6.3 del PSIF.

2. Il Messaggio federale 2026 deve chiedere i crediti seguenti:
  - realizzazione della circonvallazione di Bellinzona;
  - realizzazione dell'infrastruttura necessaria all'aumento della capacità di trasporto delle merci sulla tratta di Luino (Gronda Ovest);
  - realizzazione di nuove fermate lungo la rete regionale TILO;
  - adeguamento delle gallerie al profilo dei treni passeggeri a due piani a Locarno e fra Como e Chiasso;
  - progettazione dell'infrastruttura necessaria al decongestionamento del nodo di Lugano nonché all'aumento della capacità e alla velocizzazione della tratta Lugano – Chiasso come previsto dalla scheda SC 6.2 del PSIF (AlpTransit Sud);
3. Il Messaggio federale 2030 deve chiedere i crediti necessari alla realizzazione, eventualmente a tappe, dell'infrastruttura necessaria a risolvere i problemi di congestionamento del nodo di Lugano e al potenziamento della tratta Lugano – Chiasso (AlpTransit Sud).
4. Le piattaforme di trasbordo intermodali necessarie al miglioramento dell'interconnessione dei flussi di merci provenienti dall'estero con il traffico merci interno devono essere realizzate in Italia.
5. La realizzazione del raddoppio dei binari sulla tratta Contone – Ponte sul Ticino prevista dalla FA 2025 va sbloccata subito.

## **CONCLUSIONI**

Come già in passato, questo Consiglio sostiene fortemente il potenziamento delle infrastrutture ferroviarie quale elemento fondante dello sviluppo socio-economico del nostro Paese e fattore di miglioramento della qualità di vita e ambientale del nostro Cantone.


L'impostazione base di FERROVIA 2050 è condivisa ma va superata l'incongruenza tra l'ambizione di crescita della domanda di trasporto e la modestia degli investimenti annunciati. È dunque necessario un cambiamento di paradigma e gli sforzi vanno moltiplicati per garantire uno sviluppo adeguato alle esigenze della nostra società.

Sin dal Messaggio 2023 ci attendiamo che il Consiglio federale richieda al Parlamento le risorse necessarie per realizzare misure e interventi pianificati da tempo senza mettere in una sterile concorrenza le regioni svizzere ma dando la possibilità a tutto il Paese di svilupparsi ulteriormente in modo coerente.

Ciò impone di confezionare un insieme organico di misure per i prossimi decenni destinando fino a 100 miliardi di franchi per le opere necessarie all'infrastrutturazione affidabile e sostenibile del nostro Paese e alla concorrenzialità internazionale della ferrovia.

Vogliate gradire, signora Consigliera federale, gentili signore ed egregi signori, i sensi della nostra massima stima.

PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente  
  
Claudio Zali

Il Cancelliere  
  
Arnaldo Coduri

Allegato: questionario

Copia a:

- Dipartimento del territorio (dt-dir@ti.ch)
- Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità (dt-dstm@ti.ch)
- Sezione della mobilità (dt-sm@ti.ch)
- Ufficio Presidenziale del Gran Consiglio (sgc@ti.ch)
- Deputazione ticinese alle Camere federali (can-relazioniesterne@ti.ch)
- Pubblicazione in internet





N. registrazione/dossier: BAV-214-  
3/1/2/2/1/2 Pratica:

## **Questionario sul progetto relativo al rapporto sullo stato dei programmi di ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria, con modifica dei decreti federali, e sulla prospettiva FERROVIA 2050**

**Allegato alla presa di posizione del Consiglio di Stato del Cantone Ticino  
Ottobre 2022**

### **1) Stato dei programmi di ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria, con modifica dei decreti federali**

- a) PROSSIF FA 2035: sostenete gli adeguamenti della fase di ampliamento 2035 dell'infrastruttura ferroviaria, ossia la modifica del decreto federale e l'aumento di 980 milioni di franchi del rispettivo credito d'impegno?  
*Riteniamo che il credito d'impegno per PROSSIF FA 2035 debba essere aumentato maggiormente, tenendo conto anche dei superamenti di costi già prospettati per interventi minori tanto sulla rete FFS quanto sulle reti degli altri gestori di infrastruttura ferroviaria.*  
*Con il Messaggio federale 2023 il credito FA 2035 andrà ampliato con le risorse necessarie all'estensione del servizio IC Zurigo/Basilea – Lugano fino a Mendrisio/Chiasso e al miglioramento del traffico passeggeri nel nodo di Lugano e nella Valle del Vedeggio nonché con i crediti di progettazione per le opere di completamento dell'asse di transito nord-sud (aggiramento di Bellinzona e Gronda Ovest).*  
*Con il Messaggio federale 2026 il credito FA 2035 andrà ampliato con le risorse necessarie al potenziamento dell'asse nord-sud (realizzazione aggiramento Bellinzona, realizzazione Gronda Ovest, progettazione tratta Lugano – Chiasso).*
- b) Osservazioni in merito a stato e adeguamenti di questa fase di ampliamento?  
*Per quanto riguarda la FA 2035, da parte dell'Ufficio federale dei trasporti (UFT) è sempre giunta l'informazione che eventuali richieste delle regioni di pianificazione di modifiche delle tracce e delle impostazioni d'orario potevano essere tenute in considerazione unicamente a patto che queste ultime non comportassero la necessità di un adeguamento infrastrutturale. Nel formulare le nostre richieste di modifiche per l'orizzonte 2035, trasmesse all'UFT in data 10.12.2021 e ancora in attesa della risposta, ci siamo quindi attenuti a questo principio, pur consapevoli che senza interventi infrastrutturali non è possibile migliorare il servizio in alcuni comparti come sarebbe auspicabile. Ciò vale in particolare per l'integrazione del servizio ferroviario della Valle del Vedeggio con il resto della rete ferroviaria. Siamo molto sorpresi di venire ora a conoscenza che da più parti sono state formulate richieste di modifiche che comportano interventi supplementari sull'infrastruttura con costi supplementari complessivi per le due FA PROSSIF di CHF 1.3 mia (!) che ora si tratta di approvare.*
- c) PROSSIF FA 2025: sostenete gli adeguamenti della fase di ampliamento 2025 dell'infrastruttura ferroviaria, ossia la modifica del decreto federale e l'aumento di 330 milioni di franchi del rispettivo credito d'impegno?  
*Riteniamo che il credito d'impegno per PROSSIF FA 2025 debba essere aumentato maggiormente, tenendo conto anche dei superamenti di costi già prospettati per interventi minori tanto sulla rete FFS quanto sulle reti degli altri gestori di infrastruttura ferroviaria.*

- d) Osservazioni in merito a stato e adeguamenti di questa fase di ampliamento?  
*Il blocco di alcuni progetti a causa dei maggiori costi rispetto a quanto inizialmente preventivato (come nel caso del raddoppio dei binari fra Contone e il ponte sul Ticino contenuto nella FA 2025) potrebbe avere un effetto molto negativo a livello di stabilità d'orario, almeno durante la fase transitoria fino alla realizzazione ritardata dell'opera, con conseguente peggiore qualità dell'offerta per gli utenti e/o la necessità di iniezione di maggior denaro per assicurare un esercizio di qualità accettabile (ad es. turni supplementari sulle linee interessate).*
- e) SIF: sostenete la riduzione del credito complessivo per lo sviluppo futuro dell'infrastruttura ferroviaria di 590 milioni di franchi?  
*Sì.*
- f) Osservazioni in merito a stato e adeguamenti del SIF?  
*Nessuna osservazione.*
- g) Osservazioni in merito agli altri programmi di ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria?  
*Nessuna osservazione.*

## 2) Prospettiva FERROVIA 2050

- a) Siete d'accordo che, sulla scorta delle basi nazionali e delle strategie della Confederazione, la prospettiva FERROVIA 2050 si focalizzi sul trasferimento del traffico alla rotaia?  
*Sì, con riserva (cfr. lettera d).*
- b) Condividete visione e obiettivi?  
*Sì, con riserva (cfr. lettera d).*
- c) Approvate l'orientamento «ulteriore sviluppo della ferrovia su brevi e medie distanze»?  
*Sì, con riserva (cfr. lettera d).*
- d) Se no, che cosa proponete?  
*Si concorda con la prospettiva FERROVIA 2050 a condizione che la Confederazione persegua in modo coerente visione, obiettivi e indirizzi strategici e non ponga limiti agli investimenti per sviluppi futuri dell'infrastruttura ferroviaria affinché merci e persone possano muoversi nel pieno rispetto della qualità di vita della popolazione residente e dell'ambiente.  
Ciò significa che è assolutamente necessario procedere al completamento di AlpTransit, sia nell'aggiramento di Bellinzona sia nel tratto a sud di Lugano e all'aumento della capacità di trasporto delle merci sulla linea di Luino per scongiurare il rischio che la ferrovia diventi meno competitiva rispetto alla strada. Le esigenze reali per il trasporto merci puntano molto sull'asse di Luino, per cui la capacità potrebbe non bastare. Rispetto alla grande ambizione di crescita dell'utenza manifestata nella prospettiva FERROVIA 2050 riteniamo incoerente l'approccio volto a limitare gli investimenti nell'infrastruttura. La rete ferroviaria è già oggi ampiamente sfruttata e senza ulteriori sviluppi non sarà possibile raggiungere gli obiettivi dichiarati.  
L'ambizioso obiettivo di crescita della domanda impone un cambio di paradigma e la messa a disposizione per i prossimi decenni di un quadro finanziario dell'ordine di grandezza di 100 miliardi di franchi.  
L'indirizzo strategico scelto comporta che in Ticino oltre alla domanda interna si tenga conto degli importanti flussi transfrontalieri, che hanno un impatto elevatissimo a livello di carichi delle reti e ambientali. In tal senso anche la Confederazione deve perseguire delle soluzioni integrate (strada e ferrovia), come sta facendo il Cantone per le reti di sua competenza nell'ambito dei Programmi d'agglomerato. Occorre dunque che sui segmenti più critici, in particolare tra Luganese e Mendrisiotto e tra Sottoceneri e Lombardia, la Confederazione intervenga in maniera efficace, impegnandosi a trovare e concordare soluzioni anche con l'Italia.*
- e) Altre osservazioni?

### 3) Procedura per le prossime fasi di ampliamento

- a) Come giudicate la procedura accelerata per verificare, aggiornare e sviluppare in singoli punti il programma d'offerta 2035 in vista della prossima fase di ampliamento (messaggio nel 2026)?

*Riteniamo che anche il finanziamento di interventi minori che esulano dal programma d'offerta 2035 debba trovar posto nei messaggi previsti nel 2023 e nel 2026. Ci riferiamo a modifiche dell'offerta quali l'ottimizzazione degli orari dei treni regionali, l'estensione di linee in risposta a problemi specifici di capacità sulla rete stradale, nonché fermate supplementari lungo la rete esistente – interventi per i quali sono sufficienti interventi infrastrutturali puntuali. Vedi ad es. il caso della richiesta di un prolungamento sistematico della linea IC 2/21 nel Mendrisiotto (anziché prolungamento tecnico tramite corse a vuoto solo fino a Melide).*

*Oltre a ciò è da considerare l'inserimento di interventi anche maggiori che dovessero risultare urgenti, in particolare in relazione al raggiungimento dell'obiettivo di trasferimento del traffico merci stabilito nella Costituzione federale.*

- b) Come giudicate la possibilità di integrare nella prossima fase di ampliamento (messaggio nel 2026) le prime tappe di alcune misure previste dal decreto federale concernente la fase di ampliamento 2035 (art. 1 cpv. 3) nonché di tener già conto della prospettiva FERROVIA 2050 per il loro esame?

*Positivamente.*

- c) Come giudicate la proposta di procedere interamente secondo l'articolo 16 OCPF e sulla base della prospettiva FERROVIA 2050 per la pianificazione della fase di ampliamento successiva (messaggio nel 2030)?

*Positivamente, ma il Cantone deve poter formulare proposte di offerta per il traffico ferroviario a lunga percorrenza.*

- d) Altre osservazioni in merito alla procedura per le prossime fasi di ampliamento?

*Per raggiungere gli obiettivi ambiziosi formulati nella prospettiva FERROVIA 2050 è necessario disporre di fondi di finanziamento ben più importanti di quanto oggi garantisce il fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FIF). I 5-7 miliardi di franchi annui di cui è dotato il FIF sono nettamente insufficienti e mettono in concorrenza progetti di offerta elaborati nelle diverse regioni di pianificazione vanificando lo sforzo complessivo a livello nazionale.*

### 4) Altre osservazioni

- a) Altre osservazioni sul progetto?

*Benché il numero di tracce complessive attraverso San Gottardo e Sempione sia sufficiente per raggiungere l'obiettivo del trasferimento, FFS prospetta una saturazione delle 2 tracce merci/ora pianificate sulla linea di Luino già a partire dal 2030-35. Di fatto a medio termine le tracce sulla direttrice di Luino saranno insufficienti per far fronte alla domanda. Occorre dunque intervenire anche per garantire la necessaria capacità su singoli segmenti dell'asse nord-sud. Si profila inoltre già la necessità di alleggerire i centri separando i flussi (treni merci/treni passeggeri), come indicato nel rapporto.*