

COSCIENZA SVIZZERA  
Gruppo di studio e d'informazione  
C.P. 1559  
CH 6501 Bellinzona  
[Segretariato@coscienzasvizzera.ch](mailto:Segretariato@coscienzasvizzera.ch)  
+41 79 604 73 70 (Presidente Verio Pini)

Bellinzona, 12 ottobre 2022

PER EMAIL AN:  
Bundesamt für Verkehr  
[konsultationen@bav.admin.ch](mailto:konsultationen@bav.admin.ch)

## **Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage zum Bericht zum Stand der Ausbauprogramme für die Bahninfrastruktur mit Änderungen an den Bundesbeschlüssen und zur Perspektive BAHN 2050**

COSCIENZA SVIZZERA, gruppo di studio e d'informazione costituito nel 1948, ([www.coscienzasvizzera.ch](http://www.coscienzasvizzera.ch)), propone una riflessione apartitica che mira a tener vivi il senso civico elvetico e la sensibilità verso le sfide di una Svizzera in cammino. In particolare, intende offrire un proprio contributo alla difesa e al promovimento delle diverse identità, lingue e culture presenti nel Paese.

Fin dalla sua costituzione, Coscienza svizzera si è occupata di tematiche legate alla mobilità e ai trasporti come elemento essenziale della coesione nazionale, dello sviluppo interno del Paese e della sua integrazione in Europa.

Sul sito di Coscienza svizzera sono pubblicati gli eventi promossi in tal senso dal gruppo nel corso degli anni, tra cui spicca il Quaderno numero 27 dedicato a «AlpTransit 2016: verso nuovi equilibri territoriali» (ottobre 2016)<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> <https://www.coscienzasvizzera.ch/AlpTransit-e-progetti-ferroviari-cb38d600>

## **1) Stand der Ausbauprogramme für die Bahninfrastruktur mit Änderungen an den Bundesbeschlüssen**

- a) STEP AS 2035: Unterstützen Sie die Anpassungen des Ausbauschnitts 2035 mit den damit verbundenen Änderungen des Bundesbeschlusses über den Ausbauschnitt 2035 der Eisenbahninfrastruktur und mit der Erhöhung des Verpflichtungskredits zum Ausbauschnitt 2035 der Eisenbahninfrastruktur um 980 Millionen Franken?**

SI

Coscienza svizzera da sempre si è occupata anche del tema della mobilità e dei trasporti quale elemento della coesione nazionale, dello sviluppo del Paese e della sua integrazione in Europa (<https://www.coscienza Svizzera.ch/AlpTransit-e-progetti-ferroviari-cb38d600>)

- b) Haben Sie weitere Bemerkungen zum Stand und Anpassungen des STEP AS 2035?**

NO

- c) STEP AS 2025: Unterstützen Sie die Anpassungen des Ausbauschnitts 2025 mit der damit verbundenen Änderung des Bundesbeschlusses über den Ausbauschnitt 2025 und der Erhöhung des Verpflichtungskredits zum Ausbauschnitt 2025 der Eisenbahninfrastruktur um 330 Millionen Franken?**

SI.

- d) Haben Sie weitere Bemerkungen zum Stand und Anpassungen des STEP AS 2025?**

NO

- e) ZEB: Unterstützen Sie die Anpassung des Gesamtkredits für die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur mit der Reduktion um 590 Millionen Franken?**

NO

f) **Haben Sie weitere Bemerkungen zum Stand und Anpassungen von ZEB?**

Coscienza svizzera sottolinea la necessità di aumentare le capacità della ferrovia attraverso le Alpi per il trasferimento ottimale dalla gomma al ferro, **sia per le merci, sia per il traffico viaggiatori di lunga percorrenza**. Quest'ultimo sembra notevolmente trascurato negli ultimi 15 anni. In particolare, nel traffico internazionale.

g) **Haben Sie Bemerkungen zu den übrigen Ausbauprogrammen für die Bahninfrastruktur?**

Appare paradossale che dopo aver messo in funzione le gallerie ferroviarie di base del San Gottardo (2016) e del Ceneri (2020) – con un guadagno di una quarantina di chilometri e un'ora di tempi di viaggio grazie all'AV – i tempi di percorrenza di un convoglio EC **Zurigo – Milano** sia inferiore di soli 15 minuti rispetto a quelli di vent'anni fa con le composizioni CISALPINO.

In particolare, la tratta **Lugano – Milano** è oggi percorsa ad una velocità media tra i 45 e i 50 km orari, vale a dire in 80-90 minuti quando il CISALPINO (e prima il TEE/Trans Europa Express) impiegava meno di 60 minuti.

**In futuro si deve assolutamente puntare su una relazione Zurigo-Milano in 2 ore e mezzo, e su una relazione Lugano-Milano in 40 minuti.**

## 2) **Perspektive BAHN 2050**

a) **Sind Sie damit einverstanden, dass abgeleitet aus den nationalen Grundlagen und Bundesstrategien, der Fokus der Perspektive BAHN 2050 auf der Verkehrsverlagerung auf die Bahn liegt?**

SI

b) **Sind Sie mit der Vision und den Zielsetzungen der Perspektive BAHN 2050 einverstanden?**

Sen dalle premesse, la „**Prospettiva Ferrovia 2050**“ appare **eccessivamente conservatrice e „svizzerocentrica“**. Dimentica come già detto, nel traffico viaggiatori internazionale la dimensione europea. Questa non appare studiata – se non nelle relazioni con le 5 grandi regioni svizzere. **Non è vero che le relazioni ferroviarie fino a Milano e Firenze siano concorrenziali con**

**l'automobile.** Se lo sono, è perché esiste l'imbutto del San Gottardo stradale; in un domani chi ci dice che una votazione popolare non aprirà le quattro corsie?

**c) Sind Sie mit der gewählten Stossrichtung "Weiterentwicklung der Bahn auf kurzen und mittleren Distanzen" einverstanden?**

NO, almeno per quanto riguarda la Svizzera italiana. Due sono le aree fortemente penalizzate – ma anche penalizzanti per la stessa strategia ferroviaria:

- **L'agglomerato di Bellinzona.** La tratta tra la stazione di Bellinzona e Giubiasco è uno dei colli di bottiglia più evidenti di tutta la rete svizzera. La **circonvallazione di Bellinzona** previsto da AlpTransit e dalla pianificazione settoriale a livello nazionale e cantonale **è assolutamente prioritaria.** Per separare il traffico di transito merci da quello viaggiatori (eventualmente dei treni notturni), per motivi ambientali e per non penalizzare lo sviluppo territoriale della nuova Bellinzona - al centro della visione „Città Ticino“, secondo le indicazioni del Piano Direttore Cantonale;
- **A sud di Lugano, nel Mendrisiotto e nell'area di frontiera.** Da tempo qui si subisce una situazione di mobilità caotica.
- La supposta concorrenzialità della ferrovia rispetto all'auto (vedi lo studio del mandato allo studio 6T di Ginevra) è ottenuta a spese della popolazione della Regione Insubrica (2Mio di abitanti), dell'ambiente, del clima e delle potenzialità di sviluppo territoriali. **A questo proposito il rapporto Ferrovia 2050 è in piena contraddizione con la priorità dichiarata in favore di interventi nelle agglomerazioni, incluse quelle di frontiera.**

**d) Wenn nein, was schlagen Sie vor?**

A livello svizzero:

- Non si può parlare di vera „Prospettiva 2050“ impostando la pianificazione delle infrastrutture sulla base di una strategia di soli investimenti incrementali, in pratica del superamento dei colli di bottiglia. Gli importanti fondi a disposizione sono del resto assorbiti in gran parte dalle necessità di manutenzione, quindi insufficienti.
- Occorre completare gli studi con una visione più sistemica per una visione meglio integrata della mobilità in tutte le sue dimensioni, superando o correggendo l'eredità storica di pianificazioni e finanziamenti distinti strada/ferrovia;
- È necessario concludere la visione con una vera e propria considerazione della dimensione internazionale e d'integrazione nella rete europea AV/AC, così come proposto dal postulato „Croce federale della mobilità“ (n° 17.3262),

secondo l'interpretazione fatta propria dall'associazione SwissRailvolution ([www.swissrailvolution.ch](http://www.swissrailvolution.ch)).

- Bisogna considerare la nuova situazione in cui si troverà l'Italia, grazie agli investimenti del Recovery Fund europeo/PNRR italiano. E' inconcepibile che, ributtandosi la palla tra Svizzera e Italia, la tratta Milano-Como/Chiasso, rimanga senza ulteriori adeguamenti dopo quelli della cosiddetta „ottimizzazione tecnologica“ dell'esercizio ferroviario.

A livello regionale/agglomerativo

- **Riconsiderare e correggere la valutazione della situazione a sud delle Alpi in generale** (coordinamento strada/ferrovia; grande mobilità vs mobilità regionale; obiettivi settoriali e obiettivi ambientali e di sviluppo territoriale);
- Impostare la pre-progettazione dell'aggiramento di Bellinzona e, a tappe, della Lugano-Melide-Chiasso-Milano.
- Studiare e coordinare un vero e proprio piano della mobilità transfrontaliera in conformità con gli obiettivi della strategia di sviluppo territoriale nazionale.

Bellinzona, 12 ottobre 2022/Comitato di CS