

INTERPELLANZA

Nuovi capannoni Officine federali a Biasca e... Bellinzona?

Avevamo visto bene e in anticipo con l'interpellanza del 01.08.2011 sulle Officine di Bellinzona

del 9 luglio 2012

Dai media sempre notizie che a prima vista sembrano positive, allettanti, ma...?

Con l'interpellanza del 1° agosto 2011 che potrebbe essere riletta e a complemento di quest'ultima, avevamo sollevato la necessità di creare una valida struttura a Biasca anche per il fatto che si trova all'imbocco sud della galleria AlpTransit e con tutti i nessi e connessi.

Con la citata interpellanza si aveva rimarcato la problematica delle Officine di Bellinzona sotto i vari aspetti e quale principale il fatto che le Officine FFS di Bellinzona non sono più "moderne" e in smobilitazione secondo la politica federale.

La risposta all'atto parlamentare da parte del Governo (v. ris. gov. n. 5398 del 4 ottobre 2011) ha dimostrato a distanza di un anno che **avevamo visto correttamente** e che il Cantone non ha voglia e volontà di intervenire, essere cioè proattivo, ma dimostra, ha dimostrato e continua a dimostrare di subire quanto gli altri fanno e di preferire e privilegiare essere "pompieri" e tende fundamentalmente sempre e solo a giustificare e scusare le "carenze". L'imprenditoria significa essere, propositivo, proattivo e collaborativo. Altrimenti si rimane ai margini a guardare e si subiscono le conseguenze. Il che è purtroppo e spesso il caso.

Dopo l'interpellanza dello scorso anno, dai media si rileva:

- Il Cantone ha attribuito alla società BDO SA di Lugano, il cui responsabile è il granconsigliere PLR Christian Vitta, il mandato per la realizzazione dello studio di fattibilità tecnico-economico per la creazione in Ticino di un Centro di competenze in materia di trasporto e mobilità ferroviaria presso gli Stabilimenti industriali FFS (Officine) di Bellinzona. La scadenza per la consegna dello studio è fissata al 31 dicembre 2012.

- Berna propone area per il Trasbordo TIR. - Biasca dice "no" - L'Esecutivo non coinvolto nel progetto ufficiale informa su quello alternativo. Ad ovest o ad est, lungo l'A2 o alla stazione: si discute su dove costruire l'area di trasbordo dei TIR dall'autostrada alla ferrovia AlpTransit per far superare loro il San Gottardo, quando la galleria autostradale sarà chiusa per manutenzione. Su una sola cosa Iniziativa delle Alpi e Confederazione sono d'accordo: i treni navetta partiranno da Biasca.

La prima domanda dell'interpellanza del 1° agosto 2011 è stata: **il Cantone ha già valutato, vuole valutare e/o ha già discusso con Berna la possibilità di spostare le Officine a Biasca, [...]** ottenendo questa risposta: *La competenza per le scelte di carattere logistico e gestionale delle OFFS è dell'azienda ferroviaria, che non si è sinora mai mossa per trasferire la propria attività in altre ubicazioni in Ticino.*

La seconda domanda è stata: **Il Cantone ha già valutato la possibilità in contemporanea oltre all'Officina FFS parzialmente anche a Chiasso, di spostare il previsto punto di carico degli autocarri da Giornico a Chiasso sul terreno FFS, con le dovute rampe d'accesso, e di eliminare l'attuale area di fermata e controllo dei TIR?** [...] ottenendo questa risposta: *Al momento, a Giornico non è previsto alcun punto di carico degli autocarri sulla ferrovia. Di principio l'impostazione data al progetto AlpTransit prevede solo in misura sussidiaria e temporanea il trasporto di autoveicoli (autostrada viaggiante), come avviene peraltro già oggi. [...] Eventuali ipotesi d'impianti di carico/scarico di veicoli (leggeri e pesanti) a Biasca e Airolo sono state ventilate in relazione alla problematica della chiusura della galleria autostradale del San Gottardo per i noti lavori di manutenzione. Su questo specifico aspetto sono in corso studi e*

discussioni. Il Governo cantonale nutre ampie perplessità sull'efficacia di queste ipotesi di trasbordo dei veicoli. A Giornico è in corso la procedura per la realizzazione di un centro di controllo dei veicoli pesanti. Questo progetto è stato inizialmente allestito dal Cantone e poi consegnato per la conclusione all'Autorità federale dopo i cambiamenti di competenza in materia di costruzione e gestione delle strade nazionali dall'1.1.2008.

Il Cantone ha sempre sostenuto l'ubicazione di Giornico, dopo aver valutato anche ipotesi alternative, tra cui quella di Chiasso e quella di Sigrino. Entrambe risultavano a un giudizio complessivo molto problematiche.

Ora dai media si arriva alla valida decisione elaborata dalle Ferrovie federali svizzere di Lucerna e prevede per Biasca, a sud della stazione attuale, la costruzione di un edificio principale (officina e uffici) lungo 160 m, largo 40 m e alto 10 e un edificio secondario (deposito, manutenzione, smaltimento rottami, ecc..) lungo 224 m, largo 12.50 e alto 8m.

Sappiamo che per legge tutto dipende da Berna e non dal Cantone e/o Comune secondo norme federali ...: L'approvazione del progetto non segue la Legge edilizia, ma la procedura è retta dall'art. 18 ss della legge federale sulle ferrovie (Lferr; RS 742.101), dall'ordinanza sulla procedura di approvazione dei piani di impianti ferroviari (OPAPIF; RS 742.141.1) e dalla legge federale sull'espropriazione (LEspr; RS 711).

L'autorità competente per l'istruzione della procedura è l'ufficio federale dei trasporti e non il Comune o il Cantone."

Se a novembre è prevista la procedura di approvazione dei piani di Biasca e a dicembre scade il termine per la presentazione dello studio di fattibilità di un centro di competenze, (incarico alla BDO presieduta da Vitta) questo dimostra che esiste una certa incompatibilità di termini per un'ipotetica integrazione dei due progetti e/o che Bellinzona, anche dopo lo studio di fattibilità, sarà destinato alla chiusura (?) in quanto sarà difficile che Berna spenda soldi per Biasca e anche per Bellinzona.

Non mi sembra e si dimostra che ci sia una certa collaborazione, coordinamento nelle procedure lavorative per **grandi progetti e di grande impatto** ambientale e finanziario.

Con la presente chiedo quindi al Consiglio di Stato:

1. nel progetto dei capannoni OFFS di Biasca, il Cantone e il Comune sono stati interpellati per una proposta di studio condivisibile?
2. Se sì, cosa hanno pensato e proposto il Cantone e il Comune a Berna in questa operazione?
3. È stata ventilata o meno la possibilità/eventualità di spostare totalmente le OFFS a Biasca, modernizzando la struttura e ampliandola per tutte le esigenze di una vera Officina e per la riparazione dei vagoni e/o costruzione degli stessi e onde permettere anche il pronto e rapido intervento per AlpTransit, avendo un'ampissima area già di proprietà FFS?
4. È stata ventilata la possibilità di spostare il previsto punto di controllo dei TIR con futuro carico sui treni, anche parziale, degli autocarri da Giornico a Chiasso?
5. Il Cantone non reputa che con il doppio impegno di Berna su Biasca non investa più a Bellinzona per il Centro di competenza cantonale? (vedi incarico alla BDO)
6. Il Cantone valuta giusta la non collaborazione con progetti di grande impatto sia ambientale che finanziario?
7. Nel caso di risposta negativa ai vari punti cosa pensa di fare il Cantone?

Giancarlo Seitz