

Rapporto

numero	data	Dipartimento
6845 R	5 marzo 2015	TERRITORIO
Concerne		

della Commissione speciale per la pianificazione del territorio sulla mozione 15 aprile 2013 presentata da Fausto Beretta-Piccoli per il Gruppo dei Verdi “Sviluppare una linea ferroviaria montana del S. Gottardo dopo l’apertura di AlpTransit”

(vedi messaggio 27 agosto 2013 n. 6845)

Il presente rapporto si riferisce alla mozione presentata da Fausto Beretta-Piccoli per il Gruppo dei Verdi “Sviluppare una linea ferroviaria montana del S. Gottardo dopo l’apertura di AlpTransit”.

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 del 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 de 14 febbraio presentata da Franco Celio “Quale futuro per la linea del Gottardo?”
- Mozione del 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 al fine 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.

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. *Attuire 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 2020¹

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.

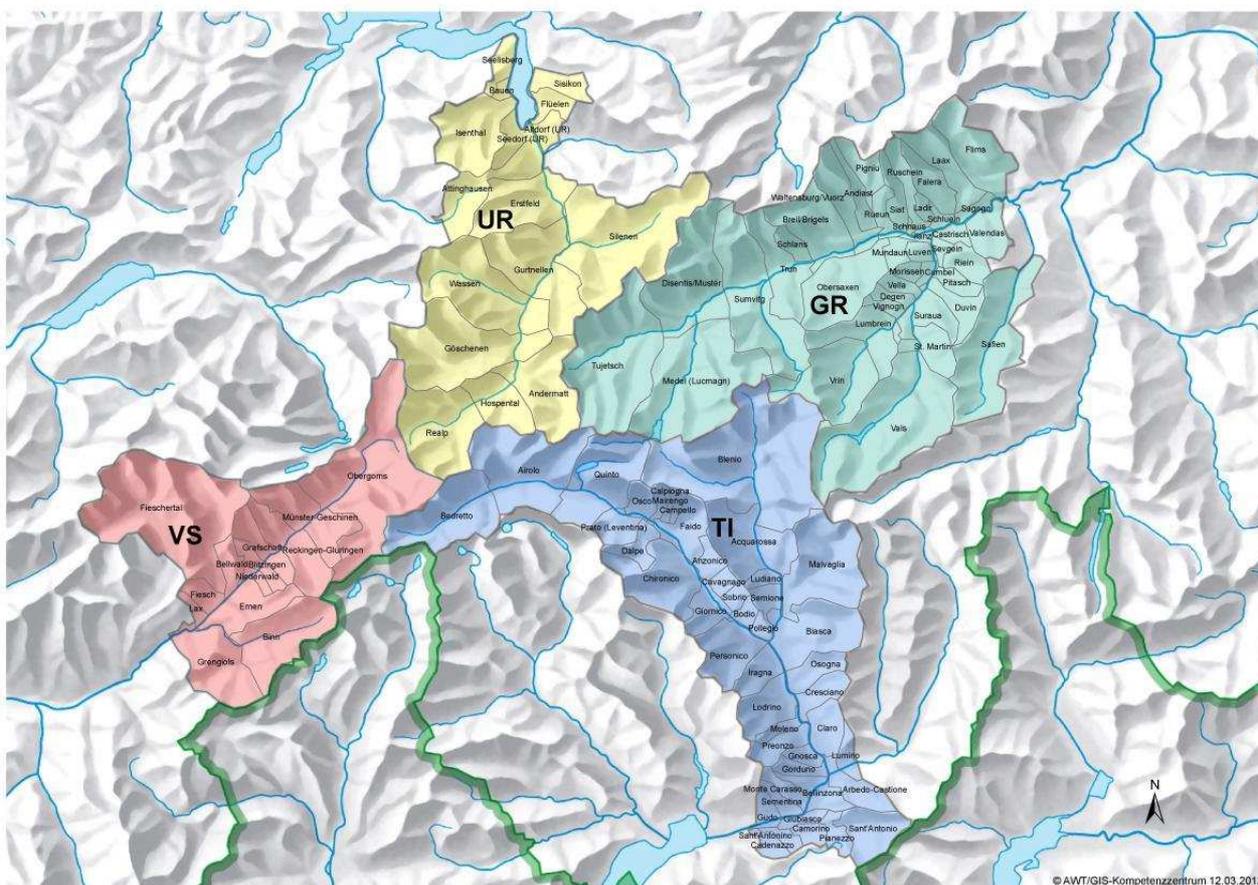
¹ Fonte: www.gottardo.ch

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.

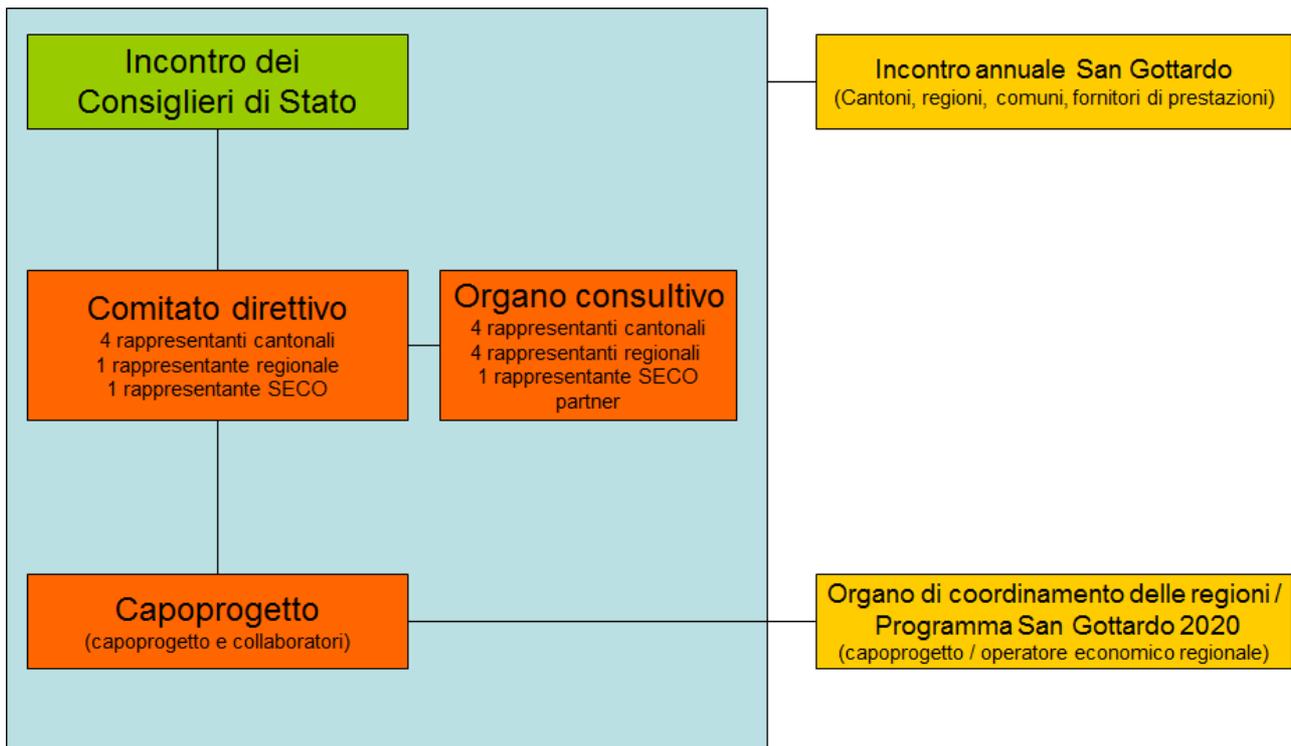
La Confederazione ha accordato ai Cantoni un massimo di 10 milioni di franchi di contributi a fondo perso e 52 milioni di franchi di mutui. I Cantoni partecipano al finanziamento con ulteriori contributi a fondo perso fino a 23 milioni di franchi. Il programma San Gottardo è un progetto chiave della 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 "Cocodrillo". 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 Gottardo² 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 6833³ 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

² www.clubsangottardo.ch

³ www.ti.ch/CAN/SegGC/comunicazioni/GC/odg-mes/6833.htm

futuro ed escludere così anche solo un suo eventuale parziale smantellamento. La linea di 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 BAUMANN⁴

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 alla tratta di montagna.

Nei primi mesi del 2014 il Consiglio federale sottopone ai Cantoni e alle imprese di trasporto ferroviare 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 Federale⁵ 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 Valli⁶.

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_Bau_mann_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.*

LA MOZIONE DE ROSA PER «NUOVA STAZIONE E NUOVE FERMATE A BIASCA: UNA RISPOSTA CONCRETA A UN REALE BISOGNO DELL'ALTO TICINO»⁸

La futura messa in servizio di AlpTransit pone anche preoccupazioni legate all'accessibilità delle zone periferiche. Per quanto attiene la regione Tre Valli tali preoccupazioni sono scaturite in una mozione presentata da Raffaele De Rosa e firmatari del 14 aprile 2014.

In estrema sintesi i mozionanti chiedono, in particolare, la possibilità di creare una fermata di AlpTransit (ATG) per i treni passeggeri a Biasca quale elemento di completamento e rafforzamento del PTRTV. Chiedono inoltre di "*valutare la fattibilità di alcune fermate al mattino (per senso di marcia) e alcune alla sera (anche in questo caso per senso di*

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

⁸ http://www3.ti.ch/POTERI/sw/legislativo/attivita/ricerca_messaggi.php

marcia) nel nodo di Biasca, per i treni passeggeri a lunga percorrenza, e ciò d'intesa con i Comuni interessati e la CRT, come dovrebbe avvenire ad Altdorf.”

Invitano inoltre il Consiglio di Stato a voler valutare se il nuovo progetto della stazione FFS di Biasca prevede l'adattamento delle infrastrutture per la fermata dei nuovi treni passeggeri in modo da poter accogliere alcune fermate giornaliere per i treni passeggeri dell'alta velocità e, se non fosse il caso, a voler prevedere un aggiornamento del progetto secondo i nuovi standard.

Nel suo messaggio del 13 gennaio 2005 il Consiglio di Stato sostiene il principio di poter realizzare in modo mirato alcune fermate dei treni a lunga percorrenza a Biasca compatibilmente con gli effetti sull'attrattività dell'offerta per l'intero Cantone e con le eventuali conseguenze finanziarie. Un atto parlamentare di Fabio Regazzi sul tema è pendente al Consiglio nazionale. Inoltre, il Consiglio di Stato ricorda che intende realizzare il nodo intermodale di Biasca attraverso la sistemazione dell'accesso stradale alla stazione e una più efficace organizzazione delle linee bus che vi fanno capo. La progettazione è in corso.

Il Consiglio di Stato informa infine che le FFS hanno avviato uno studio che tocca l'intera area della stazione per verificarne le necessità future chiedendo di essere coinvolto, com'è già stato il caso per la stazione FFS di Chiasso.

La Commissione, pur non essendo entrata nel merito della mozione poiché formalmente non è stata attribuita alla Commissione stessa, apprezza gli sforzi che il Consiglio di Stato sta intraprendendo, esplicitati nel messaggio 7032, e condivide la richiesta di fermare alla stazione di Biasca qualche treno al mattino e la sera, nonché di adattare gli impianti di stazione ai nuovi treni che transiteranno nella galleria di base del San Gottardo.

La Commissione invita pertanto il Consiglio di Stato a voler gestire proattivamente, nell'ambito delle proprie competenze, gli studi e i progetti in atto, nonché a voler adeguatamente spronare le FFS affinché si proceda celermente nello studio promosso dalle FFS per la verifica delle future necessità.

CONSIDERAZIONI PRELIMINARI

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 Beretta-Piccoli 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.

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 attraversate. 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 ed eventualmente di manutenzione.

LA MOZIONE

La mozione propone di valutare l'adattamento della linea esistente anche allo scartamento ridotto, in modo da allacciarsi al percorso della Matterhorn Gotthard Bahn (MGB) e delle Ferrovie Retiche (RhB) e da permettere la gestione di una linea tra Biasca e Altdorf con un'offerta turistica analoga al modello del Glacier Express.

Richieste della mozione

In sostanza, la mozione del 15 aprile 2013 chiede quanto segue.

1. L'adattamento della linea esistente anche allo scartamento ridotto della Matterhorn Gotthard Bahn (MGB) e delle Ferrovie Retiche (RhB). La realizzazione di una bretella che porti direttamente dalla galleria ferroviaria ad Andermatt. La fondazione di una ferrovia a scartamento ridotto che gestisca questa nuova linea.

Il Consiglio di Stato rileva che l'adattamento della linea del Gottardo allo scartamento ridotto comporta un investimento molto impegnativo dal profilo dell'infrastruttura e dell'esercizio, senza peraltro consentire vantaggi particolari. Si dovrebbe definire il perimetro del nuovo sistema a due scartamenti e quindi imporre comunque una rottura di carico tra servizi svolti su un'infrastruttura con un unico scartamento e quelli operanti su un'infrastruttura con due tipi di scartamento.

2. Impegnarsi nella realizzazione di questa linea montana e nella costruzione della "Bretella di Andermatt".

Il Consiglio di Stato indica che questa ipotesi, che si contrappone all'idea della «Finestra di Bedretto» (v. messaggio 6844), comporterebbe la realizzazione di una nuova galleria di circa 3 km. In base ad una valutazione di larga massima l'investimento potrebbe situarsi attorno ai 300-400 milioni di franchi, a dipendenza delle modalità d'intervento per l'aggancio agli impianti ferroviari di Andermatt. Il viaggio via Andermatt causerebbe un notevole aumento dei tempi di percorrenza tra il Ticino e Uri con perdita di attrattività. L'ipotesi è sproporzionata in termini di costi e benefici. Questa conclusione è tanto più evidente se pensiamo al volume d'investimenti prospettato in Ticino nei prossimi 25-30 anni, valutati attorno ai 2 miliardi di franchi lordi per realizzare i piani regionali dei trasporti e i programmi d'agglomerato.

3. Creare o incentivare la fondazione di una ferrovia che gestisca la linea tra Biasca e Altdorf con un'offerta turistica analoga al modello del Glacier Express, trasporti regionali analoghi alla TILO con più fermate e trasporto merci per fornire le aree montane.

Alla luce delle risposte precedenti, per il Consiglio di Stato questa proposta non ha ragione d'essere.

BRETELLA DI ANDERMATT

Nell'audizione del 3 ottobre 2013, il mozionante ha precisato che l'obiettivo della mozione è una tratta Airolo-Andermatt, con una nuova galleria all'interno della galleria ferroviaria del San Gottardo che sale a scartamento ridotto ad Andermatt. Tutto il resto era per mostrare che non si tratta di un progetto isolato, ma che s'inserisce in una proposta più ampia, contenuta nel documento «Completamento e ripristino della rete ferroviaria a

scartamento ridotto nelle aree montane, negli agglomerati urbani ticinesi e nella Svizzera centrale» elaborato da RailValley, un'associazione per la promozione dell'innovazione in ambito ferroviario.

CONSIDERAZIONI DELLA COMMISSIONE

La Commissione – che, oltre al mozionante [3 ottobre 2013], ha sentito 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;
- attualmente esiste un collegamento orario tra Airolo e Andermatt, con cambio a Göschenen, durante quasi tutto l'arco della giornata; il percorso Airolo-Göschenen-Andermatt dura 24 minuti, il percorso inverso 32 minuti⁹;
- il 19 agosto 2014, in risposta a un'interpellanza sull'utilizzo turistico della tratta di montagna, il Consiglio di Stato del Canton Uri ha indicato che la valorizzazione della Stazione di Göschenen a nodo centrale dei trasporti è un elemento essenziale per il mantenimento della linea di montagna del Gottardo;
- un'ipotetica linea turistica a scartamento ridotto Biasca - Airolo - Andermatt - Göschenen - Altdorf sarebbe sensibilmente più lenta rispetto a una linea regionale sull'attuale linea di montagna con nuovo materiale rotabile (FLIRT);
- le previsioni indicano che il carico della linea di montagna attraverso la galleria si ridurrà in modo drastico da circa 9'000 a 600 passeggeri al giorno;
- a medio termine, a dipendenza della sua classificazione, traffico a lunga percorrenza (completamente a carico delle FFS) o traffico regionale, il Cantone potrebbe essere chiamato a pagare circa 5 mio di franchi lordi per la gestione del servizio;
- il Cantone non ha delle competenze dirette sul traffico merci, che per legge federale deve coprire i propri costi.

CONCLUSIONI

Il rapporto del Consiglio federale sul futuro utilizzo della tratta di montagna del San Gottardo ha permesso di inquadrare la mozione in un contesto più concreto. Le previsioni sul numero di passeggeri attraverso la galleria Airolo-Göschenen evidenziano i termini del problema: a fronte di un incremento dei passeggeri ancora tutto da dimostrare, la gestione di due sistemi con scartamento normale e scartamento ridotto porterebbe a un'esplosione dei costi.

⁹ Airolo-Göschenen 10', cambio 4', Göschenen-Andermatt 10' (cremagliera, in salita) rispettivamente Andermatt-Göschenen 14' (cremagliera, in discesa), cambio 8', Göschenen-Airolo 10'.

Per questo motivo, la Commissione speciale per la pianificazione del territorio propone di respingere la mozione in oggetto.

Per la Commissione speciale per la pianificazione del territorio:

Samuele Cavadini, relatore

Berardi - Beretta Piccoli L. - Canepa - Cozzaglio -

Garzoli - Ghisolfi - Maggi - Mellini - Minotti - Orsi -

Pagnamenta - Paparell - Seitz - Storni