Rapporto

numero	data	Dipartimento
6844 R	5 marzo 2015	TERRITORIO

Concerne

della Commissione speciale per la pianificazione del territorio sulla mozione 20 febbraio 2013 presentata da Nadia Ghisolfi e cofirmatari «Rivalutazione della "Finestra di Bedretto"»

(vedi messaggio 27 agosto 2013 n. 6844)

Il presente rapporto si riferisce alla mozione presentata da Nadia Ghisolfi e cofirmatari «Rivalutazione della Finestra di Bedretto». Il tema si inserisce inevitabilmente in un contesto ben più ampio che verte in particolare sul futuro delle regioni attraversate dalla tratta ferroviaria del San Gottardo, a proposito della quale vi sono ancora domande aperte e incognite a seguito dell'entrata in funzione della galleria di base del San Gottardo legata al progetto AlpTransit e prevista per il 2016.

La Commissione speciale per la pianificazione del territorio ha deciso, nell'ambito dell'esame dell'atto parlamentare, di adottare un approccio che si potrebbe definire "olistico" nel tentativo di meglio comprendere quali siano i rischi e le opportunità che si prospettano per la tratta di montagna e le regioni di riferimento.

Il tema è sempre più discusso e recentemente anche diversi parlamentari si sono concentrati sull'argomento. Di seguito riportiamo alcuni atti recenti che sono stati considerati per l'analisi della mozione:

- Mozione 15 aprile 2013 presentata da Fausto Beretta-Piccoli per il Gruppo dei Verdi "Sviluppare una linea montana del San Gottardo dopo l'apertura di AlpTransit"
- Interrogazione 14 febbraio presentata da Franco Celio "Quale futuro per la linea del Gottardo?"
- Mozione 14 aprile 2014 presentata da Raffaele De Rosa e cofirmatari "Nuova stazione e nuove fermate a Biasca: una risposta concreta a un reale bisogno dell'Alto Ticino"

Oltre all'attività parlamentare, anche nel dibattito pubblico cantonale il tema è decisamente attuale e sono ancora molte le questioni aperte da chiarire. La commissione ha cercato di coinvolgere il più possibile i diversi attori chiamati in causa alfine di favorire una decisione con maggiore cognizione di causa.

È risultato subito chiaro come le preoccupazioni principali riguardassero il rischio d'isolamento per la regione Gottardo con le conseguenti ripercussioni negative a livello economico-sociale e turistico in particolare.

Per meglio inquadrare la problematica, di seguito vengono riportati alcuni tasselli del ben più complesso mosaico che riguarda il futuro della linea ferroviaria del Gottardo. Tali tasselli hanno permesso di sempre meglio circoscrivere i rischi e le opportunità ma, ad oggi, non vi sono ancora convincenti rassicurazioni per un futuro sereno della linea.

1.0064

IL PROGETTO TERRITORIALE SVIZZERA

Il Progetto territoriale Svizzera è un documento strategico elaborato nell'ambito di un processo partecipativo pluriennale che ha coinvolto Confederazione, Cantoni, città e Comuni e che serve da base di riferimento per tutti i livelli istituzionali quando si devono pianificare insediamenti, infrastrutture energetiche e di traffico, gestire lo sviluppo del paesaggio o altre attività d'incidenza territoriale.

Esso è stato presentato il 20 dicembre 2012 e mira anche a rafforzare la competitività del nostro Paese e la solidarietà tra le diverse regioni.

Il Progetto territoriale Svizzera definisce dieci orientamenti strategici per la Regione San Gottardo:

1. *Promuovere le collaborazioni intercantonali*
2. *Pubblicizzare meglio le zone turistiche e conservare gli spazi naturali*
3. *Affermare «San Gottardo» come label turistico*
4. *Proteggere gli assi di transito e realizzarli in modo sostenibile dal profilo territoriale*
5. *Attutire l'impatto territoriale dovuto all'apertura della galleria di base del San Gottardo*
6. *Rafforzare l'agricoltura e la selvicoltura*
7. *Indirizzare l'agricoltura di montagna*
8. *Salvaguardare i paesaggi alpini di alta montagna*
9. *Sviluppare strategie sovra regionali a favore delle energie rinnovabili*
10. *Sfruttare con prudenza il patrimonio paesaggistico e culturale*

Il quinto orientamento, relativo all'impatto territoriale dovuto all'apertura della galleria di base del San Gottardo, recita quanto segue:

«Occorre assicurare una buona accessibilità alla regione del San Gottardo, sia dai centri dell'Altopiano, sia dalla Città Ticino. L'apertura della galleria di base del San Gottardo modificherà le condizioni quadro relative ai trasporti pubblici per la Leventina e la parte alta della valle della Reuss. La Confederazione e i Cantoni, le città e i Comuni interessati devono elaborare per tempo strategie adeguate affinché la linea ferroviaria di montagna venga utilizzata sia quale collegamento principale con i trasporti pubblici per la regione, sia come linea alternativa in caso d'inconvenienti nella galleria di base del San Gottardo, sia come collegamento ferroviario storico a carattere turistico».

IL PROGRAMMA GOTTARDO 2020[1]

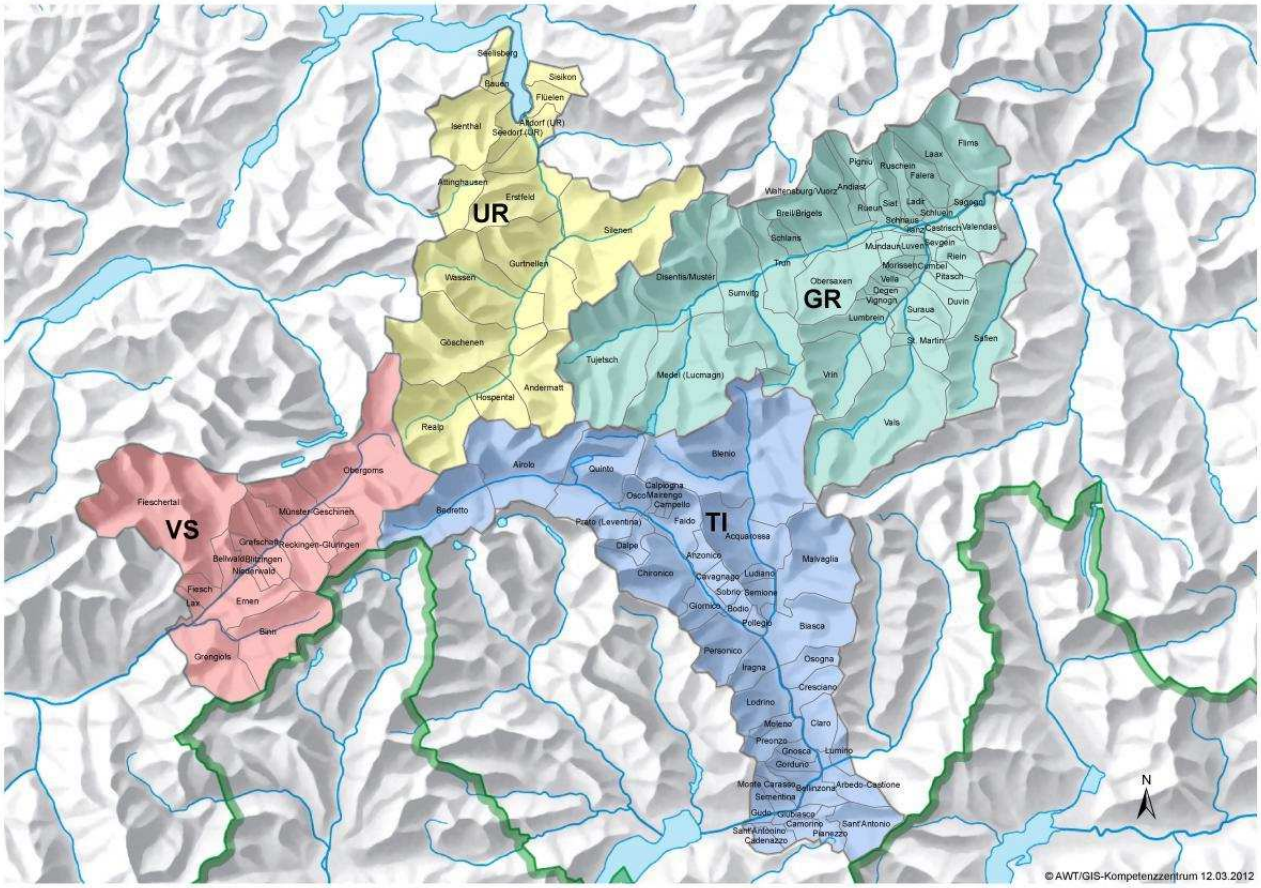
Il Programma San Gottardo 2020 è un progetto comune dei Cantoni Ticino, Uri, Vallese e Grigioni, che hanno elaborato una strategia per il futuro, per sostenere lo sviluppo del territorio del San Gottardo, operando oltre le barriere geografiche, politiche, linguistiche e culturali.
Il 15 giugno 2012 la Confederazione e i quattro Cantoni hanno firmato la convenzione di programma per l'attuazione della nuova politica regionale nella regione del San Gottardo nel periodo 2012-15.
La Confederazione ha accordato ai Cantoni un massimo di 10 milioni di franchi di contributi a fondo perso e 52 milioni di franchi di mutui. I Cantoni partecipano al

[1]Fonte: www.gottardo.ch

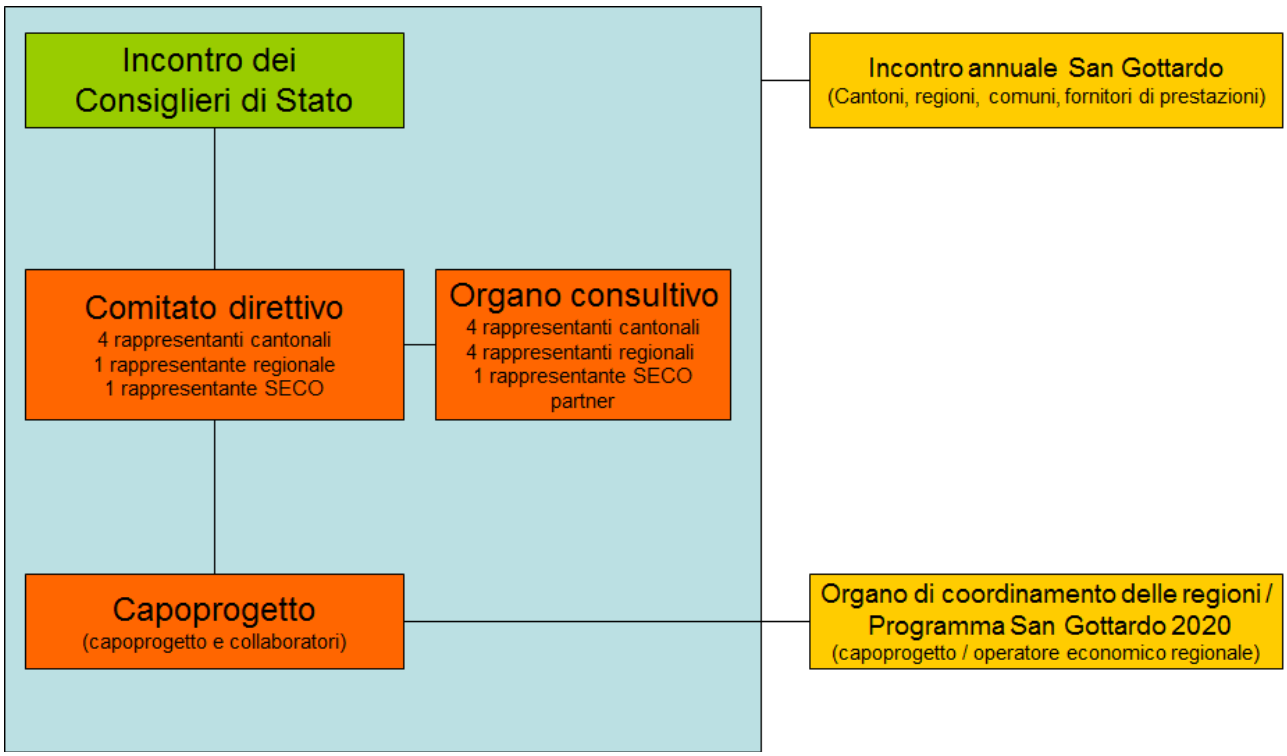
finanziamento con ulteriori contributi a fondo perso fino a 23 milioni di franchi. Il programma San Gottardo è un progetto chiave della collaborazione intercantonale in materia di politica regionale.

Considerato l’impegno finanziario assunto dalla Confederazione, la Segreteria di Stato dell'economia (SECO) è rappresentata nel consiglio direttivo del Programma San Gottardo 2020. Gli interventi sono finalizzati in modo prioritario a incrementare il valore aggiunto, creare strutture e assetti organizzativi estesi oltre i confini cantonali e a rafforzare l'identità regionale e l'imprenditoria. Le attività si concentreranno essenzialmente sul turismo.

Di seguito è riportata una mappa del perimetro coinvolto nel programma.



Per quanto attiene la struttura organizzativa, il programma si è dotato della seguente struttura. Nel comitato direttivo per il Canton Ticino risiede la signora Nydegger Ruth (consulente Divisione economia).



Nell'ambito del programma, è in fase di approfondimento lo studio sul cosiddetto progetto "Coccodrillo". Il progetto, che prende il nome dalla celebre locomotiva elettrica in dotazione alle FFS dagli anni '20 e utilizzata per trainare i convogli merci sulle rampe del Gottardo, parte da una proposta dell'associazione Club del San Gottardo[2] con il sostegno del Dipartimento delle finanze e dell'economia ed è sviluppato in collaborazione con la SBB-Historic e il Museo dei trasporti di Lucerna.

Il progetto, prevede la circolazione di vagoni turistici trainati dalla locomotiva e potrebbe avere influssi decisamente positivi sull'economia regionale.

L'importanza della valorizzazione turistica della tratta di montagna è stata inoltre recentemente ribadita nell'ambito del messaggio 6833[3] concernente lo stanziamento di un credito complessivo di CHF 10 milioni nell'ambito della legge sul turismo, comprendente 2 milioni per una campagna promozionale straordinaria promossa dall'ETT tra il 2014 e il 2017 in relazione con l'apertura della galleria di base del San Gottardo.

Il rapporto della Commissione, a firma della collega Pelin Kandemir-Bordoli, sottolinea in particolare:

«La Commissione della gestione e delle finanze condivide fortemente la necessità di salvaguardare il servizio sulla linea di montagna del San Gottardo, sviluppando maggiori sinergie con l'offerta turistica.

In questo senso ritiene importante che l'autorità cantonale partecipi attivamente alle discussioni con l'Ufficio federale dei trasporti e con le Ferrovie federali svizzere, che hanno confermato la loro decisione di mantenere la linea di montagna del San Gottardo.

A mente della Commissione va sostenuta con convinzione la candidatura a patrimonio UNESCO della linea di montagna del San Gottardo per salvaguardarne l'esistenza anche nel futuro ed escludere così anche solo un suo eventuale parziale smantellamento. La linea di

[2] www.clubsangottardo.ch
[3] www.ti.ch/CAN/SegGC/comunicazioni/GC/odg-mes/6833.htm

montagna potrà essere un'attrazione turistica importante in futuro, ma affinché ciò si realizzi è necessario valorizzare le sue potenzialità».

LA PROPOSTA DI CANDIDATURE UNESCO

Nel 2009 i Cantoni Uri e Ticino, con l'accordo delle Ferrovie federali svizzere, hanno deciso di sottoporre alla Confederazione la richiesta ufficiale affinché il Consiglio federale inserisca la candidatura «San Gottardo, Via delle Genti» nella lista dei potenziali progetti nazionali che potrebbero interessare l'UNESCO. La proposta incentra la candidatura non solo sulla linea ferroviaria della tratta di montagna del San Gottardo, ma anche sull'itinerario culturale attraverso il San Gottardo.

Il 6 e 7 settembre 2013 si è tenuto ad Altdorf un simposio organizzato da ICOMOS Suisse (ICOMOS è l'acronimo del Consiglio internazionale dei monumenti e dei siti, International Council on Monuments and Sites), che ha fatto il punto sul futuro della via di transito storica del San Gottardo.

L'idea di valorizzare il San Gottardo attraverso una candidatura UNESCO trova molti consensi. Tuttavia, secondo il capo della Sezione patrimonio culturale e monumenti storici dell'Ufficio federale della cultura una simile candidatura dovrebbe concentrarsi sulla via ferroviaria storica. La via delle genti comprende molte eccellenti costruzioni, dal medievale Ponte del diavolo fino alla strada della Tremola, ma un paesaggio così ampio potrebbe difficilmente soddisfare i criteri UNESCO e sarebbe difficile da gestire a causa dei molti proprietari coinvolti.

IL POSTULATO BAUMANN[4]

Il 14 giugno 2012 il Consigliere agli Stati urano Isidor Baumann ha presentato un postulato che chiede di incaricare il Consiglio federale di elaborare un piano di utilizzazione per la tratta di montagna del San Gottardo tra Erstfeld e Biasca, garantendo una soluzione equilibrata e largamente sostenuta che tenga conto di tutti gli aspetti.

Il postulato contiene la seguente motivazione:

«All'apertura della galleria di base del San Gottardo, alla fine del 2016, il collegamento ferroviario tra Rynächt (Uri) e Giustizia (Ticino) risulterà ampliato da due a quattro binari e l'esercizio sulla tratta di montagna subirà notevoli cambiamenti. Occorre pertanto chiarire le modalità della futura utilizzazione di questa tratta e dei relativi impianti tecnici e aree ferroviarie.

Diversi gruppi di lavoro, tra cui uno di FFS, stanno già analizzando vari aspetti. In qualità di proprietario e committente dell'infrastruttura e in futuro dei servizi di trasporto, la Confederazione è chiamata a guidare questo processo e a predisporre le relative decisioni.

Il piano di utilizzazione di questa linea, che fa parte del sistema ferroviario svizzero ed è un'opera d'interesse storico, va inserito in un contesto globale. Occorre garantire che siano debitamente considerati e coordinati tutti gli aspetti specifici rilevanti, in particolare:

1. la futura funzione degli attuali impianti e aree ferroviarie;

2. l'offerta per il collegamento della regione;

3. le modalità di utilizzo di quest'opera di grande valore storico e culturale;

[4] http://www.parlament.ch/i/suche/pagine/geschaefte.aspx?gesch_id=20123521

4. le opportunità di sviluppo turistico per le regioni direttamente interessate;

5. la competenza per l'attribuzione di mandati e il relativo finanziamento».

Il 15 agosto 2012 il Consiglio federale ha indicato che condivide la richiesta dell'autore del postulato. Il 20 settembre 2012 il Consiglio degli Stati ha adottato il postulato.

Grazie al postulato è stato possibile aprire la discussione sul futuro utilizzo della tratta di montagna del San Gottardo che ha condotto alla redazione di un rapporto da parte del Consiglio federale, rilasciato l'8 ottobre 2014. Si ritiene utile soffermarsi brevemente sulle principali tappe che hanno condotto alla stesura del rapporto finale poiché ben si evidenziano criticità e aspetti sensibili relativi ala tratta di montagna.

Nei primi mesi del 2014 il Consiglio Federale sottopone ai Cantoni e alle imprese di trasporto ferroviarie interessate, una bozza di Rapporto sul futuro utilizzo della tratta ferroviaria di montagna del San Gottardo.

Il 12 marzo 2014 il Cantone prende posizione con uno scritto al Consiglio Federale[5] e formula le seguenti conclusioni:

- *la linea di montagna svolge un ruolo complementare alla linea di base sia per il traffico dei viaggiatori che per quello delle merci e rappresenta un elemento irrinunciabile per il sostegno allo sviluppo economico e turistico della regione del San Gottardo; il suo esercizio e l'infrastruttura vanno garantiti e gestiti in funzione degli sviluppi futuri;*
- *il servizio viaggiatori sulla linea di montagna ha un carattere di collegamento nazionale e pertanto va regolato sulla base della concessione per il traffico a lunga percorrenza;*
- *una decisione pro o contro la candidatura UNESCO è oggi prematura poiché non si dispongono di tutti gli elementi necessari per valutarne l'importanza e le conseguenze; occorre dunque completare lo studio di fattibilità.*

Nell'ambito della consultazione sulla strategia si è inoltre espresso L'Ente Regionale per lo Sviluppo Bellinzona e Valli[6].

L'ente esprime nelle sue conclusioni, grandi preoccupazioni sul futuro della tratta ferroviaria di montagna in particolare per il rischio di declassamento a linea regionale con conseguente ribaltamento di oneri finanziari a Cantone e Comuni.

Lo scritto critica diversi aspetti della bozza di Rapporto del Consiglio Federale e in particolare si sofferma sulla questione candidatura UNESCO che non viene considerata nel giusto merito e non valuta le possibili ricadute economiche e turistiche nonché le possibili sinergie sfruttabili nella messa in rete di altri monumenti inseriti nel Patrimonio mondiale dell'umanità. Si ritiene inoltre che il documento non abbia sufficientemente ponderato le possibili opportunità e vantaggi di una reale offerta turistica per la regione.

Nello scritto viene inoltre citato e ripreso il progetto "Treno Gottardo" della Schweizerische Südostbahn AG (SOB) che puntava su un riorientamento della tratta ferroviaria cercando di combinare offerta e commercializzazione. Nel frattempo l'Ufficio Federale dei trasporti (UFT) ha respinto il progetto.

[5] www4.ti.ch/fileadmin/POTERI/CdS/procedure_di_consultazione_federale/2014/14_1286_DT_Postulato_Baumann_futuro_utilizzo_tratta_di_m.pdf

[6] http://www.ers-bv.ch/index.php?node=298&lng=1&id_item=55&rif=2504d89537

L'ente puntualizza inoltre che sia «*…necessario approfondire i vari scenari di sviluppo in maniera seria e ponderata, togliendo i vari preconcetti che ostacolano un valido approfondimento delle interessanti opportunità turistiche e un reale rilancio della regione. …*».

L'8 ottobre 2014 il Consiglio federale, a conclusione della consultazione, rilascia il suo rapporto sul postulato.[7]

Il rapporto conclude che:

6. Sintesi

Per ragioni politiche, storiche e trasportistiche la dismissione della tratta di montagna del San Gottardo non è opportuna a breve-medio termine. Con l'apertura della galleria di base del San Gottardo, il traffico ferroviario merci e viaggiatori a lunga distanza verrà trasferito sulla nuova tratta. È quindi necessario ridefinire il ruolo, i benefici e le modalità concrete di utilizzo della tratta di montagna. Sulla base delle considerazioni di cui sopra, il Consiglio federale conclude quanto segue:

- *fino a nuovo avviso la tratta di montagna del San Gottardo deve restare integrata nella rete svizzera dei trasporti pubblici e va mantenuta per i trasporti turistici e di collegamento;*
- *vista l'evoluzione incerta della domanda, la situazione va riesaminata periodicamente; si potranno adottare decisioni vincolanti sul tipo di utilizzo della tratta di montagna a medio e lungo termine solo quando saranno disponibili dati attendibili sull'evoluzione del traffico dopo l'entrata in servizio della galleria di base del Ceneri (secondo le attuali previsioni non prima del 2025);*
- *le future convenzioni con l'impresa di trasporto e il gestore dell'infrastruttura (concessione, ordinazione, infrastruttura) sono concluse nell'ambito dei processi ordinari esistenti;*
- *la conservazione e l'esercizio dell'infrastruttura ferroviaria sulla tratta di montagna nella forma attuale sono molto costosi; Dalla manutenzione e dal rinnovo della tratta di montagna vanno quindi privilegiate misure volte ad abbattere i costi, che permettono a un operatore e a eventuali altri investitori/interessati di gestire fino a nuovo avviso la tratta di montagna in modo da coprire del tutto o almeno in parte i costi d'esercizio;*
- *poiché attualmente un'eventuale candidatura del San Gottardo a sito patrimonio dell'umanità non ha probabilità di successo, il Consiglio federale non ritiene opportuno inserire la regione nell'elenco indicativo per il prossimo periodo di revisione (2016). La possibilità di una candidatura va tuttavia lasciata aperta. A tal fine, è necessario predisporre una base di dati che permetta di formulare conclusioni vincolanti in merito ai costi e ai benefici di tale candidatura per l'economia nazionale.*

Prima di addentrarci nell'esame della mozione si ritiene opportuno formulare qualche considerazione.

Nonostante la Commissione speciale debba esprimersi sul puntuale oggetto proposto dalla mozione Ghisolfi e dal relativo messaggio del Consiglio di Stato, considerate le informazioni assunte per l'analisi di tale oggetto, non può esimersi dall'esternare preoccupazioni concernenti il futuro della tratta di montagna del San Gottardo. Non vi sono, infatti, ad oggi sufficienti garanzie circa una sua chiara riqualifica che possa garantire alla regione del San Gottardo un adeguato sviluppo sociale, economico e turistico.

[7] http://www.parlament.ch/sites/doc/CuriaFolgeseite/2012/20123521/Bericht%20BR%20I.pdf

La Commissione invita pertanto il Consiglio di Stato a volersi impegnare affinché l'attuale tratta del Gottardo possa continuare ad avere un ruolo centrale nell'economia delle regioni da essa attraversata. In particolare si dovrà evitare che la tratta venga declassata alla scadenza della concessione prevista nel 2017 a tratta regionale con le relative ripercussioni finanziarie legate agli oneri di gestione e eventualmente anche di manutenzione.

LA MOZIONE

La galleria ferroviaria del Furka misura 15,35 km e collega Oberwald VS (1'368 m s.l.m.) con Realp UR (1'538 m s.l.m.). Essa è entrata in esercizio il 25 giugno 1982. Fino al 2002 la linea della Furka era gestita dalla Furka-Oberalp-Bahn, che si è poi fusa con la BVZ Zermatt-Bahn, creando la Matterhorn Gotthard Bahn, che gestisce la linea Zermatt-Visp-Briga-Andermatt-Disentis e la linea Andermatt-Göschenen per un totale di 144 km a scartamento ridotto (1,00 m). Il Glacier Express è un prodotto comune della Matterhorn Gotthard Bahn e della Rhätische Bahn, la Ferrovia Retica, che dal 1930 collega Zermatt e St. Moritz. L'apertura della nuova galleria della Furka ha permesso di gestire il collegamento tutto l'anno e di dargli un impulso notevole. Oggi il Glacier Express è uno dei cinque prodotti turistici svizzeri più conosciuti nel mondo.

La costruzione della galleria di base della Furka comprendeva anche un cunicolo di cantiere di 5,2 km che da Bedretto raggiungeva la nuova linea a metà della galleria. L'idea di realizzare una diramazione della linea della Furka verso il Ticino era già stata discussa, ma non era stata portata avanti, prima di tutto per motivi finanziari. Nel messaggio il Consiglio di Stato ricorda che i costi stimati nel 1982 dall'allora Ufficio delle ricerche economiche per realizzare la galleria e l'estensione del servizio ferroviario sino ad Airolo ammontavano a 221 milioni di franchi.

Richieste della mozione

La mozione del 20 febbraio 2013 s'inserisce nel contesto appena descritto e chiede di:

1. *Inserire tra le priorità della politica ferroviaria cantonale il collegamento della "Finestra di Bedretto".*

   Il Consiglio di Stato osserva che l'ipotesi prospettata non ha motivo d'essere inserita nella politica ferroviaria cantonale sia in ragione del suo costo presumibile molto elevato sia in rapporto agli ipotetici e verosimilmente aleatori risultati ottenibili. Per il Consiglio di Stato è prioritario, nella regione del San Gottardo, mantenere e valorizzare il servizio sull'esistente linea di montagna, da integrarsi con il servizio della Mattherhorn Gotthard Bahn e con quelli su gomma sui passi alpini e nelle valli laterali.

   Con l'approvazione del progetto di finanziamento e ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (FAIF) da parte del popolo il 9 febbraio 2014, le infrastrutture, saranno finanziate interamente tramite il fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FInFer) che entrerà in vigore nel 2016. Il parlamento federale deciderà e approverà a scadenze regolari di 4 – 8 anni il «Programma di sviluppo strategico dell'infrastruttura ferroviaria» (PROSSIF) raggruppando le misure in cosiddette fasi di ampliamento. Le pianificazioni necessarie per definire le fasi di ampliamento (traffico a lunga percorrenza, traffico regionale e traffico merci) sono dirette dall'Ufficio federale dei trasporti. Ai Cantoni riuniti in cosiddette regioni di pianificazione spetta il compito di

assicurare la pianificazione del traffico regionale. Il Cantone Ticino costituisce regione a sé stante.

Recentemente il Dipartimento del territorio ha consegnato all'UFT il programma d'offerta del traffico regionale per la fase di ampliamento 2030 del «Programma di sviluppo strategico». Esso comprende il tram-treno Bioggio-Lugano Centro, la nuova fermata di Bellinzona Piazza Indipendenza, le nuove fermate di Camignolo-Bironico e Torricella-Taverne e la cadenza semioraria tra Locarno e Intragna per integrare la Centovallina nel sistema ferroviario regionale.

2. *Realizzare uno studio che valuti i costi e i benefici di questo collegamento, sulla base del nuovo contesto socio-economico (apertura della galleria di base, candidatura UNESCO, Programma San Gottardo 2020, progetto Andermatt Swiss Alps).*

   Il Consiglio di Stato osserva che, per le ragioni di cui al punto 1, un aggiornamento dello studio non si giustifica.

   Il 15 giugno 2012 la Confederazione e i Cantoni Ticino, Uri, Vallese e Grigioni hanno firmato la convenzione per il Programma San Gottardo 2020 per l'attuazione della nuova politica regionale nella regione del San Gottardo nel periodo 2012-2015. Il programma non considera l'ipotesi della "Finestra di Bedretto". La scheda di Piano direttore R12 «San Gottardo - Progetto di sviluppo territoriale e regionale», di categoria risultato intermedio e adottata dal Consiglio di Stato il 20 maggio 2009, non è aggiornata allo sviluppo del Progetto San Gottardo 2020. La Finestra di Bedretto è segnalata in un allegato cartografico.

3. *Impegnarsi nella sua realizzazione.*

   Il Consiglio di Stato indica che non intende promuovere questa iniziativa.

CONSIDERAZIONI DELLA COMMISSIONE

La Commissione, dopo gli approfondimenti effettuati (riportati nella parte iniziale del presente rapporto) e dopo aver sentito la mozionante (3 ottobre 2013), il direttore dell'Agenzia regionale per lo sviluppo Bellinzona e Tre Valli (23 ottobre 2014) e i direttori della Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità e della Divisione dell'economia (15 gennaio 2015), ha considerato quanto segue:

- nella regione del San Gottardo è prioritario mantenere e valorizzare il servizio sulla linea di montagna esistente;
- il rapporto «Futuro utilizzo della tratta di montagna del San Gottardo» (in risposta al postulato Baumann), adottato dal Consiglio federale l'8 ottobre 2014, descrive la situazione sia dal punto di vista tecnico e dell'esercizio sia dal punto di vista finanziario;
- il cunicolo di cantiere di 5,2 km degli anni settanta potrebbe essere rimesso in esercizio per dei lavori all'interno della galleria della Furka[8], ma la proposta comporta anche la realizzazione di una tratta d'accesso da Airolo a Ronco Bedretto di 10-11 km con un dislivello di 300 m e un percorso interessato da numerosi corridoi valangari;
- il Programma San Gottardo 2020 è incentrato sul turismo e le relative infrastrutture di trasporto, è pertanto in questa sede, e con il coinvolgimento degli altri Cantoni

[8] Relativamente a questo aspetto non vi sono ad oggi indicazioni circa l'utilizzo del cunicolo nel futuro.

interessati, che vanno inseriti i progetti (come sta avvenendo per il progetto Coccodrillo);

- la scheda di Piano direttore R12 «San Gottardo - Progetto di sviluppo territoriale e regionale», del 20 maggio 2009, non è aggiornata allo sviluppo del Progetto San Gottardo 2020.

CONCLUSIONI

Il rapporto del Consiglio federale sul futuro utilizzo della tratta di montagna del San Gottardo, così come gli approfondimenti svolti in sede di analisi hanno permesso di inquadrare la mozione in un contesto più globale. L'aggancio della linea del San Gottardo al percorso della Matterhorn Gotthard Bahn e delle Ferrovie Retiche è molto importante, ma realisticamente ora può avvenire solo attraverso una buona offerta alla stazione di Göschenen. Il Canton Uri sta lavorando in questo senso.

Tuttavia, pur comprendendo le motivazioni formulate dal Consiglio di Stato che invita a respingere la mozione, la Commissione speciale per la pianificazione del territorio ritiene che i progetti riguardanti il futuro della tratta ferroviaria di montagna del San Gottardo debbano essere valutati in un contesto più ampio che possa permettere compiute riflessioni e approfondimenti.

La Finestra di Bedretto è un progetto ripreso in più occasioni quale possibilità di sviluppo economico e sociale per la regione. La stima dei costi effettuati nel 1982 non è mai stata aggiornata in particolare per quanto attiene i possibili ricavi generati dal nuovo collegamento.

La Commissione invita pertanto il Consiglio di Stato a voler procedere all'aggiornamento della scheda R12 del Piano direttore al Programmma Gottardo 2020 e, nell'ottica di una visione a lungo termine, ad attualizzare gli elementi chiave della proposta (galleria, sistema di raccordo alla linea della Furka, raccordo ad Airolo, pericolo di valanghe, ipotesi sul numero di passeggeri), perlomeno a livello d'informazione preliminare.

Tale modus operandi permetterebbe di mettere in consultazione la proposta, valutando in seguito possibili approfondimenti che potrebbero portare all'aggiornamento dello studio effettuato nel 1982 e quindi a una visione più chiara sulla fattibilità del progetto.

Sempre nell'ambito dell'aggiornamento la Commissione invita il Consiglio di Stato a voler inserire la proposta di candidatura UNESCO.

Ai sensi di quanto indicato nelle conclusioni la Commissione ritiene la mozione parzialmente accolta.

Per la Commissione speciale per la pianificazione del territorio:

Samuele Cavadini, relatore
Berardi - Beretta Piccoli L. - Canepa - Cozzaglio -
Garzoli - Ghisolfi - Mellini - Minotti - Orsi - Pagnamenta -
Paparelli - Seitz - Storni (con riserva)