

Rapporto

numero	data	Dipartimento
7548 R	8 gennaio 2019	FINANZE E ECONOMIA / TERRITORIO
Concerne		

della Commissione della gestione e delle finanze

sul messaggio 27 giugno 2018 concernente la concessione di:

- un credito di 100'000'000.- di franchi (più imposte e tasse eventualmente dovute) e autorizzazione al versamento di 120'000'000.- di franchi (più imposte e tasse eventualmente dovute) per favorire la realizzazione di un nuovo stabilimento industriale d'avanguardia FFS per la manutenzione del materiale rotabile e l'acquisizione di parte dell'area occupata dallo stabilimento esistente;
- un contributo di 500'000.- franchi al Comune di Bellinzona per lo svolgimento del mandato di studio in parallelo relativo all'attuale sedime OFFS (Officine FFS) a titolo di quota di partecipazione cantonale convenuta con la Città di Bellinzona e le FFS, che si assumono ciascuno analogo importo;
- una delega al Consiglio di Stato per stipulare una Convenzione tra Cantone e Città di Bellinzona che regoli i rapporti di collaborazione nell'ambito della pianificazione e della realizzazione di un progetto di sviluppo urbanistico per l'attuale comparto delle Officine FFS di Bellinzona

INDICE

1.	BREVE ISTORIATO	2
2.	ASPETTI AZIENDALI	3
2.1	Le basi legali delle FFS	3
2.2	La fase transitoria	4
2.3	Il nuovo stabilimento	5
2.3.1	Due livelli di manutenzione	5
2.3.2	Le prospettive	6
3.	ASPETTI TERRITORIALI	7
3.1	La scelta dell'ubicazione	7
3.1.1	Rimanere nel sito attuale	8
3.1.2	Valutazione della raggiungibilità dei sedimi di Castione, risp. Lodrino e Bodio (Sedime ex Monteforno)	8
3.1.3	Valutazione economica dei sedimi di Castione e Bodio (Sedime ex Monteforno)	10

3.2	La procedura giuridica	12
3.3	Il futuro del sito attuale	12
3.3.1	La città di Bellinzona	13
3.3.2	Il Cantone	14
4.	ASPETTI ECONOMICI	15
5.	GLI ASPETTI CRITICI SOLLEVATI.....	16
5.1	Iniziativisti	16
5.2	Comuni della Riviera e della bassa Leventina	17
5.3	Commissione speciale del Gran Consiglio per la Pianificazione del territorio	18
5.3.1	Sito di Pollegio/Bodio (ex Monteforno).....	18
5.3.2	Trasporto pubblico verso Biasca	19
5.4	Unione contadini	22
5.5	Alcuni correttivi.....	24
5.5.1	Sviluppo industriale	24
5.5.2	Offerta di trasporto pubblico	24
5.5.3	Garanzia per evitare speculazioni	24
6.	CONCLUSIONE	25



Il messaggio in oggetto rappresenta sicuramente un atto politico di grande importanza per il nostro Cantone. Suggella la volontà da parte di Cantone e della città di Bellinzona di voler farsi parte attiva nella crescita del nostro Cantone grazie ad una soluzione innovativa e lungimirante con le Ferrovie federali svizzere volta a dare un futuro durevole ad un nuovo stabilimento industriale per la manutenzione di treni e ad una nuova impostazione pianificatoria di un comparto strategicamente importante del territorio cittadino a due passi dalla stazione di Bellinzona.

Molti aspetti del progetto in esame hanno richiesto degli approfondimenti commissionali con la formulazione di molteplici domande all'attenzione dei diversi attori coinvolti. Per una questione di trasparenza è utile riprendere le relative risposte in corsivo nei diversi capitoli del rapporto.

1. BREVE ISTORIATO

Le Officine di Bellinzona sono storicamente connesse alla realtà socioeconomica della Capitale. Fino ad alcuni anni fa non vi era famiglia bellinzonese senza un parente che avesse lavorato alle Officine o alle FFS. L'enorme seguito avuto dallo sciopero del 2008 con il relativo movimento "Giù le mani dalle Officine" ha testimoniato il grande affetto popolare nell'azienda e ha mostrato una reazione stizzita e molto determinata verso le FFS accusate di poca sensibilità verso quanto si riteneva una profonda ingiustizia.

Le FFS stesse sono state verosimilmente sorprese da questa reazione che ha certamente permesso di sensibilizzare la direzione stessa dell'azienda e le rispettive autorità federali a voler correggere il tiro. Solo successivamente le stesse FFS hanno ammesso di aver fatto degli errori di valutazione.

Se oggi il parlamento si trova nella condizione di discutere l'approvazione di questo messaggio che prevede la realizzazione della più moderna Officina d'Europa è sicuramente anche merito di questa vera e propria rivolta popolare contro una prospettiva di chiusura di un'azienda pubblica ritenuta profondamente ingiusta, incomprensibile e inaccettabile.

2. ASPETTI AZIENDALI

Il tema centrale della questione Officine di Bellinzona è capire qual è il progetto di industrializzazione previsto per il futuro di questa azienda che ne possa assicurare una prospettiva sul lungo termine. Le Officine richiedono un importante aggiornamento tecnologico e una revisione dei processi produttivi ciò che non può prescindere da una profonda ristrutturazione logistica. Un processo di trasformazione che deve però basarsi sull'identificazione di un chiaro modello di business definendo quali potranno essere i prodotti su cui orientare la produzione.

2.1 Le basi legali delle FFS

Le FFS sono un'azienda i cui scopi sono definiti nella relativa Legge federale

RF 742.31 Legge federale sulle Ferrovie federali svizzere (LFFS)

Art. 3 - Scopo e principi imprenditoriali

¹Il compito principale delle FFS consiste nel fornire prestazioni nell'ambito del trasporto pubblico, segnatamente nella messa a disposizione dell'infrastruttura, nel trasporto di viaggiatori su lunghe distanze, nel trasporto regionale di viaggiatori e nel trasporto di merci nonché nei settori connessi.

²Le FFS possono effettuare qualsiasi negozio giuridico direttamente o indirettamente in relazione allo scopo dell'impresa o atto a favorirne il raggiungimento. In particolare possono costituire società, assumere partecipazioni o collaborare sotto altra forma con terzi. Possono acquistare, amministrare e alienare fondi e impianti.

³**Le FFS devono essere gestite secondo i criteri dell'economia aziendale.** Mantengono l'infrastruttura ferroviaria in buono stato e l'adeguano alle esigenze dei trasporti e al livello raggiunto dalla tecnica.

Di conseguenza appare evidente che le FFS sono tenute a tenere conto dei cambiamenti tecnici, economici e del mercato sopravvenuti nel corso dei decenni adeguando la propria impostazione, la propria organizzazione e la propria offerta ad un mondo in continua evoluzione. Oggi da Bellinzona il treno ci porta in un'ora e mezza a Zurigo grazie alla straordinaria opera denominata Alptransit, oggi i treni passeggeri sono composizioni complete molto diversi dai vecchi treni in cui alla locomotiva seguivano singole carrozze, oggi ordiniamo il biglietto sull'iPhone invece di recarci in biglietteria. Sfide nuove che richiedono risposte diverse e importanti innovazioni.

2.2 La fase transitoria

Le FFS hanno garantito che nessuno degli attuali dipendenti delle Obe sarà licenziato (LOI art 6.2) e che la fase di transizione verso il nuovo stabilimento sarà gestito mantenendo nel limite del possibile gli attuali volumi di lavoro e gestendo in modo adeguato i normali avvicendamenti di personale tenendo conto in particolare dei pensionamenti.

Al proposito è stato chiesto una valutazione in merito al rispetto dei volumi di produzione previsti dalla convenzione.

Dal 2013 il contesto economico di FFS Cargo è radicalmente cambiato con la crisi dell'Euro nel 2015 e la chiusura di Rastatt (D) nel 2017. Le imprese ferroviarie (IF) del settore merci sono sempre meno proprietarie di carri merci e locomotive. Sono le società di "leasing" che affittano sempre più locomotori alle IF. La società di noleggio è responsabile della manutenzione ed è lei che decide a chi affidare la manutenzione: di regola viene affidata al fornitore più economico.

*Se analizziamo gli ultimi anni, si constata che **il volume di lavoro presso le Officine è rimasto a ca. 350mila ore**; questo nonostante le difficili condizioni del settore Cargo. Per raggiungere questo obiettivo sono state trasferite numerose ore di lavoro da altri stabilimenti a quello di Bellinzona. Attualmente osserviamo che il mercato esterno è molto più piccolo di quanto valutato a suo tempo. Tanti fornitori, in particolare i costruttori di materiale rotabile come Siemens o i produttori di componenti, stanno lottando per ottenere questi volumi nella manutenzione.*

In pratica non è possibile mantenere i volumi a livello attuale perché bisogna aumentare l'efficienza nell'impiego dei veicoli; ciò significa che il numero di carri merci e delle locomotive continuerà a diminuire. Non è possibile compensare queste ore con mandati da terzi.

Nella pianificazione aziendale a medio termine si prevedono, per le Officine di Bellinzona, ca. 350mila ore di produzione per gli anni 2019 e 2020. Entro il 2023 prevediamo che queste ore si ridurranno a ca. 300mila.

Una pianificazione a lungo termine della manutenzione nel settore Cargo è estremamente difficile da pronosticare. Noi prevediamo che il volume di produzione, dopo il 2030, sarà sotto la soglia delle 60mila ore; soglia che si trova al di sotto della massa critica per assicurarne la sopravvivenza economica.

A mente della Commissione si ritiene importante sottolineare la delicatezza della fase transitoria ribadendo quanto stabilito dalle tavole rotonde e nella convenzione sottoscritta dalle parti che rimane valida e non è superata dalla dichiarazione d'intenti relativa alla nuova struttura.

In particolare si tratta di pretendere un impegno esplicito da parte delle FFS nel mantenere le competenze specifiche sviluppate nelle Officine attuali e gli attuali volumi di lavoro.

Durante i previsti 8 anni necessari per la realizzazione del nuovo stabilimento industriale, ossia fino al 2026, è necessario garantire gli investimenti indispensabili per mantenere il buon funzionamento auspicato, creando le premesse affinché gli attuali prodotti e servizi possano continuare ad essere sviluppati e/o dove necessario sostituiti con nuovi servizi con interessanti possibilità di mercato futuro. Tutto questo per sostenere il livello di occupazione il più elevato possibile evitando di accontentarsi con la mancata sostituzione del personale partente e dei pensionamenti.

Considerati gli importi milionari previsti per la formazione e la riqualifica degli operai reputiamo altrettanto importante che con sollecitudine e in modo coerente venga implementato il programma di formazione ed aggiornamento dei dipendenti così da preparare al meglio la messa in esercizio del nuovo stabilimento industriale.

Ulteriori approfondimenti portano a constatare che in diverse aziende ferroviarie europee sussiste la stessa problematica; in molti casi vi è un'eccessiva offerta di Officine per la manutenzione del materiale rotabile. Rispetto al passato è richiesta meno manutenzione

rispettivamente vi è l'esigenza di concentrare gli stabilimenti ai terminali delle tratte principali di percorrenza.

2.3 Il nuovo stabilimento

La CGF ha voluto approfondire nel dettaglio la produzione prevista nel nuovo stabilimento. Questa la risposta pervenuta dalla FFS il 2 ottobre 2018.

Nel nuovo stabilimento industriale verranno mantenuti la flotta Flirt (Traffico regionale) e la flotta per la lunga percorrenza Giruno e ETR 610. Per i treni Flirt (49) e Giruno (29 per manutenzione pesante, 15 per manutenzione leggera) si effettuerà sia la manutenzione leggera sia la manutenzione pesante. Per gli ETR 610 (19) unicamente la manutenzione pesante.

Le FFS acquistano i treni Giruno dalla ditta Stadler AG e, dopo la conclusione del contratto, entrano in loro proprietà. L'azienda Stadler è responsabile per lo sviluppo, la costruzione e la messa in servizio secondo le specifiche tecniche e secondo quanto stabilito contrattualmente. Le norme di manutenzione sono definite dal fornitore Stadler.

Come nel caso di un'automobile, durante il periodo di garanzia, le istruzioni di manutenzione devono essere rigorosamente seguite in modo da non perdere il diritto alla garanzia. Dopo la scadenza del periodo di garanzia, il proprietario e il gestore - in questo caso le FFS - continueranno a sviluppare le norme di manutenzione per ottimizzare i costi del ciclo di vita. Pertanto ci saranno sempre piccoli aggiornamenti e modifiche. Dopo la metà della vita della flotta (cioè dopo circa 20 anni), viene effettuato un rinnovamento "Mid-Life-Refurbishment", cioè una revisione generale dei treni per motivi di obsolescenza e di design.

Deve essere precisato che nel nuovo stabilimento non è corretto affermare che si farà prevalentemente manutenzione leggera. La manutenzione leggera non arriva a coprire il 50% delle attività nel nuovo stabilimento mentre oltre la metà del volume sarà destinata alla manutenzione pesante.

La manutenzione cosiddetta "pesante" richiede altri processi, ritmi e tempi ed è una parte significativa, rimarchevole del nuovo stabilimento industriale. Nel nuovo stabilimento industriale ci sarà spazio per interventi speciali, ad es.: interventi contro la corrosione o risanamenti speciali (quindi non solo revisioni "modulari" ma anche "grandi revisioni"). In più c'è spazio per incarichi particolari, attività terze che possono interessare sia treni (intesi come convogli) sia locomotive.

La manutenzione pesante deve essere attiva per tutti i treni (Flirt, ETR 610 e Giruno) dal momento della messa in esercizio del nuovo stabilimento.

Attualmente le FTE occupate nella manutenzione leggera sono ca. 33.00.

Come sottoscritto con la dichiarazione di intenti, in particolare al punto 6.1, il nuovo stabilimento dovrà essere dimensionato in modo da consentire di insediare anche spazi per le attività produttive delle attuali Officine FFS.

La Commissione auspica che le FFS si adoperino per definire un progetto industriale e un nuovo stabilimento che consenta di integrare al meglio e nella misura più ampia possibile le competenze acquisite nell'attuale struttura.

2.3.1 Due livelli di manutenzione

È opportuno capire meglio cosa si intenda con i termini manutenzione leggera (LIH) e manutenzione pesante (SIH).

Con manutenzione leggera si indica la manutenzione continuativa dei veicoli. Questa manutenzione avviene a intervalli molto brevi per ogni veicolo. L'intervallo/modulo più breve è dovuto dopo 5 giorni. Vi si effettuano ispezioni, piccole riparazioni e lavori di manutenzione. Inoltre,

anche la pulizia del convoglio viene effettuata nella manutenzione leggera. Ciò avviene quasi quotidianamente nel cosiddetto "Stilllager". Il personale di pulizia, ad esempio, sale nel treno e rimuove i vecchi giornali, svuota i secchi dei rifiuti, ecc. Il tempo necessario per veicolo per la manutenzione "leggera" può variare da 1 a 8 ore. Più del 50% delle attività di questo tipo di manutenzione sono inferiori a 4 ore, a seconda di quanti moduli devono essere lavorati e di quali piccole riparazioni devono essere effettuate. In futuro, gran parte di queste attività saranno svolte nel nuovo stabilimento industriale in conformità con una nuova strategia di manutenzione leggera "in tatto". Ogni 2 ore un treno viene prelevato dalla circolazione e condotto nell'impianto IH per la lavorazione dei piccoli moduli.

La manutenzione pesante comprende invece tutti i cosiddetti lavori di revisione. Sono gli interventi di manutenzione più consistenti e importanti che devono essere effettuati dopo determinati km e/o intervalli di tempo. Questi includono, ad esempio, il cambio del carrello, il cambio dell'unità di condizionamento dell'aria, il cambio della ruota, il cambio della frizione, le revisioni del cambio, il cambio del collettore di corrente, il cambio dell'attrezzatura interna, l'ammodernamento, la rimozione della corrosione, i lavori di vernicia-tura, ecc. Questi interventi di manutenzione richiedono da 1 giorno a 4 settimane per veicolo/convoglio, a seconda del numero di moduli da lavorare.

È piuttosto evidente che è la manutenzione pesante a determinare il mantenimento di un centro di competenza di qualità con il corollario di posti di lavoro qualificati ed è proprio per questo aspetto che la questione della tempistica assume molta importanza. Infatti la pianificazione di questi lavori di manutenzione è pianificabile in funzione degli anni di impiego e dei chilometri percorsi dalle diverse composizioni di treni.

Come indicato nella LOI le FFS si sono impegnate a costruire lo stabilimento industriale per la manutenzione ferroviaria, il più moderno in tutta Europa, in Ticino.

Le condizioni indicate nella convenzione sono vincolanti.

La nuova flotta dei Giruno inizierà a percorrere l'asse Nord-Sud-Nord già in dicembre del 2019 e la pianificazione della sua manutenzione affrontata a breve. Per le FFS è importante che tutto il processo democratico legato al finanziamento del nuovo stabile sia concluso entro giugno 2019. Da quel momento le attività di progettazione devono essere intensificate per arrivare all'obiettivo imperativo della messa in esercizio in gennaio del 2026.

Non fosse a disposizione il nuovo stabilimento, le FFS dovrebbero trovare soluzioni alternative ed è più che opportuno rendersi conto dei rischi correlati ad una tale ipotesi. Una soluzione alternativa che da transitoria potrebbe rivelarsi definitiva mettendo in crisi le ipotesi alla base del progetto oggetto del messaggio in oggetto.

La tempistica è quindi un fattore determinante di cui tenere conto. È un dato oggettivo contro il quale non serve a nulla recriminare e la direzione delle FFS si è solo permessa di sottolineare le loro esigenze aziendali.

2.3.2 Le prospettive

Per il nuovo stabilimento sorge spontanea la domanda volta a individuarne le prospettive industriali sul medio e lungo termine.

Anche in questo caso il quesito è stato rivolto alle FFS e queste le risposte e le spiegazioni ricevute.

Lo stabilimento di manutenzione del Ticino farà parte della rete degli impianti di manutenzione della Divisione Viaggiatori. Poiché la capacità di base è garantita dalla manutenzione dei treni di questa importante Divisione, è necessario avere una gestione centrale (controllo flotte, Asset Management, ecc.). Le attività commerciali con terzi, se economicamente redditizie, sono acquisite attraverso il settore "Acquisizioni" e realizzate presso lo stabilimento in collaborazione con la direzione aziendale in Ticino. Ciò non esclude, anzi presuppone, che la Direzione dello

stabilimento possa proporre anch'essa possibili attività commerciali che verranno valutate assieme ai colleghi del settore "Acquisizioni". La collaborazione e l'interazione sono parti importanti nella gestione dello stabilimento industriale.

Non dimentichiamo peraltro che l'investimento per questa infrastruttura è pari a 294 milioni di franchi: un investimento importante che dovrà essere sfruttato appieno in tutto il suo potenziale di produttività.

Dalla lettera di intenti si evince la possibilità di trasferire le attività attualmente svolte presso le Officine di Bellinzona che rimarranno produttive nel nuovo stabilimento (Punto 6.1 della lettera di intenti). La commissione ha voluto capire meglio questo aspetto chiedendo conferma alle stesse FFS che hanno confermato quanto segue.

Se il mercato è interessato o se le necessità del mercato indicano un interesse nelle nostre prestazioni, le FFS sono disposte, in questo caso, a fornire questo tipo di prestazione.

Il nuovo stabilimento industriale sarà principalmente confrontato con la manutenzione dei veicoli per il traffico passeggeri. La manutenzione leggera dei Flirt e certe parti di manutenzione pesante, che viene già eseguita nelle attuali Officine, sarebbero trasferite nel nuovo stabilimento. Inoltre attività di manutenzione pesante che vengono attualmente eseguite nelle Officine di Olten per i treni Flirt saranno trasferite anch'esse nel nuovo stabilimento. Abbiamo già riportato dei grossi cambiamenti in atto nella strategia della manutenzione dei veicoli Cargo (veicoli e locomotive) e della drastica diminuzione, in futuro, del volume di lavoro dedicato a questo mercato.

Altre attività che attualmente vengono svolte nelle Officine e che saranno poi trasferite nel nuovo stabilimento: Locomotive Re420 HVZ, che sono utilizzate nella S-Bahn di Zurigo, come pure le locomotive di nuova generazione di FFS Cargo, saranno mantenute nel nuovo stabilimento. Come indicato nella LOI, i posti inizialmente previsti nel nuovo stabilimento industriale saranno 200-230 FTE.

In conclusione possiamo affermare che le FFS hanno dato ampie assicurazioni sulla propria volontà di voler dare un futuro solido e durevole al nuovo stabilimento industriale in oggetto. Una nuova realtà industriale che potrebbe integrare anche parte delle linee di produzione delle Officine attuali così come ampliarsi a ulteriori future prestazioni premettendo che vi sia una domanda e che si riesca ad offrire prestazioni a prezzi concorrenziali. Ci si riferisce ad esempio alla manutenzione pesante di singoli e specifici modelli di locomotive che richiedono competenze specifiche. Si tratta di un mercato di nicchia che potrebbe avere un potenziale interessante.

Le FFS indicano il nuovo stabilimento come l'"officina più moderna di Europa" ciò che significa che l'alto livello di automazione previsto così come l'intraprendenza degli attori saranno le premesse indispensabili per consolidare e raggiungere gli auspici qui espressi.

3. ASPETTI TERRITORIALI

3.1 La scelta dell'ubicazione

La questione dell'ubicazione del nuovo stabilimento industriale merita precisi approfondimenti e le necessarie spiegazioni.

Innanzitutto va premesso che le FFS sono manifestamente interessate a scegliere l'ubicazione migliore dal profilo aziendale che assicuri il successo dell'operazione.

D'altro canto appare più che legittimo il dubbio di chi di fronte ad un'area industriale dismessa (a Bodio) pensi sia meglio evitare di occupare un'area agricola (Arbedo-Castione).

L'analisi di un dossier di questa portata si presta ovviamente a molteplici approfondimenti di varia natura (per esempio aspetti economici, socioeconomici, pianificatori, industriali,

ecc.) che necessitano di una valutazione e di una ponderazione complessiva di tutti gli aspetti che sono stati oggetto del presente rapporto. Rinviamo al Capitolo 5.3 le osservazioni relative al preavviso inviato dalla Commissione della Pianificazione.

La CGF ha voluto conoscere nel dettaglio le valutazioni che hanno portato le FFS a scegliere il sito di Arbedo–Castione. Le esaustive delucidazioni ricevute hanno consentito di maturare il convincimento che la scelta dell'ubicazione sia stata ben ponderata e approfondita. Le risposte ottenute, qui riprese integralmente, sono pertanto da ritenere convincenti.

3.1.1 Rimanere nel sito attuale

Il primo quesito da sciogliere riguarda la valutazione del sito attuale. La risposta delle FFS è categorica quanto chiara.

L'ubicazione attuale non permette di adattare i processi alle nuove necessità della manutenzione. I nuovi treni Giruno, che circoleranno sull'asse nord-sud dal cambio orario di dicembre 2019, hanno una lunghezza di 200 metri.

L'attuale Officina ha un solo binario di questa lunghezza (220m). Sarebbero però necessari almeno 2 binari di questa lunghezza per la manutenzione. Inoltre, con l'entrata di un Giruno, tutta l'Officina rimarrebbe bloccata.

A causa dell'alta frequenza per la manutenzione leggera dei Flirt (convogli del traffico regionale) non sarebbe possibile combinare le attività di manutenzione pesante e leggera. La stazione di Bellinzona risulterebbe quindi, dal punto di vista della tecnica ferroviaria, parzialmente bloccata.

Di conseguenza il sito attuale si dimostra non adatto e insufficiente per realizzare lo stabilimento previsto ed organizzare i relativi processi produttivi.

3.1.2 Valutazione della raggiungibilità dei sedimi di Castione, risp. Lodrino e Bodio (Sedime ex Monteforno)

Constatata l'impossibilità materiale di poter rimanere nel sito attuale, si è trattato di capire quale potesse essere l'alternativa migliore per l'ubicazione del nuovo stabilimento.

È indispensabile capire quali sono le implicazioni tecniche alla base della scelta dell'ubicazione migliore che per le FFS deve assolutamente rispondere in modo adeguato a precise esigenze ferroviarie.

Nel nuovo centro industriale (di seguito IHA) è prevista la manutenzione leggera e quella pesante del materiale rotabile (Giruno, Flirts e ETR 610), che, al di fuori degli orari di produzione, sarà ricoverato a Biasca, Melide, Chiasso e Locarno. È inoltre prevista l'integrazione dei binari di ricovero attualmente presenti a Bellinzona.

Per assicurare una produzione sostenibile dal punto di vista infrastrutturale e finanziario deve essere garantita la raggiungibilità da e per questi punti di ricovero, considerando che per ognuna delle varianti (Castione, Lodrino e Bodio), la maggior parte dei trasferimenti da e per l'IHA avverrà da sud.

Fondamentale per poter avere un concetto di produzione efficiente sia per il IHA che per l'offerta Regionale TILO è che Castione è la stazione di fine corsa, rispettivamente di inversione, della gran parte dell'offerta TILO (circa 54 corse treno al giorno). Le composizioni possono quindi essere sostituite in questa stazione anche durante la produzione pianificata ed operativa (la composizione in arrivo si sposta in manutenzione e viene sostituita da una pronta) senza la necessità di utilizzare tracce aggiuntive, quindi senza costi aggiuntivi di trasferimento.

Gli impianti di sicurezza delle stazioni di Castione e Osogna sono centralizzati alla CE Sud di Pollegio e gestibili in telecomando 24/24h, mentre l'impianto di sicurezza di Bodio è attualmente gestito localmente da un operatore durante le ore diurne; in telecomando dalla CE Sud si possono gestire unicamente i transiti sui due binari principali di transito. La scelta di Bodio presupporrebbe quindi adeguamenti e investimenti estremamente più onerosi rispetto all'ubicazione infine decisa.

Disponibilità di tracce ferroviarie

Nel corso degli approfondimenti sugli aspetti tecnici ferroviari si è fatto riferimento alla disponibilità o meno delle tracce per semmai permettere il trasferimento dei treni allo stabilimento industriale per la manutenzione.

Al proposito è importante sapere che le tracce sono gestite dal 2006 da un ente indipendente denominato **Traccia Svizzera SA** (traccia.ch) costituito da FFS, BLS e SOB che ha il preciso compito di garantire pari diritti di accesso alla rete ferroviaria a tutte le imprese di trasporto.

Attraverso la cessione dell'attribuzione delle tracce a un organo indipendente a livello giuridico, organizzativo e decisionale, le tre principali ferrovie a scartamento normale della Svizzera, insieme all'Unione dei trasporti pubblici, confermano il principio dell'equa concorrenza su rotaia.

Di conseguenza ci si deve rendere conto che il numero di tracce è un numero finito e non infinito. Queste tracce devono essere distribuite in modo equo tra i diversi attori (FFS, BLS e SOB) rispettivamente rispettare il principio fondamentale che la NEAT è stata voluta in particolare per servire in modo prioritario il traffico merci con lo scopo del trasferimento del traffico merci dalla strada alla ferrovia.

Per la verifica della disponibilità delle tracce da parte delle FFS abbiamo ricevuto delle spiegazioni basate sul **programma di sviluppo strategico dell'infrastruttura ferroviaria (PROSSIF)** raggruppato in misure cosiddette **fasi di ampliamento (FA)** decise dal Parlamento federale e aggiornate a scadenze regolari di 4 - 8 anni.

Quale base per l'analisi della produzione sono stati considerati il grafico di rete PROSSIF FA 2025 (PROSSIF; programma di sviluppo strategico dell'infrastruttura ferroviaria deciso dal (PROSSIF FA 2030) per il Ticino allo stato di pianificazione ufficiale di maggio 2017, i quali considerano anche i luoghi pianificati per il ricovero del materiale rotabile sul territorio ticinese. Si è inoltre tenuto conto del concetto provvisorio SOB per la tratta di montagna del San Gottardo (il quale sarà prevedibilmente approvato in ottobre 2018). Questo comporterà due treni supplementari ogni ora sulla tratta Castione-Biasca.

Analisi della disponibilità di tracce ferroviarie da Chiasso e Melide per Castione, risp. Osogna (Lodrino) e Bodio

Da Chiasso o da Melide per Castione sono disponibili una traccia oraria da sud a nord e vice-versa sia sulla tratta di montagna del Ceneri, come pure nella galleria di base.

In direzione nord-sud le tracce evidentemente preferibili sono quelle della tratta di montagna, mentre la traccia via galleria base del Ceneri presenta conflitti con la successione dei treni fra Giubiasco a Castione.

Tra Castione e Bodio non sono invece disponibili tracce ogni ora a causa della sovrapposizione con le tracce necessarie -e dedicate- alla produzione Cargo regionale fra Biasca e Bellinzona e alla produzione del servizio di manutenzione della linea ferroviaria con sede a Biasca (EIZ Biasca).

Analisi della disponibilità di tracce ferroviarie da Locarno per Castione, risp. Osogna (Lodrino) e Bodio

Con l'orario regolare pianificato non sono disponibili tracce tra Locarno e Castione / Lodrino / Bodio a causa della "strettoia" tra Giubiasco-Bellinzona-Castione. Le tracce attualmente ancora disponibili da Locarno a Cadenazzo, inoltre, a medio-lungo termine saranno occupate dalla cadenza ogni 15 minuti tra Lugano e Locarno.

Spostamenti di composizioni da e per le IHA sono quindi possibili unicamente durante le ore di pausa della produzione TILO (notturne), oppure durante un cambio operativo di composizione nella stazione di inversione a nord predefinita dall'orario a nord (Castione).

Tempi di percorrenza

I tempi di percorrenza delle composizioni da Chiasso e da Melide per Castione, Osogna-Lodrino), rispettivamente Bodio sono indicati qui di seguito:

- Chiasso-Castione 86 minuti
- Chiasso-Osogna (Lodrino) 96 minuti
- Chiasso-Bodio 116 minuti (+34%)
- Melide-Castione 44 minuti
- Melide-Osogna (Lodrino) 54 minuti
- Melide-Bodio 74 minuti (+ 68%)

Conclusioni

Le analisi di cui sopra indicano chiaramente che la raggiungibilità e l'operatività di Bodio rispettivamente Osogna (Lodrino) è nettamente inferiore a quella di Castione (con tempi di percorrenza che aumentano del 34% da Chiasso e del 68% da Melide), la quale – al contrario delle altre – risulta sostenibile sotto tutti gli aspetti produttivi, sia dal punto di vista delle tracce a disposizione, sia per i tempi di percorrenza necessari ai collegamenti ed i relativi costi di produzione. La possibilità di sostituire le composizioni al punto di inversione di corsa (nello specifico a Castione) è determinante per la gestione stabile del traffico, per il funzionamento efficiente dell'IHA e dell'offerta del traffico Regionale TILO, come pure per la necessaria flessibilità operativa che ne deriva. Questo punto è imperativo per la manutenzione leggera e per una gestione efficiente ed economicamente sostenibile del materiale rotabile TILO.

È infine pure evidente che il punto d'incrocio della Giustizia è di rilevante complessità, risolvibile unicamente con ingenti investimenti infrastrutturali supplementari: salto montone oppure un nuovo binario di sorpasso tra Castione e la Giustizia, oltre ad adeguamenti tecnici importanti per adattare l'infrastruttura alla stazione di Bodio.

In base a tutte queste attente valutazioni risulta palese che la scelta finale non possa essere Bodio, ma Castione.

3.1.3 Valutazione economica dei sedimi di Castione e Bodio (Sedime ex Monteforno)

Accanto alle valutazioni tecniche specifiche della ferrovia presentate nel capitolo precedente vi sono, come sempre, anche degli aspetti economici che le FFS non possono disattendere in considerazione del loro mandato di essere gestiti “secondo criteri aziendali” (LFFS, art 3 cpv 3).

Seguono le indicazioni e le spiegazioni ricevute dalle FFS in merito a questo capitolo.

Costi di trasferimento dei convogli

Se il punto di manutenzione non è sufficientemente vicino al punto finale della linea, oltre ai costi di trasporto a causa di inefficienze (le finestre temporali per la lavorazione dei moduli diventano troppo piccole) i treni devono entrare nello stabilimento più volte per fare il lavoro rimanente, non potrebbe esserci un treno sostitutivo e i collaboratori hanno tempi di attesa (ad. es. il macchinista) che alla lunga diventano insostenibili. La manutenzione leggera, con l'alta frequenza dei movimenti giornalieri dei treni sarebbe particolarmente colpita e non più garantita: cosa che non può assolutamente accadere. La sicurezza, l'igiene e la salute sono imperative.

Oltre alla mancanza di tracce fra Castione e Bodio, sussiste una criticità tecnica in zona Giustizia, dove, per raggiungere Biasca, le composizioni provenienti da sud incrociano i treni provenienti dalla galleria di base del Gottardo (figura 5). I treni provenienti da sud non possono attendere in loco il transito di quelli in direzione opposta, perché ostacolerebbero i treni successivi provenienti da sud. Questo conflitto potrebbe essere risolvibile solo con soluzioni costruttive importanti, con investimenti ingenti, come ad esempio un collegamento non a livello (salto montone) oppure un nuovo binario di sorpasso tra Castione e la Giustizia.

Qui di seguito, a titolo d'esempio, dei costi di trasferimento fra Castione-Arbedo e Bodio.

Castione- Arbedo:

Traffico regionale – TILO:

7 trazioni singole (*) al giorno Costi per anno ca. 56'500,- CHF

Traffico a lunga percorrenza – Giruno:

3 trazioni singole

1 trazione doppia al giorno Costi per anno ca. 883'000,- CHF

Bodio:

Traffico regionale – TILO:

5 trazioni singole 1 trazione doppia (**) al giorno Costi per anno ca. 416'500,- CHF

Traffico a lunga percorrenza – Giruno:

3 trazioni singole

1 trazione doppia al giorno Costi per anno ca. 1'445'000,- CHF

(*) trazione singola: 1 convoglio Flirt (Traffico regionale) 1 convoglio Giruno (traffico a lunga percorrenza).

(**) trazione doppia: 2 convogli Flirt o due convogli Giruno.

Si è cercato qui di ottimizzare le trasferte dei convogli Flirt in direzione di Bodio: questo è possibile un'unica volta per giorno.

Il maggior costo che avrebbe la scelta dell'ubicazione a Bodio dev'essere calcolato su un lasso temporale di 40-50 anni - anni di vita calcolati per il nuovo stabilimento industriale - e di conseguenza sarebbe pari, per 50 anni, a ca. 46 milioni di CHF.

Costi di investimento

Ai costi di esercizio si aggiungono però anche i costi dell'investimento indispensabili per risolvere il problema della mancanza di tracce esposto al capitolo precedente.

Chiesta una valutazione sommaria per realizzare il terzo binario per consentire il trasferimento indisturbato delle composizioni in manovra da e verso Bodio, gli adattamenti indispensabili alla stessa stazione di Bodio nonché la realizzazione di un cavalcavia indispensabile per consentire l'incrocio indisturbato dei convogli in manovra verso lo stabilimento industriale con il traffico veloce sulla NEAT, si giunge ad un importo indicativo tra i **350 e i 400 mio** di franchi.

Queste le indicazioni delle FFS.

Ulteriori tracce dovute ad una cadenza superiore alla mezz'ora o ad uno spostamento di materiale rotabile in direzione del nuovo centro di manutenzione alla ex Monteforno non sono compatibili con le attuali infrastrutture.

Per poterlo garantire a breve termine, per il traffico sud-nord sarebbe necessario costruire un collegamento non a livello (salto montone) alla Giustizia, in modo che i treni provenienti da sud non debbano attendere il passaggio dei treni transitanti dalla direzione opposta; il costo per una simile opera è stimato a circa 120-140 mio CHF, di cui 100-120 mio CHF per il "salto del montone" e circa 20 mio CHF per lo spostamento rispettivamente l'adattamento della strada comunale/cantonale. Sono esclusi i costi per gli indennizzi ai proprietari di abitazioni che dovranno essere demolite.

È stata approfondita anche la possibilità di costruire un binario di sorpasso per attendere le "slot" libere nel traffico inverso (il tempo necessario per poter proseguire dopo il passaggio dei treni in direzione opposta). Questo risulta tuttavia fattibile solo a condizione di avere una lunghezza del binario utile che permetta ai treni in sosta di ripartire accelerando e ridurre al minimo il tempo di percorrenza sul punto di conflitto. Un binario simile andrebbe molto probabilmente in conflitto con la parte abitata di Osogna ed avrebbe un costo stimato di circa di 25 mio CHF.

Nella direzione nord sud si deve invece considerare che i treni merci provenienti dalla galleria di base del Gottardo in successione, escono verso Biasca rientrando poi sull'asse principale alla Giustizia, permettendo ai treni viaggiatori, i quali transitano sulla linea veloce, di superarli.

I maggiori costi per lo spostamento delle officine alla ex Monteforno (rispettivamente del capolinea del traffico regionale a Biasca) sono riassunti di seguito. Ricordando tuttavia che a medio termine la gestione del traffico non sarà più possibile senza la costruzione di una tratta a 4 assi binari e che l'adeguamento dell'offerta con un capolinea a Biasca presupporrebbe un aumento del materiale rotabile della flotta Tilo per le rotazioni pianificate (costi relativi non stimati da parte nostra).

- Incrocio non a livello alla Giustizia	95-120	mio
- Adattamento strada, espropri	20	mio
- Binario di sorpasso fra portale GbG – Giustizia	115	mio
- <u>Adattamento impianto di sicurezza a Bodio</u>	<u>30</u>	<u>mio</u>
- <u>Totale</u>	<u>260 - 285</u>	<u>mio</u>

A questi costi vanno aggiunti i parametri inerenti la flotta Tilo: aumento del materiale rotabile (1 composizione Flirt costa ca. 15-16 milioni) e del personale viaggiante (leggasi macchinisti). In questa somma manca anche lo spostamento del capolinea a Biasca (adattamento dell'offerta regionale: aumento dei costi, dell'infrastruttura a Biasca). Inoltre manca ancora tutto l'investimento inerente la costruzione di una tratta a 4 assi binari: conditio sine qua non per portare il capolinea Tilo a Biasca. Solo a questa condizione sarebbe possibile un aumento di tracce.

*Si ricorda anche che una costruzione di un simile impianto presuppone utilizzo di terreni anche terreni SAC), espropri di case ecc. fra Castione e Biasca (per i binari supplementari). **Questi costi non possono essere stimati al momento ma per questo i 350 mio sono l'investimento supplementare minimo (cui vanno aggiunti quasi 50 mio di costi supplementari per l'esercizio).***

In conclusione anche dal punto di vista economico ci si rende conto che l'ubicazione del nuovo stabilimento industriale a Bodio non è sostenibile.

3.2 La procedura giuridica

Il 5 giugno u.s. le FFS hanno presentato all'Ufficio Federale dei Trasporti (UFT) la domanda per il rilascio di una zona di pianificazione riservata (art. 18 LFerr). L'UFT emette una decisione in merito alla domanda dopo aver sentito il Cantone, il Comune e i proprietari dei terreni interessati. Le FFS prevedono che la decisione sarà comunicata entro la fine del 2018. Contro questa decisione può essere presentato ricorso al Tribunale amministrativo federale. Tuttavia il ricorso non ha effetto sospensivo. Infine la decisione del Tribunale amministrativo federale può ancora essere impugnata dinnanzi al Tribunale federale. Potrebbero essere necessari 2-4 anni per esaurire l'intero iter procedurale.

La zona di progettazione è valida per 5 anni. Può essere prorogata per un massimo di 3 ulteriori anni.

3.3 Il futuro del sito attuale

Non vi è dubbio che l'impegno del Cantone nel sostenere la città alla ricerca di una soluzione per la realizzazione di un nuovo stabilimento industriale si spiega e giustifica anche con il fatto di liberare un'area pregiata di oltre 45'000 m² in una zona nevralgica nel centro dell'agglomerato di Bellinzona a due passi dalla stazione che consente in 90 min di essere a Zurigo.

Si tratta di una questione di rilevanza strategica fondamentale per lo sviluppo economico del Bellinzonese e del Cantone Ticino nel suo insieme come indicato nelle premesse della LOI alla lett f.

I terreni occupati dalle Officine di Bellinzona sono inseriti nel piano delle zone comunali quale comparto da sviluppare con un piano particolareggiato. Le norme di attuazione del PR (stato dicembre 2015) prevedono che nel PP2 Comparto Officine FFS la riconversione dell'attività dovrà privilegiare funzioni d'interesse pubblico e residenziali, oltre a consentire contenuti commerciali e di servizio confacenti all'ubicazione centrale dell'area rispetto alla stazione e di supporto e/o complemento funzionale alle attività del centro città. Per i dettagli si rimanda all'art. 48 Piani Particolareggiati PP delle Norme di attuazione del Piano regolatore.

Per poter valutare correttamente i destini del comparto attualmente occupato dalle Officine, risulta essere di particolare rilievo le indicazioni della città di Bellinzona che dovrà dare avvio alla nuova pianificazione della zona.

3.3.1 La città di Bellinzona

La CGF ha sentito l'11 settembre il sindaco avv. Mario Branda e il municipale avv. Simone Gianini che hanno sottolineato come si tratti della pianificazione di un comparto completamente nuovo al centro della città di Bellinzona; 120'000 m² in pieno centro da concepire ex novo secondo i più moderni criteri di sviluppo.

Nello specifico si pensa ad un quartiere a 2'000 watt, come ipotesi di lavoro, alla mobilità sostenibile, ad abitazioni intergenerazionali e a centri di quartiere ricordando che nel 2030 a Bellinzona 14'000 persone avranno oltre 65 anni.

Gli aspetti centrali della questione sono:

- Sviluppo del progetto di parco tecnologico, prospettiva molto nuova per il sopra Ceneri. Bellinzona non ha sedi USI e SUPSI e in questo senso questa prospettiva è strategica.
- La Città deve curare gli aspetti pianificatori, il parco tecnologico è di competenza cantonale mentre la progettazione compete alle FFS.
- La variante PR corre parallela alla realizzazione del nuovo stabilimento industriale.
- La fase preliminare di impostazione della variante di PR è gestita dalla città sulla base della norma SIA 143; mandato di studio in parallelo. Il costo ca 1.5 mio è suddiviso per 1/3 ciascuno tra città, Cantone e FFS.
- L'impostazione di base prevede; 60'000 rimarranno di proprietà delle FFS per contenuti residenziali e commerci di prossimità, 10-15'000 strade e piazze di proprietà della città e 45'000 città e Cantone per Polo tecnologico, scuole e altri contenuti pubblici.

Il messaggio governativo esprime nel dettaglio le considerazioni di ordine pianificatorio che spiegano la valenza strategica del comparto. Ci limitiamo a riprendere due aspetti che sembrano di particolare rilievo.

- Considerate le dimensioni, l'ubicazione e la vocazione industriale del comparto, l'area attualmente occupata dalle Officine è da considerarsi strategica dal punto di vista dello sviluppo economico. In quanto tale va valorizzata riservando spazi idonei per l'insediamento e lo sviluppo di attività innovative, siano esse aziende già esistenti sul territorio cantonale o nazionale, gruppi internazionali o nuove iniziative (start-up). La presenza di reparti di ricerca e sviluppo di aziende leader – e la prevista interazione con i centri di ricerca esistenti – può fungere infatti da elemento catalizzatore per la nascita e la diffusione di idee e pratiche innovative, che a loro volta attirano altre attività facilitando la formazione e lo sviluppo economico.
- Su parte dell'attuale sito occupato dalle Officine è prevista la realizzazione:
 - o della sede di rete definitiva del Parco nazionale dell'innovazione (di seguito Switzerland Innovation), come parco associato a quello di Zurigo (Innovationspark

Zürich), con l'obiettivo di favorire l'insediamento di centri di ricerca e sviluppo di aziende;

- o della sede centrale del Tecnopolo Ticino, con l'obiettivo di favorire l'insediamento e la crescita di start-up innovative.

Oltre a beneficiare della visibilità internazionale garantita da Switzerland Innovation, la prevista adesione del Ticino alla Greater Zurich Area faciliterà l'insediamento di aziende, grazie anche al ruolo di sportello unico svolto dall'Ufficio per lo sviluppo economico nell'ambito delle attività di marketing territoriale. L'associazione a Switzerland Innovation permetterà inoltre di rafforzare i legami e gli scambi, sia economici che accademici, con l'area metropolitana di Zurigo. Bellinzona, quale prima fermata ferroviaria per chi arriva da nord, è strategicamente posizionata per accogliere sia la sede di rete definitiva di Switzerland Innovation che del Tecnopolo Ticino.

3.3.2 Il Cantone

Il Consiglio di Stato e in particolare in Consiglieri di Stato C. Zali e C.Vitta sono stati accolti in commissione in data 11 settembre u.s.

Oltre agli aspetti già menzionati precedentemente nelle valutazioni di ordine aziendali e territoriali il Governo conferma che la realizzazione del polo tecnologico concretizzerebbe inoltre diverse misure emerse dal Tavolo dell'economia così come consente di realizzare uno degli intendimenti sottoscritti nel contesto del progetto di aggregazione che ha portato alla nuova Bellinzona di 43'000 abitanti:

- favorire l'insediamento di centri di ricerca e sviluppo di aziende internazionali e startup innovative (Asse I del Tavolo dell'economia "Ticino imprenditoriale");
- rafforzare i legami con la rete di promozione dell'innovazione a livello nazionale (Asse II "Ticino competitivo");
- consolidare i collegamenti a livello cantonale e nazionale, grazie alla collaborazione con la Greater Zurich Area e al ruolo di sportello unico svolto dall'Ufficio per lo sviluppo economico (Asse III "Ticino interconnesso");
- incentivare il rientro di professionisti qualificati (Asse III "Ticino interconnesso");
- ottenere una sede di rete del parco nazionale dell'innovazione Switzerland Innovation (Asse III "Ticino interconnesso").

Il Cantone prevede una stretta collaborazione con la città nella messa in atto di tutto quanto necessita per la realizzazione dell'operazione e la concretizzazione dell'idea.

Con l'approvazione del messaggio il Consiglio di Stato viene investito della facoltà di allestire una specifica convenzione con la città di Bellinzona nella quale le parti si impegneranno a collaborare per l'allestimento di un nuovo assetto pianificatorio, che dovrà permettere in particolare la realizzazione di:

- un parco tecnologico composto da Tecnopolo Ticino e da Switzerland Innovation Park Ticino, su un'area attualmente stimata a ca. 15'000 mq, attribuita al Cantone,
- altri contenuti di interesse pubblico sul resto della superficie di ca. 30'000 mq, che sarà ripartita tra Città e Cantone come indicato al capitolo 2.2. del messaggio governativo.

La convenzione regolerà anche le modalità di collaborazione relative ai singoli temi. Si tratta di stabilire in particolare:

- A. Contenuti per l'adeguamento del PR, in particolare per l'allestimento di:
- esigenze di contenuti pubblici;
 - capitolato d'oneri per il mandato di studio in parallelo (in seguito MSP);
 - basi per l'elaborazione di un Piano particolareggiato oggetto della variante di PR e
 - accordo sulle modalità di finanziamento del programma di realizzazione.
- B. Realizzazione del parco tecnologico, in particolare:
- concetto di parco tecnologico (contenuti, esigenze funzionali e partner);
 - Business plan di progetto con relativo finanziamento e
 - procedure attuative.
- C. Cessione dei terreni da parte delle FFS, in particolare:
- inquadramento fiscale dell'operazione;
 - identificazione delle migliori modalità di cessione (soggetto ricevente);
 - conseguenze di eventuali inquinamenti e
 - attuazione della procedura di cessione delle proprietà.

4. ASPETTI ECONOMICI

Il messaggio chiede al Cantone di sostenere il progetto di nuovo stabilimento industriale con un importo di 100 mio ma i valori in gioco sono evidentemente ben maggiori.

L'investimento previsto per il nuovo stabilimento è di **360 mio** composti come segue:

- Investimenti del nuovo stabilimento (294 MCHF)
- Costi di smantellamento dei vecchi siti "Officina Bellinzona" (IW) "Impianto di servizio" (SA) Bellinzona (29 MCHF)
- Ammortamento straordinario dei fabbricati e macchinari di IW Bellinzona e SA Bellinzona (37 MCHF)

Il nuovo stabilimento industriale verrà finanziato tramite:

- Mezzi propri FFS 180 MCHF;
- Contributo di Cantone e Città di 120 MCHF (NB il CC della città di Bellinzona ha approvato nella seduta del 22 ottobre 2018 il contributo di 20 mio);
- Contributo della Confederazione nell'ambito dei contributi per le infrastrutture ferroviarie e altre politiche di sviluppo economico 60 MCHF (da confermare) in particolare per il finanziamento del binario di raccordo dalla stazione di Bellinzona al sito di Arbedo-Castione.

In questo contesto deve essere evidenziato in modo trasparente ed evidente che la sostenibilità dell'operazione da parte delle FFS, ossia la possibilità di assumere la parte di investimento di 180 mio, si giustifica con la possibilità di ricevere 60'000 m² in cui realizzare nuovi contenuti residenziali e piccoli commerci secondo modalità che saranno indicate dalla pianificazione. Senza questo elemento le FFS non avrebbero potuto entrare nel merito di un nuovo stabilimento con tutti i rischi spiegati nei capitoli precedenti.

La CGF ritiene indispensabile tenere sempre conto dell'insieme degli aspetti di questo articolato progetto per poterne valutare correttamente la valenza strategica e l'indispensabile sostenibilità.

Ricordando che nel'800 il Patriziato aveva fatto un ragionamento non dissimile quando decise di mettere a disposizione gratuitamente il sedime attuale per realizzare uno stabilimento industriale che ha dato prosperità a tutto il bellinzonese per oltre un secolo.

5. GLI ASPETTI CRITICI SOLLEVATI

La proposta sancita da Consiglio di Stato e città di Bellinzona con le FFS ha suscitato alcune reazioni critiche che sono state approfondite dalla CGF con le rispettive audizioni dei rappresentanti delle diverse parti in causa.

5.1 Iniziativisti

Gli iniziativisti sono stati ascoltati in data 18 settembre u.s.. Durante l'incontro sono state espresse le molteplici perplessità di fronte alla soluzione prospettata soprattutto per il loro mancato coinvolgimento malgrado gli accordi sottoscritti nei lunghi e difficoltosi 10 anni di trattative dal momento dello sciopero. In particolare dal 2017 al 2027 si sarebbero dovuti condividere; volumi, occupazione, investimenti, strutture, ecc.

Esiste un documento di riferimento del 23.06.2017 che indica le diverse opzioni possibili:

1. status quo,
2. spazio aperto, investimento richiesto ca 360 mio
3. OBe ottobre, si indicano investimenti necessari per 130 mio per svolgere le manutenzioni necessarie dei treni Girouno, ETR, Flirt
4. chiusura OBe (quest'ultima variante era indicata dalle FFS come la migliore per l'azienda)

Si sapeva che le varianti 2 e 3 per le FFS non erano sostenibili in quanto vi era una lacuna di copertura finanziaria di ca 100 Mio. Gli iniziativisti esprimono il loro disorientamento sui motivi per cui le FFS hanno deciso unilateralmente di andare sulla variante 3. Di fatto le FFS hanno escluso dalle trattative con città e Cantone le maestranze e il comitato OBe e questo aspetto viene stigmatizzato.

I rappresentanti delle maestranze chiedono il rispetto degli accordi presi indipendentemente dall'ubicazione ossia:

- il mantenimento del concetto di centro di competenze;
- la conferma del monte ore di lavoro previsto da cui dipende il numero degli operai Le FFS hanno indicato in ca. 200'000 ore lavoro includendo le ore di Biasca ciò che significa (diviso 1'660) 125 FTE di cui 50'000 ore lavoro per la manutenzione leggera. Oggi vi sono 350 collaboratori FFS e 50 interinali ciò che significa tra il 2013 e il 2017 una riduzione del 25%;
Con le prospettive di 200'000 ore e quindi 125 FTE vi sarebbe rispetto al 2013 una diminuzione del 70% del personale;
- l'impostazione secondo la quale il futuro delle OBe deve essere condiviso con le autorità e in particolare discussi, condivisi e approvati dall'assemblea dei lavoratori, si richiedeva l'autodeterminazione;
- per gli iniziativisti si sta confermando il declino programmato soprattutto vista la mancanza di autonomia aziendale e la preclusione ad ogni apertura al mercato privato.

La gestione rimarrebbe completamente in mano alle FFS senza nessuna possibilità di intervento da parte delle autorità;

- ci si orienta manifestamente alla manutenzione leggera con solo una parziale apertura a quella pesante;
- l'obiettivo dell'iniziativa è invece la costituzione di una società pubblica che rilevasse le Officine di Bellinzona per rilanciarne l'attività.

L'iniziativa verrà trattata in parallelo al messaggio in oggetto che di fatto rappresenta un **controprogetto indiretto** rispetto a quanto propone l'Iniziativa.

Nel testo dell'iniziativa si chiede in particolare che *“il Consiglio di Stato conduca delle trattative con le FFS volte alla creazione di un'azienda, avente personalità propria di diritto pubblico, con i seguenti scopi:*

- *di rilevare le attuali attività delle Officine FFS di Bellinzona;*
- *di sviluppare nuove attività, nuovi servizi, attività di ricerca ed innovazione nel campo della gestione e della manutenzione dei vettori di trasporto.”*

Inoltre all'art 3 lett d si indica come sempre il Consiglio di Stato debba ricorrere *“all'espropriazione per pubblica utilità qualora le trattative con le Ferrovie federali svizzere non dovessero consentire la costituzione dell'Azienda pubblica e del polo tecnologico industriale.”*

È ben evidente come l'impostazione della soluzione inserita nel messaggio in essere sia incompatibile con la proposta dell'iniziativa che invece sotto intende un ruolo attivo del Consiglio di Stato nella creazione di una nuova realtà aziendale nel contesto ferroviario. Insomma una specie di cantonalizzazione delle Officine che diverrebbero un nuovo compito del Cantone ciò che manifestamente risulta di difficile attuazione e rappresenterebbe un pericoloso e inaccettabile precedente di sostituzione dello Stato qualora le basi economiche di un'attività aziendale non fossero più date.

Per i motivi esposti un'ampia maggioranza della Commissione ritiene che all'Iniziativa sia da preferire il messaggio in oggetto.

5.2 Comuni della Riviera e della bassa Leventina

I Comuni della Bassa Leventina in particolare i sindaci Stefano Imelli (Bodio), Emilio Cristina (Personico) e Renato Scheurer (vice Sindaco di Giornico) e del rappresentante della Commissione regionale dei Trasporti regione tre valli (CRT), ing. Massimo Ferrari, sono stati accolti in CGF il 18 settembre u.s.

I comuni hanno elaborato una proposta a loro dire fattibile per ubicare il nuovo stabilimento sul sedime della Ex-Monteforno.

Sono stati contattati i 4 proprietari che possiedono 100'000 m² (1 km x 100 m) in zona industriale ideali per contenere i treni richiesti ed è stato commissionato uno studio per dimostrare che l'ubicazione sarebbe stata ideale. La proposta è stata presentata alle FFS e al CdS,

Questi i punti critici sollevati.

- Sono stati molto perplessi dai criteri di valutazione. Nei 27 criteri esposti alcuni elementi non hanno convinto in particolare nel confronto tra le tre opzioni considerate.
- Molto sospetto ad esempio il fatto che parrebbe che l'ubicazione di Bodio, per quanto riguarda gli aspetti ambientali, riceva meno punti rispetto a Arbedo-Castione.

- A loro dire la mancanza di disponibilità di traccia è un falso problema visto che il collo di bottiglia è tra Bellinzona e Arbedo oppure a Giubiasco. Oltre questi punti è uguale dove si va.
- GIRUNO il 50% vengono da nord, così anche gli ETR620, e quindi essere a Bodio sarebbe preferibile.
- Il progetto sembra essere orientato in particolare ai TILO e alla sua piccola manutenzione ma le nuove OBe non possono limitarsi ad essere il treno-lavaggio dei TILO.
- L'ubicazione ideale delle Officine è a nord del servizio prestato dai treni, la conseguenza è che ogni attività di servizio dei treni a nord dell'officina potrebbe essere più difficile.
- I rappresentanti dei comuni sentiti hanno affermato che le OBe potrebbero anche rimanere dove sono ora ed essere ristrutturate. Se invece dovessero essere spostate allora auspicano che l'analisi sia dettagliata e trasparente e l'auspicio è che le nuove OBe siano ubicate nel posto migliore.

In conclusione i rappresentati dei comuni propongono un'analisi esterna per poter valutare con maggior trasparenza la scelta dell'ubicazione migliore.

5.3 Commissione speciale del Gran Consiglio per la Pianificazione del territorio

La Commissione speciale per la pianificazione del Territorio ha inoltrato in data 28 novembre un preavviso all'attenzione della Commissione della Gestione e delle Finanze sollevando alcuni aspetti critici relativi al progetto.

In particolare il Comune di Biasca e l'estensore del preavviso menzionato, ha espresso alcune pertinenti preoccupazioni in merito ai criteri che hanno portato a scegliere l'ubicazione di Castione così come il timore che il trasporto pubblico a nord della stazione di Arbedo-Castione possa a medio e lungo termine essere negletto.

5.3.1 Sito di Pollegio/Bodio (ex Monteforno)

La Commissione ha chiesto approfondimenti al CdS in merito alle opere infrastrutturali e di tutti quegli interventi che sarebbero necessari per rendere possibile l'ubicazione della nuova officina nella Bassa Leventina.

Le informazioni sono state ovviamente fornite delle FFS, che dispone degli strumenti e delle conoscenze per valutare la capacità degli impianti e gli adeguamenti delle infrastrutture necessari al fine di consentire la conduzione dei treni fino a rispettivamente da Bodio-Giornico. Le FFS hanno fornito indicazioni sulla base di uno studio di fattibilità di massima con una stima dei costi del + 50%. Per il dettaglio degli investimenti si rinvia al capitolo 3.1.3.

Ulteriori approfondimenti hanno consentito di chiarire che l'ipotesi di agganciare la stazione di Biasca alla linea di base in modo completo non è prevista in nessun piano né programma di investimenti.

Le gallerie di aggiramento di Bellinzona e della Riviera per il completamento di Alp Transit sono state stralciate dal programma realizzativo con le decisioni del Parlamento federale del 1998 volte al ridimensionamento delle opere (rinuncia alla galleria dello Zimmerberg, alla nuova linea tra Arth-Goldau e Erstfeld e alla costruzione della galleria del Lötschberg a doppio binario a favore di una soluzione parzialmente a binario semplice).

Nei programmi successivi di ampliamento della rete ferroviaria nazionale la realizzazione di una nuova linea tra Biasca sud e Camorino non è più stata ripresa, sono per contro stati approvati e sono in fase di realizzazione interventi di carattere prevalentemente tecnologico per il potenziamento della linea esistente tra Biasca e Bellinzona/Camorino così come tra Lugano e Chiasso (in particolare accorciamento del distanziamento dei treni).

Sono inoltre in corso e saranno conclusi attorno al 2020 sull'intero asse del San Gottardo gli interventi per consentire il trasporto di semirimorchi e contenitori con altezza degli spigoli laterali fino a 4m.

Anche nel Messaggio del Consiglio federale del 31 ottobre 2018 concernente la fase di ampliamento 2035 del Programma di sviluppo strategico dell'infrastruttura ferroviaria, che comporta un investimento di 11,9 miliardi di franchi, non sono previsti ulteriori misure di potenziamento dell'asse del San Gottardo. In questo nuovo programma, finanziato attraverso le disponibilità del Fondo per le infrastrutture ferroviarie attivato il 1. gennaio 2016, gli interventi si concentrano prevalentemente sull'asse est-ovest, che congiunge gli agglomerati dell'Arco lemanico con Berna, Zurigo e San Gallo.

A mente del Consiglio federale con il progetto Alptransit approvato a suo tempo, con gli interventi successivi per il potenziamento tecnologico degli impianti e della linea esistente e con la realizzazione del "corridoio 4 metri" è assicurata una capacità sufficiente per il fabbisogno pronosticato almeno fino al 2040.

Nel Decreto federale concernente la fase di ampliamento 2035 dell'infrastruttura ferroviaria il Consiglio federale si impegna a presentare entro il 2026 un messaggio sulla fase di ampliamento successiva (2040/45).

Giova ricordare che il completamento di Alptransit in Ticino con la nuova linea Biasca sud-Camorino e Vezia-Chiasso comporta un investimento valutato dalla Confederazione a circa 8,3 miliardi di franchi (cfr. allegato 3 del Messaggio del 31 ottobre 2018). La completazione di Alptransit, per disporre di accessi completi da frontiera a frontiera, deve peraltro pure considerare l'ampliamento degli accessi a nord delle Alpi. Ciò implica la considerazione di una nuova linea tra Arth-Goldau e Erstfeld, di interventi nell'area di Lucerna (con verosimilmente una stazione di transito) e del terzo attraversamento in galleria del Giura nei Cantoni di Argovia e Basilea Campagna. Stime di larga massima lasciano intravedere costi per ulteriori 15-20 miliardi di franchi, secondo soluzioni da approfondire.

In questo quadro, molto incerto dal profilo procedurale ed estremamente impegnativo da quello finanziario, la messa in esercizio di una nuova linea tra Biasca sud e Camorino appare molto lontana e ipotizzabile per un orizzonte temporale sicuramente incompatibile con la realizzazione della nuova officina.

5.3.2 Trasporto pubblico verso Biasca

Per quanto attiene l'offerta di trasporto pubblico da e verso Biasca ci preme esprimere le considerazioni emerse negli approfondimenti commissionali e nei relativi scambi epistolari con il CdS e le stesse FFS.

Il dimensionamento della capacità della linea del San Gottardo è stato determinato in base a un traffico di 270 treni merci al giorno' (oggi 180) e a collegamenti viaggiatori di lunga percorrenza ogni 30 minuti, ossia ca. 72 treni (oggi circa 48).

Secondo le valutazioni dell'Autorità federale il fabbisogno sarebbe così coperto almeno fino al 2040.

La situazione odierna (2018 e precedenti, rispettivamente fino al 2020 compreso). Biasca dispone di un collegamento di base a cadenza oraria (per ogni direzione) con la linea S20 che la collega a Bellinzona e Locarno. Il servizio si estende:

- dalle 5.41 alle 23.41 in direzione Bellinzona/Locarno
- dalle 5.59 alle 23.59 in senso inverso (orario di partenza da Bellinzona, ma il treno arriva da Locarno).
- Nelle ore di punta il collegamento diventa a cadenza semi-oraria, quindi dalle 5.41 fino alle 8.41 e dalle 16.41 fino alle 19.41 c'è un treno S20 ogni 30' verso Bellinzona/Locarno. Idem nella direzione inversa.
- Al mattino c'è un treno supplementare dell'orario di punta con partenza da Airolo alle 6.48, che parte da Biasca alle 7.30.
- Idem alla sera in senso inverso: treno supplementare in partenza da Bellinzona alle 17.22 con arrivo a Biasca alle 17.35 (e poi Airolo alle 18.16).

A questi treni regionali si aggiunge il treno Regio-Express (RE) proveniente da Erstfeld (che percorre la linea panoramica lungo la Leventina) con cadenza oraria in ogni direzione, quindi:

- dalle 5.54 alle 22.54 un treno ogni ora in direzione sud
- dalle 5.51 alle 20.51 un treno ogni ora da Bellinzona verso Biasca
- Questi treni collegano direttamente Biasca con Milano Centrale (per esempio 7 volte al giorno in direzione sud, in particolare i primi 3 al mattino e gli ultimi 3 alla sera, altrimenti con Lugano, talvolta Chiasso)

Quindi, nell'orario più frequentato abbiamo già oggi i seguenti treni:

- mattino, da Biasca: 6.41, 6.54, 7.11, 7.30, 7.41, 7.54, 8.11 (quindi 7 treni in 1,5h, di fatto una cadenza di 15' nell'orario di punta massima, anche se l'intervallo fra i treni non è costante e varia da 11' a 19');
- sera, da Bellinzona: 16.29, 16.51, 16.59, 17.20, 17.29, 17.51, 17.59 (idem).

Questi sono dati che si possono evincere dall'orario. Sono collegamenti più che adeguati, anzi nell'ora di punta si possono definire ottimi, per servire al meglio l'utenza potenziale e anche a quella effettiva: fuori dalle ore di punta, i treni sono poco frequentati e ciò non è dovuto al fatto che ce ne sono pochi (e quindi la gente non usi il treno in quanto non adeguato). Detto altrimenti, è tutto da dimostrare che se ci fossero più treni (per esempio uno ogni 30' anche nelle ore di morbida) avremmo più passeggeri, proprio perché il bacino è limitato.

La situazione 2021 (da dicembre 2020, con messa in esercizio della CBT - Galleria di base del Ceneri)

La linea S20 collegherà Biasca con Bellinzona e Locarno come oggi, ma con una cadenza semi-oraria integrale, quindi:

- un treno S20 ogni 30' per ogni direzione dal mattino presto alla sera tardi (stessa estensione come oggi);
- un treno RE ogni ora per ogni direzione. Il collegamento RE attualmente garantito da TILO sulla linea panoramica, sarà effettuato da SOB (Südostbahn) in cooperazione con FFS, con un treno ogni ora per direzione da/verso Locarno, rispettivamente da/verso ZH/BS. Il vantaggio per Biasca sarà che queste destinazioni d'oltralpe saranno raggiungibili (rispettivamente si potrà fare rientro da) senza cambio a Erstfeld, come invece è necessario fare oggi;

- come oggi, un treno supplementare da e per Airolo nell'ora di punta, che va ad aggiungersi anche per i collegamenti da Biasca.

Sono previste inoltre comode coincidenze a Bellinzona verso le varie destinazioni:

- S20 > EC/IC (Eurocity) in direzione di Lugano/Milano (ogni 30', con alcuni "buchi" nelle ore di morbida, ma questo è così per l'intero collegamento TI-ZH/BS).
- S20 > EC/IC (Eurocity) in direzione Zurigo (ogni 30', con alcuni "buchi" nelle ore di morbida, ma questo è così per l'intero collegamento TI-ZH/BS). È una cosiddetta Rückwärtsanschluss: scendere a sud fino a Bellinzona per poi risalire verso nord.
- S20 > S10 in direzione Lugano, ma con fermata anche a Giubiasco, percorso veloce nella CBT, Lugano, poi tutte le fermate a sud di Lugano fino a Chiasso (ogni 30' su tutto l'arco della giornata).
- EC (da Milano/Lugano) > S20 in direzione di Biasca (ogni 30', con alcuni "buchi" nelle ore con meno domanda, ma questo è così per l'intero collegamento TI-ZH/BS).
- S10 (da Chiasso/Lugano) > S20 in direzione di Biasca (ogni 30', con alcuni "buchi" nelle ore con meno domanda, ma questo è così per l'intero collegamento TI-ZH/BS).

Un collegamento diretto verso Lugano con la linea S10 prolungata fino a Biasca potrà essere effettuato (ed è previsto che sarà così) a partire dal 2024, dopo il completamento del raddoppio della linea verso Locarno tra Cadenazzo e il fiume Ticino (in questo modo la S20 arriverà prima della S10 a Bellinzona (che poi terminerebbe la corsa a Castione) e farebbe coincidenza con la S10 proveniente da Chiasso/Lugano un paio di minuti dopo e in prosecuzione verso Biasca. Di conseguenza, si dovrà però cambiare a Bellinzona per andare a / tornare da Locarno con la S20 che in quel caso partirebbe da Castione.

Un proseguimento delle due linee (S10 e S20) verso Biasca non avrebbe senso in quanto avverrebbe a distanza di pochissimi minuti e in ogni caso non è necessario per l'utenza prevista.

Attestamento a Biasca / Collegamento a Biasca con cadenza 15'

Un collegamento Biasca – Bellinzona con cadenza 15' non è mai stato preso in considerazione. Una tale intensità non è prevista per altro in nessuna linea del Cantone nemmeno dopo il 2021, salvo in limitati orari di punta o in brevi tratte dove si sovrappongono più linee (per esempio tra Bellinzona e Giubiasco con il sovrapporsi delle linee S20 verso Locarno e S10 verso Lugano). Anche in quest'ultimo caso non sarebbe però un cadenzamento al quarto d'ora visto che i treni passeranno a distanza ravvicinata con una pausa prolungata di 20'-25' fino alla prossima coppia di treni. Come visto sopra, nell'orario di punta anche Biasca già oggi dispone di un treno ogni 15'. Oltre a questi fattori di mercato, è pure chiaro che la linea non avrebbe la capacità (tracce sufficienti) per assorbire questo traffico, ma dalle frasi precedenti si evince che la linea non è un fattore limitante, in quanto comunque la domanda non c'è (altrimenti potremmo dire alla stessa stregua che la galleria di base del San Gottardo è sottodimensionata perché non permette un treno passeggeri ogni 15' da e verso ZH).

In futuro Biasca appropiterà della crescita del servizio TILO grazie all'"orario Ceneri 2020" e con un treno ogni 30' sull'arco di 16/17 ore disporrà di un ottimo servizio, con coincidenze brevi a Bellinzona, che permetterà di raggiungere Lugano e Locarno ogni mezz'ora molto rapidamente (indicativamente Biasca-Lugano in ca. 35' cambiando sull'Eurocity e in ca. 40' con la S10 se in quell'ora non c'è un Eurocity, Locarno ca. come oggi).

Inoltre avrà coincidenze ogni 30' a Bellinzona per proseguire verso nord con i treni veloci attraverso la GBT, come pure di collegamenti RE ogni 1h per andare direttamente verso nord con collegamenti diretti (senza cambio) fino a Zurigo e Basilea passando dalla linea di montagna. Per fare di più non ci sono i numeri. Anzi, sarebbe già un successo avere una buona frequenza su così tanti treni. Oggi alla stazione di Biasca si contano ca. 950 passeggeri saliti e ca. altrettanti scesi al giorno, quindi grossomodo 2'000 passeggeri al giorno e in futuro vi saranno più di 80 treni al giorno. Anche considerando una crescita (che ci sarà, come sulle altre linee) non ci sono assolutamente i numeri per raddoppiare il servizio.

Per Biasca, comune di ca. 5'000 abitanti (ai quali aggiungere le valli), avere 3 treni l'ora verso la capitale del cantone che si trova a meno di 15' di percorrenza, rispettivamente la possibilità di avere 2 volte l'ora la possibilità di essere in ca. 12' a Bellinzona, ca. 35'-40' a Lugano, rispettivamente in 1h a Mendrisio, non significa certo essere isolato al resto del Cantone.

Queste indicazioni consentono di concludere che si prevede un'offerta sicuramente adeguata e di grande qualità.

5.4 Unione contadini

L'Unione dei Contadini ha espresso nell'audizione del 25.09.2018 le proprie perplessità. In particolare sono stati sollevati i punti seguenti.

- La zona proposta per il nuovo stabilimento è una zona SAC privilegiata e di prima categoria, è una zona rimasta invariata nel tempo. L'Unione dei Contadini è fermamente contraria a questa ubicazione e hanno inoltrato ricorso.
- È basilare il rispetto delle leggi che per le FFS sembrerebbero non valere come ad esempio la Legge sulla pianificazione del territorio e il Piano Direttore.
- È stato menzionato il documento condiviso dall'Ufficio federale della pianificazione del territorio con altri uffici federali a difesa del terreno agricolo fine dicembre 2017;
- Non esprimono una contrarietà di principio alla nuova ubicazione ma lo stabilimento industriale andava piazzato in zona industriale, esistente anche a Castione.
- Viene sottolineato che lo stesso giorno della presentazione del messaggio del CdS sullo sviluppo centripeto, si è presentato questo messaggio ciò che appare come un'evidente contraddizione.

In merito alla possibilità evocata dal CdS di trovare un compenso reale dei terreni SAC con una riqualifica di terreni oggi agricoli l'UCT esprime grandi perplessità in quanto questi 80'000 m² verdi sarebbero comunque persi. Inoltre si consideri che il Ticino dovrebbe presentare un contingente federale di 3'500 ettari di superfici SAC mentre attualmente la somma complessiva definita nei PR è di 3'200 ettari. Sembrerebbe vi siano, a mente dell'UCT, ca. 780 ettari potenzialmente SAC ma non si considerano tutti progetti che ne comporteranno una diminuzione come Alpransit, rinaturazione fiume TI, Stabio Gaggiolo, collegamento A2 A13 con il locarnese, canali sul piano di Magadino, zona Saleggi a Bellinzona, ecc.

La CGF ha approfondito la questione SAC anche con il Consiglio di Stato, audizionato in data 11.09, il quale ha assicurato che il tema non rappresenta un problema insormontabile in particolare considerando la possibilità reale di prevedere un compenso qualitativo grazie ad interventi di miglioria di alcune superfici oggi già agricole ma non considerate nel contingente SAC.

La soluzione indicata dal CdS di un compenso qualitativo (superfici agricole non pregiate vengono migliorate qualitativamente per raggiungere le qualità di terreno SAC) non soddisfa l'UCT che rimane inflessibile su un compenso reale, preannunciando un referendum.

Va premesso, come già illustrato nella lettera del 26 settembre 2018 alla Commissione della gestione e delle finanze, che il contingente SAC di 3500 ha prescritto dal Piano settoriale della Confederazione per il Ticino è rispettato, essendone ad oggi censiti 3569 ha. Il rilievo, svolto nel corso del 2018 e poi trasmesso all'Ufficio federale dello sviluppo territoriale, ha mostrato quindi che l'obiettivo è raggiunto.

Nel merito va richiamata in primo luogo la risposta all'interrogazione del Gran consigliere Omar Terraneo e cofirmatari del 4 giugno 2018 "Officine FFS Arbedo-Castione: quale destino per le zone industriali?".

Nella risposta a pag.2 si comunica che il Cantone non intende dezonare alcun terreno attribuito a zona edificabile al fine di compensare la sottrazione di terreno agricolo. Da ciò non deriva dunque all'ente pubblico costo alcuno.

Il progetto di pubblicazione allestito dalle FFS nel quadro della procedura di approvazione dei piani dovrà dunque farsi carico e sviluppare questa problematica e prevedere le misure appropriate del caso. Il Consiglio di Stato intende seguire da vicino questo tema puntuale. In concreto sono già state individuate possibilità di compenso delle superfici SAC nella regione attraverso interventi di bonifica e miglioria che dovranno essere approfonditi parallelamente al progetto di pubblicazione. Da una prima analisi svolta dal Cantone, nel comparto della Riviera (senza il Comune di Biasca), sono stati individuati 32 ha di terreni con scarsa qualità agricola (non SAC) e altri ca. 20 ha senza idoneità agricola o con idoneità ancora da approfondire. Si dispone dunque di un potenziale interessante per attuare un compenso del terreno SAC nella regione a bonifica avvenuta.

Il Consiglio di Stato nella risposta del 21 novembre su ulteriore sollecitazione della commissione sulla questione del compenso delle superfici SAC precisa quanto segue; *"Rileviamo innanzitutto che, come auspicato dalla vostra Commissione, abbiamo risposto in data 7 novembre all'interrogazione no. 156.18 del 22 ottobre 2018 "Zone SAC in Ticino".*

Rinviamo pure al Rapporto del 7 novembre sulla mozione 15 ottobre 2018 "Calcolare i costi nella loro totalità", dove si dà conto di una prima analisi svolta dal Cantone in Riviera per la verifica dei potenziali di compenso delle superfici SAC.

Sarà con l'allestimento da parte delle FFS del progetto di pubblicazione nel quadro della procedura di approvazione dei piani secondo la Legge sulle ferrovie che occorrerà dare conto con tutti i dettagli di come e dove si potrà concretizzare il compenso.

Dai contatti avuti abbiamo rilevato che FFS è pienamente consapevole di questo compito e lo intende affrontare tempestivamente, ciò che è stato confermato anche da un comunicato stampa diramato il 9 novembre."

Va inoltre sottolineato che le FFS hanno avviato già in questa fase (normalmente viene fatto solo in fasi successive) uno studio per individuare le possibili vie di compensazione inerenti il terreno agricolo (questo rispettando tutti i parametri previsti ad esempio riguardo alla dimensione e alla qualità degli appezzamenti): un modo di agire che dimostra come l'azienda abbia preso in seria considerazione questa tematica.

Per la Commissione la questione del consumo di superfici agricole e quindi il compenso delle superfici SAC deve avvenire prioritariamente:

- determinando quali possono essere quei terreni destinati all'infrastruttura ferroviaria che potrebbero essere riconvertiti a terreno agricolo e a terreno SAC;

- definendo quali superfici agricole (non definite come SAC) potrebbero essere migliorate qualitativamente per ossequiare i criteri richiesti per essere considerate superfici SAC;
- a scanso di equivoci, superfluo poiché comunque non previsto dalle norme pianificatorie esistenti, non si ritiene accettabile che il compenso possa essere pecuniario.

L'avanzamento del progetto dovrà consentire di sviscerare ogni dettaglio di questo delicato aspetto così da preservare nel migliore dei modi il nostro prezioso territorio nel rispetto delle regole che ci siamo dati.

5.5 Alcuni correttivi

Le preoccupazioni sorte in Riviera e nella bassa Leventina meritano le giuste considerazioni. Per questo motivo la Commissione porta alle seguenti indicazioni.

5.5.1 Sviluppo industriale

La zona industriale di Bodio (sedime ex Monteforno) merita di essere considerata e valorizzata nel suo potenziale di sviluppo a prescindere dal fatto di un eventuale ubicazione delle nuove Officine.

Per questo motivo la Commissione propone che il CdS si adoperi per inserire la zona industriale di Bodio quale Polo di sviluppo Economico (PSE) ai sensi del Piano Direttore cantonale nella scheda P7 in fase di elaborazione.

Questa impostazione permetterebbe di semmai considerare Bodio come eventuale piano B.

5.5.2 Offerta di trasporto pubblico

La regione della Riviera e delle Valli Leventina e Blenio devono poter avere delle garanzie che il trasporto pubblico ferroviario possa essere mantenuto in modo conveniente e sviluppato secondo le necessità smentendo il sospetto che il nodo intermodale di Arbedo-Castione significhi oltre questo limite un'offerta limitata e ridotta.

Le esaustive indicazioni inserite al capitolo 5.3.2 confermano intendimenti positivi in tal senso e la Commissione invita il CdS e le rispettive Commissioni regionali dei trasporti a voler accompagnare lo sviluppo dell'offerta di trasporto pubblico anche verso le Valli in particolare a seguito della messa in opera della nuova galleria del Monte Ceneri nel 2020.

5.5.3 Garanzia per evitare speculazioni

Il compenso dei terreni SAC segue una procedura molto chiara descritta nel capitolo 5.4. La Commissione ha recepito la preoccupazione volta ad evitare eventuali operazioni speculative future. Pur sottolineando che si tratta di un'ipotesi del tutto priva di fondamento poiché la pianificazione del territorio rimane comunque di competenza prima del comune e poi del Cantone, si ritiene a scanso di ogni equivoco che si valuti con le FFS la possibilità di formulare in modo esplicito l'impegno a favore del Cantone che nella denegata ipotesi che alla scadenza dell'orizzonte temporale fissato nella LOI (35 anni) ci si trovasse nuovamente di fronte all'ipotesi di smantellamento e di dimissione dello stabilimento, il comparto sia prioritariamente ritornato al Cantone ad un prezzo di riferimento basato sul valore della transazione che sarà effettivamente definitivo riconoscendo ovviamente il relativo rincaro e le infrastrutture semmai realizzate e utilizzabili.

Le modalità di formalizzare questo impegno è rinviato alle parti.

6. CONCLUSIONE

Il progetto collegato alla richiesta di un contributo cantonale molto importante di 100 mio a cui si aggiungono 20 mio della città di Bellinzona è molto articolato e complesso. La ponderazione degli interessi in gioco spaziano dagli aspetti aziendali pertinenti alle FFS e ai loro obiettivi aziendali sanciti da una Legge federale, alla salvaguardia di una realtà socio-economica importante non solo a livello regionale ma fundamentalmente (considerate le varie implicazioni) di respiro cantonale come le Officine FFS, ad aspetti territoriali connessi da un lato alla scelta di una nuova ubicazione per il nuovo stabilimento industriale così come l'orientamento da dare al comparto attualmente occupato dalle Officine nel centro città a due passi dalla prima stazione di fermata della NEAT a sud del Gottardo.

La CGF dopo gli approfondimenti del caso e l'audizione delle parti giunge alla conclusione che il progetto presenta vantaggi significativi ben superiori rispetto alle criticità sollevate e rappresenta una vera opportunità per la crescita del Ticino.

Il nuovo stabilimento industriale delle FFS per la manutenzione del materiale rotabile descritto come il più moderno d'Europa è una proposta positiva dopo il decennio di incertezze e titubanze seguito alla crisi del 2008 che apre nuove prospettive da affrontare con grande convinzione.

Il potenziale del tecnopolo che potrà sorgere a 100 metri dalla stazione di Bellinzona e l'aggancio alla realtà economica e industriale del bacino zurighese assume certamente una valenza strategica in quanto a potenziale e a prospettive di crescita per il Ticino nel suo insieme.

Tenendo conto dei punti sollevati la Commissione invita il Consiglio di Stato ad agire tenendo conto di alcuni punti per noi importanti inseriti nel rapporto visto anche l'investimento di 100 milioni:

1. occorre che durante la fase transitoria siano garantiti gli adeguati volumi di lavoro, così come concordato nelle varie tavole rotonde e nella convenzione sottoscritta dalle FFS, la quale non è superata dalla dichiarazione d'intenti relativa alla nuova struttura;
2. che venga definita una chiara pianificazione industriale al fine di mantenere le competenze specifiche sviluppate nella struttura attuale e i conseguenti volumi di lavoro;
3. che siano garantiti i necessari investimenti per mantenere l'efficienza, il buon funzionamento e le competenze specifiche in seno all'attuale struttura durante tutta la fase transitoria, ovvero fino al 2026, creando le premesse affinché gli attuali prodotti possano continuare ad essere sviluppati e/o dove necessario sostituiti con altri aventi prospettive di mercato. Questo per fare in modo di sostenere il livello di occupazione più elevato possibile, evitando di adagiarsi sull'ipotesi di non sostituire i partenti o i pensionamenti;
4. che sia rapidamente implementato il programma di formazione e aggiornamento dei dipendenti in vista della realizzazione della nuova officina prevista nella dichiarazione d'intenti, la quale non supera né entra in contrapposizione con la convenzione relativa agli attuali volumi di lavoro già sottoscritta.
5. considerato il punto 6.1, della dichiarazione di intenti: *“Il nuovo stabilimento sarà dimensionato in modo da consentire di insediare anche spazi per le attività produttive delle attuali Officine FFS, come la lavorazione delle sale qualora ragionevole dal punto di vista economico. La sua disposizione permetterà inoltre un maggiore sviluppo e l'implementazione di ulteriori settori d'attività da parte di FFS rispettivamente di aziende terze a loro correlate”*, si sottolinea che si intende creare le premesse per

garantire il suo realizzarsi, in particolare il trasferimento delle attività con possibilità di sviluppo.

6. Per quanto riguarda l'Inno Park si ribadisce l'obiettivo di diventare un polo indipendente e non solo un hub.
7. Per quanto attiene al compenso delle superfici SAC la priorità deve essere data al compenso reale con superfici oggi riservate all'infrastruttura ferroviaria e solo qualora ciò non fosse possibile, optare per il compenso qualitativo grazie ad altri terreni agricoli escludendo in ogni caso il compenso pecuniario.
8. la zona industriale di Bodio sia inserita quale PSE nella scheda 7 del Piano direttore cantonale e si consideri di proporre all'UFT il comparto di Bodio quale piano B.
9. Il CdS e la rispettiva CRT assicurino l'adeguata offerta di trasporto pubblico ferroviario a nord del nodo intermodale di Arbedo Castione in particolare contestualmente all'apertura del nuovo tunnel del Monte Ceneri.
10. Il CdS verifichi con le FFS le modalità per disinnescare qualsiasi ipotesi speculativa relative al futuro comparto, nella denegata ipotesi di un futuro smantellamento del nuovo stabilimento alla scadenza dei 35 anni indicati nella LOI, assicurando al Cantone un trattamento prioritario.

Da ultimo la CGF ritiene di dover sottolineare un aspetto centrale inerente il progetto: pur considerando tutte le valutazioni del caso, va tenuto sempre presente che non esiste alcun diritto del Ticino ad ospitare un'officina delle FFS e che le esigenze di esercizio del servizio richiedono eventualmente solo la presenza della manutenzione leggera (che implica meno della metà dei posti di lavoro previsti e non comprende le funzioni più interessanti dal profilo delle competenze). In questo senso, pur comprendendo le possibili considerazioni di carattere prettamente territoriale, è importante partire dai giusti presupposti nella valutazione complessiva delle varie implicazioni.



Per i motivi esposti la Commissione della gestione e delle finanze raccomanda al Parlamento l'accettazione del messaggio in oggetto e dei relativi decreti legislativi.

Per la Commissione gestione e finanze:

Bixio Caprara, relatore
Henrik Bang e Daniele Caverzasio, co-relatori
Bacchetta-Cattori (con riserva) - Badasci -
Bignasca (con riserva) - Dadò (con riserva) -
De Rosa (con riserva) - Durisch (con riserva) -
Farinelli - Garobbio - Garzoli - Pini - Pinoja - Quadranti