



Piano settoriale dei trasporti, infrastruttura ferroviaria (SIS) / Adattamenti e complementi 2025 (status 16.9.2024)

Presa di posizione nell'ambito della procedura di consultazione federale e cantonale, pubblicata sul Foglio ufficiale del Canton Ticino, il 25 settembre 2024

Sommario

1. Premessa	p. 2
2. Argomentazione generale	2
2.1. Finalità neglette	
2.2. Relazione ferrovia e terza corsia autostradale PoLuMe	
2.3. Richieste di aggiornamento del PST	
3. Schede di coordinamento	7
3.1. 6.1. Bellinzona	
3.2. 6.2. Lugano-Chiasso	
3.3. 6.3. Locarno e Gambarogno	
3.4. 10.3 Riviera	
4. Sintesi delle richieste	12

Mendrisio, ottobre 2024

1. Premessa

L'infrastruttura ferroviaria, quale parte del Piano settoriale dei Trasporti (PST) della Confederazione, si compone di una Parte programmatica di carattere generale e di una Parte infrastrutturale specifica per i singoli settori: Ferrovia SIS, Strade SIN, Navigazione SIF e Aeronautica PSIA. La presente consultazione concerne l'infrastruttura ferroviaria SIS (Lferr; RS 742.101, art. 18) che sottostà agli orientamenti generali fissati nella parte programmatica. Essa concerne gli adattamenti e i complementi del PST previsti per il 2025, considerato che il SIS viene approntato in sintonia con i Piani direttori cantonali ed è vincolante per le autorità.

Se nella versione precedente del 9.12.2022 la parte programmatica, segnatamente i principi di pianificazione e il programma di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria, si riferivano tanto alla visione strategica generale "Mobilità e territorio 2050" (Uff. fed. dello sviluppo territoriale ARE) quanto al Programma strategico e di sviluppo ferroviario (PROSSIF 2035), l'attuale versione è stata aggiornata sulla base della **Prospettiva Ferrovia 2050** e delle **modifiche delle fasi di ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria 2035** decise dal Parlamento. (Decreto Federale del 15.3.2024).

Giova rilevare che il SIS è lo *"strumento per la pianificazione ferroviaria che funge da base per formulare obiettivi d'offerta, da quadro di riferimento per l'esame iniziale degli obiettivi d'offerta e da criterio nella procedura di valutazione e selezione delle misure di ampliamento"* (p. 12), e come tale riprende gli obiettivi della Prospettiva Ferrovia 2050, fra cui in particolare, e oltre gli scontati scopi legati all'efficienza e alla razionalizzazione,

- l'armonizzazione dello sviluppo della ferrovia con lo sviluppo territoriale,
- l'aumento considerevole della quota ferroviaria nella ripartizione modale nel traffico viaggiatori e merci,
- la riduzione dell'impatto climatico.

Questi obiettivi generali non possono che essere condivisi e approvati, per contro altre importanti finalità, su cui torneremo più oltre, vengono manifestamente disattese proprio già dalla Prospettiva Ferrovia 2050, benché rivendicate negli ultimi anni con forza nelle prese di posizione relative a diversi strumenti di progettazione e pianificazione di numerosi attori istituzionali e della società civile, fra cui la ProGottardo–Ferrovia d'Europa. Per tenere il presente documento il più conciso possibile, si rimanda pertanto esplicitamente anche alle precedenti prese di posizione della nostra Associazione, in specie quella sul SIS del 16 novembre 2020, quella sulla Prospettiva Ferrovia 2050 del 7 settembre 2022 così come al Memoriale 2024 dell'associazione. Le argomentazioni contenute in questi documenti vengono riprese in modo sintetico nei seguenti paragrafi. Si entra dapprima nel merito della parte generale, inerente specificamente i principi e la programmatica, per poi affrontare nello specifico le questioni di carattere più tecnico relative alle schede di coordinamento.

2. Argomentazione generale

Come osservato in precedenza, il PST è il principale e vincolante strumento operativo per la pianificazione ferroviaria soprattutto a medio e lungo termine, ritenuto che a corto termine i diversi progetti sono in effetti già in fase operativa. È pertanto evidente che lo strumento dovrebbe permettere una visione d'assieme prospettica, capace di anticipare o quantomeno di non pregiudicare gli sviluppi e le opportune realizzazioni future inerenti alla mobilità. In gioco non vi sono solo i singoli vettori, come la ferrovia, ma l'intreccio dei vari sistemi di trasporto e le loro relazioni reciproche come componenti di una politica integrata. Benché vi si faccia esplicito riferimento nel capitolo "Rapporti con altri dossier" (p. 8), una tale visione d'assieme non sembra andare oltre l'auspicio di principio. La sua negligenza appare in ogni caso in modo evidente in relazione all'area d'intervento Città Ticino.

2.1 Finalità neglette

Ciò è ovviamente in relazione con la Prospettiva Ferrovia 2050, il quadro orientativo del PST, che mette le priorità per i prossimi decenni sul **traffico interno e regionale**, mettendo così in secondo piano e trascurando esplicitamente almeno tre finalità fondamentali:

- **i collegamenti internazionali con l'allacciamento alla rete europea TEN-T**, così come richiesti dalla Legge sul transito alpino (LTAlp / 742.103, Art. 1). La Prospettiva Ferrovia 2050 non propone nessuna strategia a questa scala e quindi neglige manifestamente un'effettiva connessione della Svizzera alla rete ferroviaria europea a grande velocità. Ne consegue che, segnatamente sul lungo termine, non vengono presi in considerazione gli accessi alle gallerie ferroviarie di base quali elementi imprescindibili, così come postulati nel concetto di "Croce federale della mobilità", accettata quale principio dal Parlamento. La realizzazione degli accessi, comprensiva del completamento di AlpTransit a sud delle Alpi, viene pertanto esclusa dalla progettualità e rimandata a ben oltre il 2050.
- **il miglioramento dei collegamenti con le aree metropolitane europee**, segnatamente per quanto riguarda il Sud delle Alpi con l'Insubria e Milano, come richiesto dalla Legge federale sulle ferrovie (Lferr / 742.101, Art 48). Nelle nostre prese di posizione precedenti abbiamo evidenziato come la Prospettiva Ferrovia 2050 di fatto si contraddica, quando da un lato postula lo sviluppo del traffico di agglomerato, ma poi elude lo spazio della Città Ticino / Città dei Laghi quale parte economicamente e culturalmente integrante nell'area metropolitana lombarda. Occorre tenere presente che, specie a sud di Lugano, la rete ferroviaria realizzata nell'Ottocento, non risponde più alle esigenze di una ferrovia di pianura e non è pertanto più in grado di assorbire l'insieme del traffico passeggeri e merci derivante dai tre livelli, regionale, nazionale e internazionale. Una situazione questa ben nota e osservabile già oggi, ma che creerà ancor più difficoltà a lungo termine. L'infrastruttura e il sistema attuali, con il successo della rete TILO, già attualmente faticano ad assorbire il traffico regionale e non sono pertanto in grado di proporsi quale risorsa per ulteriormente favorire lo spostamento del traffico, in particolare quello transfrontaliero, dalla strada alla ferrovia e quindi di rispondere alle esigenze di una mobilità moderna e flessibile all'altezza dei problemi ambientali e di sicurezza.

Lo spazio a Sud delle Alpi, tra Biasca e Chiasso, con il prolungamento su Milano, potrà essere gestito unicamente con la realizzazione del completamento di AlpTransit attraverso un'adeguata offerta di trasporto pubblico che liberi, nel contempo, le necessarie capacità sulla rete esistente.

- **il trasferimento modale dalla strada alla ferrovia** come richiesto dalla Legge federale concernente il trasferimento dalla strada alla ferrovia del traffico merci attraverso le Alpi (LTraf /740.1, Art 3)

Nel testo in consultazione si afferma che il “potenziale maggiore in termini di trasferimento dalla strada alla rotaia sono le brevi e medie distanze” e, nel trasporto merci, “il maggiore potenziale di trasferimento dalla strada alla rotaia si riscontra nel traffico interno, d'importazione e d'esportazione” (p.13). Da ciò si trae la conseguenza, fuorviante, che

“lo sfruttamento intensivo della rete esistente ha la priorità rispetto a ulteriori ampliamenti dell'infrastruttura. Occorre approfittare a fondo dei potenziali dell'evoluzione tecnologica e aumentare le capacità, sia nel trasporto viaggiatori che in quello merci, nei casi in cui quelle esistenti dovessero apparire insufficienti per far fronte all'auspicato trasferimento del traffico.” (p. 13)

Nonostante i ragguardevoli risultati ottenuti, il trasferimento modale del traffico merci è ben lungi dal raggiungimento degli obiettivi dettati dalla legge. Anzi, ormai da diversi anni non vi è più un incremento del traffico merci ferroviario, mentre il transito dei veicoli pesanti è addirittura di nuovo in leggera crescita (927'000 transiti nel 2022 rispetto all'obiettivo di 650'000, cfr. Rapporto sul trasferimento del traffico del CF, giugno 2023). Senza ovviamente mettere in discussione l'opportunità di un'ottimizzazione del potenziale esistente, la conclusione secondo cui ci si possa limitare allo sfruttamento della rete esistente è manifestamente ingannevole: trascura, segnatamente per il Sud delle Alpi (ma non solo), i limiti di una rete in parte ancora costruita nell'Ottocento, la cui manutenzione e i continui correttivi causano interferenze importanti al traffico corrente, mettono a repentaglio l'affidabilità della ferrovia e generano tra l'altro danni economici ragguardevoli.

La ritrosia nei confronti della progettazione di ampliamenti dell'infrastruttura – e qui si ragiona sul medio e lungo periodo, quindi concretamente a partire dal 2040 – è particolarmente problematica anche perché non permette di realizzare la separazione dei flussi e di assicurare la ridondanza necessaria per ragioni di sicurezza. Non è solo il recente deragliamento nella GBG con un conseguente, seppur parziale interruzione del traffico per un intero anno, a mostrare tutta la fragilità del sistema, lo sono anche le innumerevoli interruzioni del traffico che, aumentando l'intensità della fruizione così come la complessità della sua gestione, tendono a moltiplicarsi.

2.2 Relazione ferrovia e terza corsia autostradale PoLuMe

La ProGottardo-Ferrovia d'Europa resta dell'avviso, espresso nelle prese di posizione precedenti, che la realizzazione della terza corsia, cosiddetta dinamica tra Chiasso e Lugano, non solo infrange i disposti della costituzione secondo cui “la capacità di transito nella regione alpina non può essere aumentata”, ma avrà quali conseguenza di aumentare il traffico – o quantomeno di non contribuire



a diminuirlo, soprattutto sulle strade cantonali, come dimostrato da un recente studio dell'Ufficio federale delle strade (USTRA) – e di spostare gli intasamenti nell'area urbana del Luganese.

Qualora comunque PoLuMe dovesse venire realizzata, la nostra Associazione ritiene indispensabile e urgente, nell'ambito di una progettazione di massima, un coordinamento tra le diverse opere, in particolare l'ampliamento dei tracciati ferroviari, il miglioramento del traffico autostradale e la gestione del territorio che permetta un adeguato svolgimento delle opere sull'arco del tempo.

2.3. Richieste di aggiornamento del PST

Sulla scorta delle precedenti osservazioni, in linea generale facendo esplicito riferimento alle precedenti prese di posizione, La ProGottardo-Ferrovia d'Europa chiede che il PST venga aggiornato nella sua parte generale, attinente alla progettazione e pianificazione delle infrastrutture ferroviarie, prendendo in considerazione quantomeno i seguenti quattro aspetti:

- una **visione progettuale** che, accogliendo il principio di “armonizzare trasporti e sviluppo territoriale, coordinare i modi di trasporto e assicurare spazi adatti per le infrastrutture principali” (p. 8), integri in una prospettiva a medio e lungo termine un piano di mobilità e di offerta d'assieme, comprensivo dei diversi vettori, che non dipenda meccanicisticamente da esigenze contingenti legate alla domanda o ad interessi particolari e consideri pure la possibilità di una nuova, corrispondente forma di finanziamento non più per compartimenti separati. Una tale progettualità riguarda, tra l'altro, l'asse temporale susseguente al 2040 e pertanto necessita di scelte orientative da pensare oggi, per permettere alla politica di disporre della necessaria discrezionalità decisionale. Essa deve considerare sia la connessione alla rete europea sia la realtà socio-economica dell'area transfrontaliera ticinese-lombarda.
- la progettazione degli **allacciamenti alla rete europea TEN-T** è un'esigenza vitale alle tre scale significative della mobilità, quella regionale, quella nazionale e quella internazionale. Il nostro Paese, per innumerevoli ragioni, non può permettersi di trascurare lo sviluppo futuro di una rete dei trasporti integrata che muova dalla dimensione internazionale con la connessione a TEN-T. Si ricorda che il Regolamento approvato dal Consiglio europeo il 13 giugno 2024 precisa le coordinate della rete TEN-T, integrandovi il Lötschberg/Sempione e il Gottardo/Ceneri, ma altresì precisando che per i viaggiatori la velocità deve essere di almeno di 160 km orari sui 3/4 delle tratte e per i treni merci di almeno 100 km orari. È pertanto saggio dare seguito al concetto della “Croce federale della mobilità” e, per quanto riguarda l'asse nord-sud, portare avanti con determinazione il completamento degli accessi ad AlpTransit su tutta la linea alpina, per poter soddisfare le condizioni summenzionate. Ma poi, visto, come si afferma giustamente a p. 8, che

“le reti di trasporto hanno raggiunto i loro limiti di capacità in molti punti e i costi di costruzione, d'esercizio e di manutenzione per le infrastrutture e le vie di trasporto aumentano”,

occorre soprattutto maturare la consapevolezza per la necessità di completare il grande progetto di AlpTransit, essenziale per le merci e per i passeggeri, quale condizione necessaria per poter gestire a lungo termine e razionalmente una rete che purtroppo già oggi è caratterizzata da un'evidente fragilità ed esposizione ad incidenti e interruzione del servizio.

- la considerazione della **mobilità nell'area metropolitana della Città Ticino / Città dei Laghi** e milanese. La nuova realtà urbana transfrontaliera pone sfide di sviluppo a tutti i livelli, da quello della gestione territoriale e dell'ambiente, visti gli spazi molto limitati, a quello economico e quello culturale. Va da sé che la rete dei trasporti in un contesto che si vede quasi quotidianamente con problemi di traffico al limite del collasso e con un carico ambientale che sovente supera i limiti di legge, gioca un ruolo essenziale. Se a corto termine, vale a dire nei prossimi 10-15 anni bisogna fare ricorso a misure di razionalizzazione e ottimizzazione più o meno di emergenza, è evidente che a medio e lungo termine le prospettive di un'area metropolitana, del tutto analoga a quelle di Basilea e di Ginevra, potranno essere gestite solo con un progetto di mobilità imperniato sul completamento di Alptransit. Inutile aggiungere che l'interesse per queste prospettive è condiviso con l'Italia e in particolare con le Regioni limitrofe.
- la messa a punto di una **progettazione di massima** per permettere la pianificazione della ristrutturazione territoriale della Città dei Laghi. Difatti, sia il Luganese che il Mendrisiotto subiranno nei prossimi due decenni dei notevoli cambiamenti. Per rendere concretamente l'idea, basti pensare alle realizzazioni del TTPL, (verosimilmente) di PoLuMe, alla valorizzazione della riva lago Capolago-Maroggia e all'ampliamento della rete della pista ciclabile, al ripensamento del territorio di confine Chiasso-Como, quale nodo ferroviario essenziale. L'insieme di questi progetti avrà delle ricadute notevoli, dipendenti *in primis* dalle scelte legate alla mobilità e ai singoli vettori di trasporto, fra cui soprattutto la ferrovia con in particolare AlpTransit. Disporre della progettazione di massima del prolungamento di AT a sud di Lugano è quindi un'esigenza urgente e imprescindibile per una pianificazione corretta delle diverse opere.

Al di là delle opzioni passibili di caratterizzare l'aggiornamento del PST, occorre tenere presente che le proposte di aggiornamento presentate nell'ambito della procedura di consultazione sottostanno al vincolo della normativa sovraordinata, in particolare il **Programma di sviluppo strategico dell'infrastruttura ferroviaria** (PROSSIF, attualmente in versione 2035) e delle relative fasi di ampliamento (attualmente 2025 e 2035), come pure alla Prospettiva Ferrovia 2050 (cfr. p. 8 e 10). Quindi le richieste contenute nelle prese di posizione hanno ragione d'essere unicamente se possono in un qualche modo anche incidere sulla formazione delle opinioni e sulle scelte amministrative e politiche sovraordinate che saranno all'ordine del giorno a breve.

Concretamente, Secondo l'articolo 1 capoverso 3 Decreto Federale sulla fase di ampliamento (FA 2035), il CF sottoporrà nel 2026 un nuovo Messaggio al Parlamento in cui possono essere inseriti finanziamenti per lavori di pianificazione per il prossimo PROSSIF e le relative fasi di ampliamento e richieste di esame di nuove misure che rientrino nella progettazione strategica. È peraltro verosimile che, per molteplici ragioni, soprattutto di risorse sia finanziarie che di capitale umano, ma anche per ritardi esecutivi in taluni progetti che già ora si delineano fino al 2040-42, la fase di ampliamento 2035 non potrà accogliere progetti oltre a quelli già in discussione avanzata. È invece non solo del tutto ragionevole, ma di per sé indispensabile che il Messaggio 2026 contenga indicazioni per progettazioni di massima e approfondimenti che potranno poi entrare nelle prossime fasi di ampliamento, vale a dire dal 2040 in poi.

Di conseguenza le richieste formulate in questa presa di posizione sono da intendere non solo come input per l'aggiornamento del PST, ma anche come contributo alla formazione di una prospettiva strategica e alla preparazione delle basi per le scelte e decisioni politiche imminenti.

Resta acquisito che queste proposte mettono in discussione il quadro di riferimento tracciato con la Prospettiva Ferrovia 2050 e necessitano pertanto di un ripensamento non indifferente degli orientamenti che attualmente sottostanno tanto alle fasi di ampliamento e al PST. Questi intendimenti sono confortati dal fatto che gli orientamenti della Prospettiva Ferrovia 2050 non possono reggere a una prova di razionalità, quando questa faccia convergere le ottiche dei livelli regionale, nazionale e internazionale e non si limiti a favorire in maniera unilaterale e riduttiva la dimensione delle brevi e medie distanze.

3. Schede di coordinamento

Le schede di coordinamento sono state messe in vigore la prima volta nel 2010 e vengono regolarmente aggiornate allo stato dei lavori.

Per il Ticino, oltre alle SC 6.1-6.3, va considerata anche la SC 10.3 riguardante la Riviera con il segmento Biasca-Bellinzona. I diversi progetti nelle aree di intervento vengono classificati secondo i seguenti tre criteri:

- Informazione preliminare (IP) – prime analisi e condizioni quadro
- Risultato intermedio (RI) – fattibilità assicurata e basi progettazione disponibili
- Dato acquisito (DA) – progetto di massima disponibile

In linea di massima, rispetto alla versione precedente, per le SC riguardanti il sud delle Alpi non vi sono modifiche sostanziali, a significare che al riguardo della pianificazione complessiva e dei grandi progetti attinenti ad AlpTransit di fatto non si è proceduto ad alcuna modifica e quindi nemmeno si sono prese in considerazione richieste e postulati formulati nelle prese di posizione precedenti, non solo della nostra Associazione.

Suscitano tuttavia un marcato interesse alcune omissioni dell'attuale testo rispetto a quello precedente. Raramente le omissioni sono frutto del caso. E infatti denotano un problema di continuità d'impostazione e una malcelata incertezza nel quadro di riferimento che sovrintende alle scelte operative, rimaste, come detto, sostanzialmente identiche. Vediamo gli esempi.

Nell'introduzione alle SC della Città Ticino, ci si limita a evocare che l'area

"... d'intervento Città Ticino comprende la parte centro-sud del Canton Ticino, fortemente popolata, così come una parte del Canton Grigioni (Moesano)."

Nella versione precedente ne venivano invece ampiamente tracciate l'importanza e le peculiarità e trovavano spazio gli orientamenti e le necessità d'intervento, tra l'altro nel seguente paragrafo:

"Quest'area d'intervento è caratterizzata dalla presenza di quattro agglomerati: Bellinzona, Locarno, Lugano e Mendrisio/Chiasso. Subito a sud, ai confini dell'area d'intervento, si trovano gli agglomerati italiani di Varese e Como. La loro grande dimensione rapportata a quella degli agglomerati appartenenti all'area d'intervento rappresenta un caso unico in Svizzera. Inoltre, l'area d'influenza della metropoli milanese si estende sino alla Città Ticino. L'area d'intervento Città Ticino è percorsa dai maggiori assi di trasporto europei, i quali collegano il Nord Europa all'Italia e ai suoi porti sul Mediterraneo attraverso il San Gottardo e il San Bernardino." (Versione 2022, p. 199)

Nel testo attuale, questa parte, intesa ad inquadrare la situazione a Sud delle Alpi come un'area urbana transfrontaliera, in analogia a Basilea e a Ginevra, è stata semplicemente stralciata, assieme ai paragrafi esplicativi susseguenti. Ci si accontenta di rinviare per "la struttura e le sfide fondamentali" della Città Ticino al cap. 6.6 del documento "Mobilità e territorio 2050" del 2021. Difficile immaginare che si siano dovute risparmiare 2.5 pagine in un documento che ne conte ben oltre 200. L'impressione è piuttosto, ancora una volta, che, magari anche in maniera poco consapevole, si sminuisca l'importanza della realtà a sud del Gottardo per così rendere maggiormente plausibile la mancanza di una progettualità. Un'interpretazione questa che coincide perfettamente con la narrazione secondo cui il progetto AlpTransit sarebbe concluso e consegnato alla storia.

Si allinea su quest'ottica pure un'altra omissione significativa. Il *passus*

"secondo la convenzione del 2 novembre 1999 tra la Svizzera e l'Italia concernente la garanzia delle capacità delle principali linee che collegano la NFTA alla rete italiana ad alta capacità, il tempo di percorrenza per i treni a lunga distanza tra Zurigo e Milano deve essere di due ore",

inserito nella versione del 2020, mantenuto in quella del 2022 risulta ora stralciato. Ma la convenzione del 1999 è tutt'ora in vigore e, anzi, costituisce la base condivisa dei più recenti accordi e della collaborazione con l'Italia, anche perché delinea proprio la prospettiva dell'allacciamento alla rete TEN-T con l'obiettivo, da sempre ritenuto importante, della riduzione dei tempi di percorrenza tra Zurigo e Milano.

Questi esempi non stanno solo a confermare lo stato d'incertezza e di disorientamento che caratterizza l'atteggiamento dell'Autorità rispetto alla trasversale alpina e all'importanza del collegamento internazionale con l'Italia, ma convalidano quanto sottolineato nel capitolo precedente, ossia che, in manifesta contraddizione con le disposizioni legali in vigore, si è declassata l'importanza dell'integrazione del sistema ferroviario svizzero con quello europeo e si trascura l'esigenza di favorire la mobilità nell'area urbana transfrontaliera tra il Ticino e la Lombardia, assi essenziali del rapporto con l'Italia.

Come detto, le schede SC sono rimaste sostanzialmente invariate rispetto alla versione precedente e, salvo alcuni adattamenti che verranno di seguito evocati, realisticamente non subiranno modifiche significative.

Lo sguardo deve pertanto andare oltre per delineare l'orizzonte sia di possibili misure correttive e di ottimizzazione sia di progettualità a medio e lungo termine. Si pone quindi la questione di quali possano essere gli interventi infrastrutturali di ottimizzazione e di ampliamento che possono sostanziare gli interventi a) a corto termine e b) la progettualità a medio e lungo termine.

3.1. Scheda 6.1: Bellinzona

Tutti i progetti previsti, salvo l'opzione di una stazione di snodo a Camorino, sono classificati come DA, ciò significa che sono disponibili i progetti di massima, in particolare anche per la galleria di circonvallazione di Bellinzona tra Gnosca e Sementina. Nel merito di questo essenziale progetto si afferma.



“Il progetto della galleria Gnosca – Sementina fa parte della Nuova ferrovia transalpina (NFTA/Alptransit). Assieme al segmento della Riviera, costituisce la tratta di collegamento tra la galleria di base del San Gottardo (nodo della Giustizia) e quella del Monte Ceneri (portale nord di Vigana). La nuova tratta consente di aumentare ulteriormente le capacità di trasporto di viaggiatori e merci per ferrovia attraverso le Alpi e di ridurre i tempi di percorrenza nel traffico internazionale tra Milano e Zurigo. L'agglomerato di Bellinzona risulterà meno esposto all'inquinamento fonico e ai pericoli che implicano i trasporti di merci pericolose. Il decongestionamento del traffico merci sulla linea esistente, reso possibile dalla realizzazione del progetto, favorisce inoltre lo sviluppo del traffico regionale tra il Ticino e la Lombardia (TILO).”

A questa argomentazione non vi è nulla da aggiungere, salvo la decisione se siano da prevedere una galleria a doppio binario o due tubi a binario unico. Si ricorda peraltro che la circonvallazione di Bellinzona era già compresa nel progetto iniziale di AlpTransit ed era stato oggetto, nel 1996, di un Accordo tra il Canton Ticino e le FFS e gode del consenso cantonale e dei Comuni. Ciò significa che da un punto di vista strategico e tecnico non vi è nulla che in un qualche modo possa mettere in dubbio l'inserimento del progetto nelle opere da realizzare a medio termine e quindi da prendere in considerazione come **progettazione di massima** nel programma di sviluppo strategico (PROSSIF) 2035. La sua realizzazione è una condizione necessaria affinché il centro di Bellinzona, con la densificazione del tessuto urbano, non venga a trovarsi ancor più esposto ai gravosi problemi di sicurezza e di carico fonico, ma è altresì un presupposto sia per l'esigenza di favorire la connessione internazionale AV sia per assicurare la separazione dei flussi.

L'idea invece di una Stazione Ticino può senz'altro rientrare nei progetti che meritano una prima analisi e che, anche nell'ottica di una realizzazione a tappe del completamento di AlpTransit, potranno essere presi in considerazione entro un orizzonte più a lungo termine.

Per quanto concerne le misure a corto termine, restando acquisita la realizzazione del terzo binario Giubiasco-Bellinzona con la fermata in Piazza indipendenza non si vedono altri progetti che potrebbero favorire un'ottimizzazione.

3.2. Scheda 6.2: Lugano-Chiasso

Gli elementi costitutivi della tratta Lugano-Chiasso sono rimasti invariati. Occorre tenere presente che i relativi progetti sono allo stato di risultato intermedio, quindi di fattibilità assicurata con le basi di progettazione disponibili.

Nel testo si afferma:

“L'importanza dell'asse del San Gottardo risulterà rafforzata a lungo termine grazie all'ulteriore potenziamento assicurato dal progetto. Quest'ultimo consente di ampliare ulteriormente l'offerta nel traffico viaggiatori e merci ferroviario attraverso le Alpi, aumentando le capacità di trasporto e riducendo i tempi di percorrenza nel traffico internazionale tra Milano e Zurigo.”

A parte il fatto, senz'altro significativo, dell'omissione del passaggio attinente all'obiettivo di riduzione del periodo di percorrenza tra Zurigo e Milano a due ore, anche questa argomentazione è del tutto plausibile. Quindi, come per la circonvallazione di Bellinzona, tutto depone a favore



dell'inserimento della realizzazione a tappe, di AlpTransit sud nella progettazione di massima della fase PROSSIF 2035 da parte del Parlamento.

Si ricorda che il nodo della stazione di Lugano è particolarmente sensibile e fragile: da un lato è oggetto di diversi progetti di sviluppo urbanistico, dall'altro lato vedrà un significativo incremento della frequenza passeggeri con la realizzazione, in fase avanzata, della rete tram-treno del Luganese (RTTL) che conetterà il Malcantone e il basso Vedeggio con la città e la stazione stessa.

Il segmento Lugano-Chiasso costituisce, con la circonvallazione di Bellinzona, senza ombra di dubbio il segmento più importante e urgente nella zona d'intervento della città Ticino. Come già evocato in precedenza, ciò è dovuto alle grandi opere di ristrutturazione territoriale che si stanno delineando per i prossimi anni, all'inserimento diretto e particolarmente intenso nel tessuto transfrontaliero con la vicinanza immediata dei centri di Varese e Como e la connessione con l'aeroporto della Malpensa, all'elevata concentrazione di traffico (transfrontaliero) che il territorio deve sopportare. Tutto ciò costituisce una sfida per la ricerca di soluzioni a misura degli sviluppi futuri e per la pianificazione delle opere, non solo quelle attinenti al sistema di mobilità. Queste relazioni sistemiche rendono la disponibilità di una progettazione di massima del completamento dell'infrastruttura ferroviaria una condizione necessaria e imprescindibile. In generale va quindi conferita priorità alla precisazione delle caratteristiche e dei tempi di realizzazione di AlpTransit Sud e dei relativi accessi.

Nel merito invece delle ottimizzazioni a corto-medio termine vi sono diverse misure che possono contribuire a razionalizzare e ottimizzare il sistema sulla base delle infrastrutture esistenti. Si tratta, per quanto concerne il polo urbano transfrontaliero, di misure attinenti al traffico merci e passeggeri che vanno concertate in un'intensificata collaborazione con le autorità e i gli stakeholder italiani, tenendo conto delle grandi opere attualmente in realizzazione sia nei porti liguri che nella connessione veloce (terzo valico) con la Lombardia e il Piemonte. A questo riguardo il MOU tra Italia e Svizzera, sottoscritto nel 2023, costituisce una valida base che necessita tuttavia di ulteriori sforzi. Importante è pure l'accordo sottoscritto di recente tra Roma e Berna (17 ott. us), inteso a rendere attrattivo il trasporto giornaliero in autobus e passibile di dare un contributo significativo al movimento dei transfrontalieri.

Da rilevare in particolare il nodo di Mendrisio che deve sopportare l'affluenza degli utenti provenienti sia da Milano/Como/Chiasso sia da Stabio/Varese.

Più specificamente si evocano le seguenti misure:

- migliore sfruttamento delle riserve di tracce nella galleria del Ceneri per ottimizzare il traffico passeggeri regionale tra Sotto- e Sopraceneri,
- ampliamento del profilo della galleria Monte Olimpino I a 4 metri così da permettere il transito dei treni regionali bipiano,
- miglioramento dell'orario attuale e del servizio sia per i treni di lunga percorrenza (tra l'altro: cadenza semioraria tra Zurigo/Basilea-Lugano-Milano) sia per i treni regionali della rete TILO e Trenord (aumento del numero di treni regionali tra Lugano e Mendrisio, con Milano e con Malpensa),
- fermata dei treni IC nel Mendrisiotto come da mozione Romano accolta dalle Camere federali nel 2022,
- nuove fermate nei principali luoghi del Mendrisiotto nell'ottica del concetto di tram-treno, analogamente a quanto avviene a nord di Lugano,

- pianificazione di autosili di interscambio che permettano il trasbordo dall'auto al treno e miglioramento del trasporto transfrontaliero con autobus.

3.3. Scheda 6.2: Locarno e Gambarogno

I progetti annoverati per l'area del Locarnese e del Gambarogno, in particolare il "Perimetro di pianificazione Gronda Ovest" sono classificati a livello di Informazione preliminare (IP), dispongono quindi solo di indicazioni relative a prime analisi e alle condizioni quadro. Fa eccezione l'ampliamento a due binari del ponte sul Ticino, considerato acquisito. È quindi chiaro che questa componente, rispetto agli altri importanti progetti di AlpTransit Sud, necessita ancora di approfondimenti per poter entrare in un orizzonte di considerazione operativa.

Per il resto la scheda non presenta modifiche sostanziali rispetto alla versione precedente, salvo un'omissione che, analogamente a quelle precedenti, non fa che confermare l'incertezza relativa alla progettualità a sud delle Alpi. Dapprima si afferma che

"Nella strategia concordata tra la Svizzera e l'Italia per il traffico merci attraverso le Alpi, la linea di Luino, che si snoda lungo la riva est del Lago Maggiore, ha il compito di decongestionare la linea del San Gottardo che passa da Chiasso. Dato il previsto aumento della domanda di trasporti, si progetta di potenziare a lungo termine l'esistente linea di Luino e di costruire una nuova tratta. La nuova tratta (la cosiddetta Gronda Ovest) permetterebbe di separare il traffico merci da quello viaggiatori lungo la linea di Luino.

A questo punto è stato omissso il passaggio:

"... e quindi di utilizzare al meglio, assieme alla linea principale di Chiasso, le capacità dell'asse del San Gottardo per il traffico merci e quello viaggiatori."

Verosimilmente, le attuali previsioni del traffico merci, assieme ad un tasso di utilizzo della capacità (tracce) che attualmente supera di poco il 50% (cfr. rapporto sul trasferimento del traffico, 29 nov. 2023, pp. 38 e sg.) rendono opportuna una rivalutazione circostanziata del potenziamento della tratta cosiddetta Gronda Ovest. Infatti, il completamento del Lötschberg entro il 2035 permette quasi il raddoppio delle capacità su quella linea, con 3.5 tracce per ora e direzione. Ne deriva un potenziale di assorbimento complessivo del traffico merci a lungo termine che comporta ampie riserve e quindi ben difficilmente dovrebbe portare ad un sovraccarico della galleria del Ceneri. Resta in ogni caso acquisito che la tratta Quartino-Luino-Laveno deve rientrare nelle opere che richiedono una valutazione sulla base degli sviluppi futuri del traffico merci, peraltro da svolgersi in stretta collaborazione con i partner italiani, visto che i $\frac{3}{4}$ del tracciato si trovano fuori dal confine elvetico.

Per quanto riguarda le misure di ottimizzazione a corto termine si sottolinea l'urgenza del potenziamento della tratta da/verso Locarno, in particolare procedendo all'ampliamento a due binari dei ponti sulla Verzasca e sul ponte Ticino, come anche all'adeguamento del profilo a 4 metri della galleria tra Tenero e Minusio.

3.4. Scheda 10.3: Riviera

La maggior parte progetti relativi al segmento Biasca-Claro, inclusa la galleria Giustizia-Claro e un terrapieno quale protezione fonica, rientrano nella categoria acquisiti e possono quindi senza problemi essere inseriti dal Parlamento nella progettazione di massima per il 2035.

Per il resto la scheda non comporta modifiche sostanziali rispetto alla versione precedente.

4. Sintesi delle richieste

Muovendo dalle considerazioni appena esposte, la Pro Gottardo-Ferrovia d'Europa formula, in sintesi, le seguenti rivendicazioni all'indirizzo di un auspicato aggiornamento del PST, ma anche delle decisioni delle istanze politiche che saranno prossimamente all'ordine del giorno. Ciò avviene nella consapevolezza che la rete ferroviaria che attraversa il Ticino, in special modo con la componente AlpTransit, non è di semplice interesse per la nostra regione, ma risponde a effettivi interessi ed esigenze nazionali e internazionali.

In generale si chiede che il PST:

- si fondi su un progetto **d'assieme** dei diversi vettori della mobilità e si proietti su un orizzonte che, andando oltre le opere previste nel PROSSIF 2035, prenda in considerazione i possibili e auspicati sviluppi a medio e lungo termini.
- integri esplicitamente gli allacciamenti del sistema ferroviario alla rete europea ad alta velocità TEN-T, sulla scorta del principio della cosiddetta "Croce federale della mobilità", in conformità con i nuovi criteri del Regolamento sulle reti transeuropee di trasporto.
- valorizzi in modo consapevole e deciso l'**area metropolitana della Città Ticino / Città dei Laghi** e le sue connessioni con Milano come uno spazio urbano transfrontaliero in analogia alle realtà di Basilea e di Ginevra.
- promuova una **progettazione di massima del completamento di AlpTransit** da Biasca verso il confine con l'Italia e, in particolare, per il segmento Lugano-Chiasso così da permettere una pianificazione mirata e coordinata delle ampie opere previste nel Sottoceneri nei prossimi decenni.

In particolare, si chiede l'attuazione celere e mirata di diverse misure di razionalizzazione e ottimizzazione a corto termine, vale a dire entro l'orizzonte 2035, che sono in buona parte già contemplate dal PST, oppure che devono ulteriormente essere pianificate. Si evocano, tra le misure elencate in precedenza:

- migliore sfruttamento delle riserve di tracce nella galleria del Ceneri per ottimizzare il traffico passeggeri regionale tra Sotto- e Sopraceneri,
- ampliamento del profilo della galleria Monte Olimpino I a 4 metri così da permettere il transito dei treni regionali bipiano,



- miglioramento dell'orario attuale e del servizio sia per i treni di lunga percorrenza (tra l'altro: cadenza semioraria tra Zurigo/Basilea-Lugano-Milano) sia per i treni regionali della rete TILO e Trenord (aumento del numero di treni regionali tra Lugano e Mendrisio, con Milano e con Malpensa),
- la fermata dei treni IC nel Mendrisiotto come da mozione Romano accolta dalle Camere federali nel 2022 e nuove fermate nei principali luoghi del Mendrisiotto nell'ottica del concetto di tram-treno, analogamente a quanto avviene a nord di Lugano,
- l'ampliamento a due binari dei ponti sulla Verzasca e sul Ticino della linea Locarno-Bellinzona/Lugano come anche l'ampliamento a 4 metri della galleria tra Tenero e Minusio.