

Numero  
**4529**

fr

0

Bellinzona  
**27 settembre 2023**

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):  
[finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)*

### **Finanziamento dell'esercizio, del mantenimento della qualità e dei compiti sistemici relativi all'infrastruttura ferroviaria nonché la concessione di contributi d'investimento a favore di impianti per il traffico merci privati negli anni 2025–2028: presa di posizione**

Signor Consigliere federale,  
gentili signore e signori,

vi ringraziamo per la documentazione trasmessaci lo scorso 28 giugno e la possibilità di esprimerci sul tema in oggetto.

Trattandosi di un tema complesso la nostra presa di posizione si rifà in parte a elementi raccolti presso i Gestori dell'infrastruttura ferroviaria (GI) che dispongono di maggiori conoscenze.

Innanzitutto sottolineiamo l'importanza che l'infrastruttura ferroviaria rimanga anche nel prossimo futuro in uno stato efficiente senza degradarsi oltre misura, tenendo in conto l'utilizzo accresciuto in funzione dei potenziamenti tanto dell'offerta nel traffico regionale di viaggiatori (TRV) quanto della domanda del traffico merci (TM) sulla rete di FFS.

Considerato che determinati progetti contenuti nel Programma strategico per lo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria (PROSSIF), fase di ampliamento (FA) 2035, hanno subito un ritardo nell'attuazione, una previsione solida degli oneri (supplementari) per i singoli anni in futuro risulta difficile. Infatti, a seconda della velocità di realizzazione delle opere, talvolta in funzione dell'evasione di opposizioni, il volume di oneri potrà variare in modo importante. Comprendiamo quindi che i GI debbano pianificare in modo prudente, presumendo un'esecuzione delle opere senza dare per scontato ulteriori ritardi nell'esecuzione dei singoli progetti che potrebbero attenuare gli oneri nel breve periodo.

Condividiamo gli obiettivi strategici menzionati nel rapporto esplicativo. Il rapporto, richiamando la strategia energetica e la strategia sulla biodiversità, afferma tuttavia che a causa del rincaro registrato nel 2022 e di quello ulteriore atteso, dell'aumento dei prezzi dell'elettricità e della riduzione delle entrate dai prezzi delle tracce, di fatto i mezzi a disposizione per le convenzioni sulle prestazioni (CP) 2025-28 saranno presumibilmente, al netto, inferiori rispetto a quelli per il periodo in corso. Esprimiamo preoccupazione su questa prospettiva che difficilmente permetterà di fare progressi in linea con gli obiettivi citati. Per questo motivo vi chiediamo di individuare le necessarie misure correttive sul piano finanziario.

Sulla base del "Questionario per la consultazione" rispondiamo alle vostre domande come segue.

### **A) Mantenimento della qualità, compiti sistemici e convenzioni sulle prestazioni**

#### **1. Sostenete, in linea di principio, il progetto?**

Lo scrivente Consiglio ritiene l'impostazione di base, con il Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FIF) e le CP quadriennali con i GI, un'organizzazione valida da mantenere anche in futuro.

Sebbene non ci siano ripercussioni finanziarie dirette per i Cantoni, riteniamo essenziale che i fondi finanziari previsti per le CP 2025-28 siano sufficienti per garantire la piena efficienza delle infrastrutture ferroviarie anche nel futuro. Sulla base delle indicazioni disponibili nel rapporto esplicativo e raccolte anche presso gli attori che operano sul nostro territorio, c'è un rischio concreto che non sia così e che progetti importanti dovranno essere posticipati al quadriennio successivo (2029-32). Ciò comporterà un degradamento dello stato dell'infrastruttura ferroviaria con conseguenze negative sull'esercizio (efficienza, affidabilità, sicurezza).

#### **2. L'importo previsto per il mantenimento della qualità e i compiti sistemici è adeguato?**

Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi (FART) e Ferrovie Luganesi (FLP) rappresentano i GI solo ticinesi presso i quali assieme alla Confederazione siamo anche committenti delle prestazioni TRV. Essi vi hanno già segnalato direttamente che la disponibilità di fondi a loro disposizione – in prospettiva decurtati rispetto al fabbisogno finanziario comunicato per il periodo 2025-28 – non permetterà loro di realizzare nel prossimo quadriennio tutte le opere ritenute necessarie per garantire il mantenimento dell'efficienza dell'infrastruttura ferroviaria. Su questa base riteniamo che i CHF 15.7 miliardi ora previsti siano insufficienti per il prossimo quadriennio e che questo importo vada aumentato.

#### **3. Il Consiglio federale si attende che i gestori dell'infrastruttura ottengano gli obiettivi che ha posto loro. Ritenete che gli obiettivi concernenti i punti seguenti siano opportunamente definiti?**

- Sicurezza
- Disponibilità, resilienza e qualità della rete
- Utilizzazione ottimale e non discriminatoria delle capacità disponibili;
- Mantenimento a lungo termine del valore dell'infrastruttura
- Efficienza e sostenibilità

Ci rimettiamo alle prese di posizione di FART, FLP e FFS.

4. Ritenete si debbano aggiungere altri obiettivi nelle convenzioni sulle prestazioni?

No.

5. Avete osservazioni in merito allo stato della rete?

Facciamo riferimento a quanto indicato nella premessa e alle risposte alle domande n. 1 e 2. Ci preme aggiungere che sia FART sia FLP hanno segnalato preoccupazioni inerenti al rischio di degradamento dell'infrastruttura. Diversi manufatti sono classificati 4 "scadente" (secondo gli stati R RTE 29900, vedi rapporto esplicativo p. 28) e devono quindi essere ristrutturati in tempo utile per garantire l'efficienza per l'esercizio anche nei prossimi anni. Non è accettabile che i GI si vedano costretti a posticipare lavori indispensabili, con i relativi rischi di sicurezza per l'utenza. Ricordiamo che esattamente un anno fa FLP ha dovuto interrompere l'esercizio durante circa una settimana a causa di problemi strutturali presso un viadotto. Auspichiamo che eventi del genere non si ripetano e soprattutto che non siano da ricondurre al rinvio di interventi che i GI si vedono costretti a pianificare per mancanza di fondi per l'esecuzione dei lavori in tempo utile.

## **B) Credito d'impegno per impianti per il traffico merci privati**

6. Sostenete, in linea di principio, il progetto?

Lo scrivente Consiglio sostiene la promozione del trasporto merci, in particolare per il rinnovo, l'ampliamento e la nuova costruzione di strutture di trasbordo per il traffico combinato o di raccordi per il trasporto merci. Questi impianti non fanno infatti parte dell'infrastruttura ferroviaria ai sensi dell'art. 62 cpv. 1 LFerr, non sottostanno all'accesso alla rete secondo l'art. 9a LFerr e non sono finanziati tramite il FIF.

7. L'importo previsto per il finanziamento di impianti per il traffico merci privato è adeguato?

Il previsto credito d'impegno di CHF 185 milioni è ritenuto adeguato.

## **C) Altre osservazioni**

8. Vi sono altre tematiche che dovrebbero essere analizzate o riformate?

No.

9. Avete ulteriori osservazioni?

No.

RG n. 4529 del 27 settembre 2023

Vogliate gradire, signor Consigliere federale, gentili signore e signori, i sensi della nostra massima stima.

PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente  
  
Raffaele De Rosa

Il Cancelliere  
  
Arnaldo Coduri

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)
- Deputazione ticinese alle Camere federali (can-relazioniesterne@ti.ch)
- Pubblicazione in internet