

24.3084 Interpellanza

**Tratta ferroviaria Lugano-Zurigo. Non è ora di pensare a delle alternative?**

Depositato da: Regazzi Fabio  
Il Gruppo del Centro. Alleanza del Centro. PEV.  
Alleanza del Centro



Data del deposito: 05.03.2024  
Depositato in: Consiglio degli Stati  
Stato delle deliberazioni: Liquidato

**Testo depositato**

Alla luce dell'incidente ferroviario nella galleria di base Alptransit dell'agosto 2023 e delle conseguenze negative subite dal traffico ferroviario sulla tratta Lugano-Zurigo, si impone una riflessione sull'attuale sistema di concessione unica alle FFS per il traffico a lunga distanza sulla tratta in questione. Chiedo dunque al CF:

1. È prevista la possibilità di estendere l'attuale concessione unica alle FFS ad altri attori della mobilità per il traffico a lunga distanza prima dello scadere di tale concessione, ossia prima del 2029?
2. In caso di risposta affermativa, sarebbe pronto a valutare questa ipotesi almeno sulla tratta Lugano-Zurigo?
3. Secondo il rapporto in risposta al postulato Regazzi 14.3259, il CF prevede l'affidamento diretto dell'intera rete alle FFS in occasione del rinnovo della concessione di traffico a lunga distanza nel 2029. Così facendo non si crea di fatto un monopolio nazionale?
4. Come valuta la presenza di diversi attori sul mercato da un punto di vista dell'offerta?
5. Allo stato attuale delle cose, può confermare che il termine di apertura della galleria di base AlpTransit è previsto per settembre 2024?

Con il deragliamento di un treno merci nella gallerie di base AlpTransit del San Gottardo avvenuto lo scorso 10 agosto 2023, è stata messa in evidenza la fragilità dell'offerta di trasporto sulla tratta Lugano-Zurigo, finora garantita tramite concessione unica alle Ferrovie Federali Svizzere (FFS).

Il Canton Ticino, parte integrante della Svizzera, è stato particolarmente toccato dall'isolamento causato dall'interruzione del servizio ferroviario sulla tratta Sud-Nord, con conseguenze negative sulla vita quotidiana dei residenti e per la competitività economica della regione; conseguenze negative che rimarranno tali almeno fino a settembre 2024. Pendolari, imprese locali e il settore del turismo stanno subendo gravi difficoltà nell'effettuare spostamenti, nella fornitura di servizi e nell'accesso ai mercati nazionali e internazionali. Anche da un punto di vista di infrastrutture e di sostenibilità ambientale, l'attuale situazione sulla tratta porta a notevoli disagi sul fronte del traffico: parte degli spostamenti che prima dell'incidente avveniva su rotaia si sposta ora su sulla strada, andando ad aumentare il traffico sulla A2, già pesantemente sollecitata.

Anche se la situazione creatasi a seguito dell'incidente ferroviario dello scorso agosto sia qualificabile come straordinaria, si considera legittima la rivendicazione di ripensare i termini della concessione unica alle FFS per il traffico a lunga distanza sulla tratta Lugano-Zurigo, permettendo di conseguenza un allargamento dei servizi di trasporto anche ad altri attori.

La presenza di ulteriori imprese di trasporto porta molteplici vantaggi. Da un lato, una concorrenza a livello di prezzi ed un aumento dell'offerta: in un momento di inflazione che tocca soprattutto le fasce più deboli della popolazione, permettere di usufruire di un trasporto più economico, come il trasporto regolare tramite bus a media-lunga percorrenza, renderebbe più accessibili i mezzi di trasporto ad un pubblico più ampio, riducendo i costi dei viaggi per le famiglie e le persone con redditi limitati. Le colonne ai portali Sud e Nord del tunnel autostradale del San Gottardo verrebbero accorciate, contribuendo a migliorare l'efficienza e la sicurezza delle infrastrutture stradali nell'area. Da un punto di vista ambientale, un viaggio in bus, invece che in



automobile, rappresenta una significativa riduzione di emissioni e in generale è più sostenibile da un punto di vista climatico. Infine, verrebbero evitati scenari come quelli recentemente vissuti dal Sud delle Alpi, che all'improvviso si è trovato ulteriormente svantaggiato dal profilo dei collegamenti rispetto al resto della Svizzera.

## Motivazione

Con il deragliamento di un treno merci nella gallerie di base AlpTransit del San Gottardo avvenuto lo scorso 10 agosto 2023, è stata messa in evidenza la fragilità dell'offerta di trasporto sulla tratta Lugano-Zurigo, finora garantita tramite concessione unica alle Ferrovie Federali Svizzere (FFS).

Il Canton Ticino, parte integrante della Svizzera, è stato particolarmente toccato dall'isolamento causato dall'interruzione del servizio ferroviario sulla tratta Sud-Nord, con conseguenze negative sulla vita quotidiana dei residenti e per la competitività economica della regione; conseguenze negative che rimarranno tali almeno fino a settembre 2024. Pendolari, imprese locali e il settore del turismo stanno subendo gravi difficoltà nell'effettuare spostamenti, nella fornitura di servizi e nell'accesso ai mercati nazionali e internazionali. Anche da un punto di vista di infrastrutture e di sostenibilità ambientale, l'attuale situazione sulla tratta porta a notevoli disagi sul fronte del traffico: parte degli spostamenti che prima dell'incidente avveniva su rotaia si sposta ora su sulla strada, andando ad aumentare il traffico sulla A2, già pesantemente sollecitata.

Anche se la situazione creatasi a seguito dell'incidente ferroviario dello scorso agosto sia qualificabile come straordinaria, si considera legittima la rivendicazione di ripensare i termini della concessione unica alle FFS per il traffico a lunga distanza sulla tratta Lugano-Zurigo, permettendo di conseguenza un allargamento dei servizi di trasporto anche ad altri attori.

La presenza di ulteriori imprese di trasporto porta molteplici vantaggi. Da un lato, una concorrenza a livello di prezzi ed un aumento dell'offerta: in un momento di inflazione che tocca soprattutto le fasce più deboli della popolazione, permettere di usufruire di un trasporto più economico, come il trasporto regolare tramite bus a media-lunga percorrenza, renderebbe più accessibili i mezzi di trasporto ad un pubblico più ampio, riducendo i costi dei viaggi per le famiglie e le persone con redditi limitati. Le colonne ai portali Sud e Nord del tunnel autostradale del San Gottardo verrebbero accorciate, contribuendo a migliorare l'efficienza e la sicurezza delle infrastrutture stradali nell'area. Da un punto di vista ambientale, un viaggio in bus, invece che in automobile, rappresenta una significativa riduzione di emissioni e in generale è più sostenibile da un punto di vista climatico. Infine, verrebbero evitati scenari come quelli recentemente vissuti dal Sud delle Alpi, che all'improvviso si è trovato ulteriormente svantaggiato dal profilo dei collegamenti rispetto al resto della Svizzera.

## Parere del Consiglio federale del 01.05.2024

1. / 2. Con il postulato [14.3259](#) Regazzi (Ordinamento del mercato nel traffico viaggiatori a lunga distanza. Quale futuro dopo la scadenza della concessione FFS nel 2017?) il Parlamento ha incaricato il Consiglio federale di presentare in un rapporto il futuro ordinamento del mercato nel traffico viaggiatori regolare e professionale. Nel suo rapporto del 23 giugno 2021, il Consiglio federale ha espresso l'intenzione di lasciare alle FFS la concessione per l'intero traffico a lunga distanza. Al contempo si è dichiarato favorevole a collaborazioni delle FFS con BLS e SOB, alle quali affiderebbero la gestione di una parte dell'offerta traffico a lunga distanza. Tali cooperazioni nel traffico a lunga distanza sono state quindi sancite mediante una convenzione tra FFS, BLS e SOB, per il periodo successivo al 2029. Il Consiglio federale non vede alcun motivo per discostarsi da questo ordinamento del mercato. Di conseguenza, in vista del rinnovo della concessione per il traffico a lunga distanza nel 2029 punta nuovamente a un'assegnazione diretta dell'intera rete alle FFS, che anche in futuro saranno tuttavia tenute ad affidare la gestione di alcune linee ad altre imprese di trasporto interessate.

3. I servizi a lunga distanza sono forniti nell'ambito della privativa del trasporto di viaggiatori. Nell'assegnazione delle concessioni relative a queste prestazioni, la Confederazione è libera di ripartirle tra più concessionari.

4. Nel quadro della cooperazione per il traffico a lunga distanza oggi vi sono già tre attori diversi. Il modello di cooperazione combina il vantaggio di una pianificazione unitaria con quello di uno sviluppo innovativo, il che dovrebbe tradursi in un'offerta migliore. Le FFS gestiscono tutti i treni Intercity che attraversano la galleria di base del San Gottardo, mentre dal cambio d'orario 2020 la SOB è responsabile dell'esercizio degli Interregio sulla rispettiva tratta di montagna. Il modello funziona. Nel trasporto pubblico svizzero tutte le imprese di trasporto sono obbligate, per legge, a partecipare al cosiddetto trasporto diretto applicando tariffe unitarie.



Con nuovi attori quindi non cambierebbero neanche i prezzi dei biglietti per i viaggiatori.

Sul collegamento Lugano–Zurigo le tracce per i treni merci e viaggiatori sono sovraccariche, il che limiterebbe notevolmente le possibilità, per una nuova impresa, di proporre offerte attrattive con tempi di viaggio più brevi.

5. Ad oggi, il Consiglio federale non è a conoscenza di altre date di riapertura al traffico su entrambe le canne della galleria di base del San Gottardo. Nel frattempo le limitate capacità di quest'ultima saranno utilizzate al meglio per rispondere alle esigenze del traffico merci e viaggiatori.

## Cronologia

10.06.2024      Discussione

## Competenze

### Autorità competente

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

## Altre informazioni

### Camera prioritaria

Consiglio degli Stati

### Cofirmatari (1)

[Chiesa Marco](#)

## Link

### Altri documenti

[Bollettino ufficiale](#)

