

Rapporto di maggioranza

numero	data	Dipartimento
7298 R1	29 marzo 2018	TERRITORIO
Concerne		

della Commissione speciale pianificazione del territorio sulla mozione 19 settembre 2016 presentata da Bruno Storni e cofirmatari “Inserire la realizzazione della galleria FFS del Gambarogno nel prossimo PROSSIF”

(v. messaggio 28 marzo 2017 n. 7298)

1. LA RICHIESTA DELLA MOZIONE

Con la mozione il deputato Bruno Storni e cofirmatari chiedono al Consiglio di Stato di valutare l'anticipo della realizzazione di una galleria per convogli merci tra Magadino e l'Italia e di sottoporre la richiesta alla Confederazione nell'ambito del PROSSIF 2030/2035.

2. IL MESSAGGIO DEL CONSIGLIO DI STATO

Il Messaggio ricorda che la Confederazione si è dotata dal 2012 di un programma di sviluppo strategico dell'infrastruttura ferroviaria (PROSSIF) che delinea gli obiettivi a lungo termine sia per il traffico viaggiatori a lunga distanza sia per il traffico merci. Tale pianificazione viene concretizzata attraverso programmi e crediti di principio quadriennali o quinquennali che definiscono nel dettaglio i vari interventi. All'orizzonte 2050 sono previsti investimenti per circa 44 miliardi di franchi, cifra sicuramente importante ma largamente insufficiente a soddisfare i progetti già decisi, pianificati o auspicati.

Nell'ambito del PROSSIF tappa 2025 il Parlamento federale ha approvato interventi per 6.4 miliardi di franchi. Il Ticino, dopo aver ricevuto i cospicui investimenti legati alla realizzazione della nuova trasversale ferroviaria (San Gottardo e Ceneri) ha ottenuto circa 250 milioni, stanziati per il raddoppio parziale della linea verso Locarno e per l'estensione della capacità della stazione di Lugano per gestire il traffico a lunga percorrenza.

Dopo l'allestimento del Messaggio governativo sulla mozione in oggetto, è attualmente in consultazione il programma di sviluppo strategico per l'orizzonte 2030/2035 (PROSSIF 2030/2035), dove la precedenza è posta all'estensione della capacità viaggiatori sulla direttrice est-ovest. Nella proposta in consultazione per l'asse Nord-Sud è previsto il traforo dello Zimmerberg. Inoltre è previsto il finanziamento della rete tram-treno del Luganese. Nella versione definitiva del Messaggio del Consiglio federale è possibile anche il sostegno alla fermata di Bellinzona Piazza Indipendenza a dipendenza delle valutazioni ancora in corso da parte dell'UFT. Non sarà verosimilmente considerato il potenziamento della linea FART delle Centovalli mentre è aperta la richiesta di due ulteriori fermate per la linea TILO nella Valle del Vedeggio.

È in questo ambito, o nel successivo decreto (PROSSIF 2040), che la mozione chiede l'inserimento della galleria per le merci del Gambarogno.

Altri grandi progetti di ampliamento della capacità ferroviaria in Ticino hanno in questo momento poche possibilità. Potrebbero venir inseriti nel PROSSIF 2040 la circonvallazione di Bellinzona e la continuazione di AlpTransit a Sud di Lugano (tratta prioritaria Lugano-Melide). Il programma di sviluppo strategico della Confederazione è una pianificazione di principio, flessibile in rapporto all'evoluzione futura del traffico merci e passeggeri. La capacità attuale e gli ampliamenti già pianificati dovrebbero soddisfare, secondo le valutazioni della Confederazione, i bisogni di capacità a medio-lungo termine. Nel merito della mozione il Consiglio di Stato ricorda che l'attraversamento di Bellinzona costituisce la strettoia principale che condiziona anche gli sviluppi più a sud. La linea di AlpTransit a Sud di Lugano è quella principale che ha il vantaggio di ampliare e migliorare l'offerta sia per il traffico passeggeri nazionale e internazionale diretto a Milano che quello delle merci dirette verso la parte centro-orientale della Lombardia.

L'inserimento della galleria del Gambarogno nel PROSSIF 2030 o 2035, oltre a provocare l'ulteriore slittamento di importanti interventi quali la circonvallazione di Bellinzona e il completamento di AlpTransit a Sud di Lugano, non è supportata da progetti di ampliamento dell'offerta da parte dell'Italia a Sud di Luino.

Per questi motivi il Consiglio di Stato invita a respingere la mozione.

3. I LAVORI DELLA COMMISSIONE

La Commissione speciale per la pianificazione del territorio ha voluto innanzitutto porre una serie di domande al Consiglio di Stato per approfondire le capacità attuali e future delle gallerie di base e del Ceneri (si veda la lettera del 7 luglio 2017).

Nella sua risposta del 23 agosto 2017 il Consiglio di Stato ha ribadito che secondo le previsioni della Confederazione la capacità sull'asse del San Gottardo sarà sufficiente almeno fino al 2040.

Dopo il 2020 saranno disponibili 270 tracce/giorno, il doppio rispetto a quelle utilizzate oggi. Un aumento ulteriore della capacità a Sud delle Alpi comporta anche interventi a Nord delle Alpi (Giura, Axen, ecc.).

Siccome la risposta del Consiglio di Stato alle richieste della Commissione del 23 agosto non contiene dati sulla capacità del Ceneri base, la Commissione ha voluto porre un paio di domande specifiche in data 23 novembre 2017. La risposta del Consiglio di Stato è giunta in data 13 dicembre 2017 e conferma che è già prevista la cadenza 15' per i collegamenti da Bellinzona verso Lugano/Chiasso e verso Locarno. Sotto il Ceneri base questo obiettivo potrà essere raggiunto sfruttando anche il servizio a lunga distanza con fermata a Bellinzona e Lugano. La galleria del Ceneri base consentirà inoltre i collegamenti diretti da Locarno a Lugano; esistono margini di manovra per incrementare ulteriormente l'offerta inserendo sistematicamente doppie composizioni (6+6 carrozze) e, con la realizzazione del corridoio di 4 m, permetterà di utilizzare in futuro anche materiale rotabile a 2 piani.

3.1 Incontro con i funzionari del Dipartimento del territorio

Martedì 5 dicembre 2017 il relatore ha incontrato il Direttore della Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità, dott. Riccardo De Gottardi, e il Capo Sezione della mobilità, sig. Martino Colombo.

L'incontro ha permesso di approfondire alcune questioni importanti non sufficientemente dipanate durante la discussione in Commissione. In particolare:

- **La circonvallazione di Bellinzona.** Il Dipartimento del territorio conferma l'importanza e la priorità dell'opera per aumentare la capacità del traffico merci e passeggeri lungo l'asse del Gottardo. Il terzo binario tra Bellinzona e Giubiasco è invece la condizione necessaria per la realizzazione a breve della stazione di Piazza Indipendenza, per realizzare l'orario cadenzato ogni 15' verso Locarno e per stabilizzare l'orario nel nodo più trafficato del Cantone. Per aumentare la capacità del nodo di Bellinzona nel caso di un ulteriore fabbisogno di tracce occorre realizzare la circonvallazione.
- **Il coordinamento con i piani di sviluppo in Italia.** I rapporti con l'Italia sono di competenza della Confederazione. Per coordinare i progetti ferroviari è operativo un gruppo di lavoro denominato "Infrastrutture". A questo gruppo di lavoro viene invitato anche il Dipartimento del territorio, il quale quindi è costantemente informato sugli sviluppi pianificati in Italia. Per quanto concerne la linea di Luino sono segnalate dall'Italia misure puntuali quali l'ampliamento delle sagome delle gallerie (finanziate dalla Svizzera) e la soppressione di alcuni passaggi a livello. Sull'asse del Gottardo, a sud di Chiasso, sono previsti interventi per l'adattamento della sagoma delle gallerie ed è programmato un intervento (Milano smistamento) a Segrate per creare un terminale di carico e scarico che permetterà di gestire fino a 22 copie di treni al giorno (orizzonte 2020-2022). Altri terminali sono pianificati a Brescia e Piacenza. Altri importanti potenziamenti dell'infrastruttura sono pianificati all'orizzonte 2030-2035 (raddoppio binari tra Monte Olimpino 2 e Seregno, tangenziale ferroviaria Seregno-Pavia).
- **La pianificazione strategica della Confederazione.** Il Consiglio di Stato prenderà posizione sul progetto di sviluppo per l'orizzonte 2030/35 (PROSSIF 2030/35) entro metà gennaio 2018. Il progetto prevede una variante dotata di 7 miliardi di franchi (2030) e una di 11.5 miliardi (2035). Il Consiglio federale propende per la variante da 11.5 miliardi. Al momento l'attenzione e le priorità a livello nazionale sono tutte, o quasi tutte, poste su traffico passeggeri sull'asse Est-Ovest. I primi dati semestrali disponibili dopo l'apertura del tunnel del Gottardo base indicano – al contrario delle aspettative – una diminuzione del volume di merci trasportate dalla ferrovia (Rapporto semestrale "Alpenquerender Güterverkehr durch die Alpen", UFT, settembre 2017) e questo prima dell'interruzione della linea a Nord di Basilea. A fronte di queste cifre e date le riserve disponibili diventa difficile giustificare un anticipo degli interventi per il potenziamento del trasporto delle merci su ferrovia sull'asse del Gottardo (rivendicazione ribadita nell'ambito della consultazione sul PROSSIF 2030 anche dall'Associazione pro Gottardo ferrovia d'Europa).

4. GLI AUSPICI DELLA COMMISSIONE

4.1 Obiettivi dell'Iniziativa delle Alpi

L'obiettivo dell'Iniziativa delle Alpi (al massimo 650'000 camion all'anno attraverso il Gottardo) è ancora lontano dall'essere raggiunto. Per il settore merci i dati dei primi sette mesi dopo l'apertura del Gottardo base sono deludenti e dimostrano che AlpTransit da sola non sarà sufficiente a sgravare l'A2 dal traffico pesante con conseguenze sulla mobilità della regione, la qualità dell'aria e la salute dei cittadini e delle cittadine.

Ben vengano quindi iniziative come quella avviata lo scorso 10 dicembre 2017 dalle Ferrovie dello Stato italiane che, con il nuovo servizio Swiss Corridor, intendono promuovere attivamente il trasferimento del traffico merci dalla strada alla ferrovia. Nella prima fase saranno 40 i treni allestiti settimanalmente per trasportare le merci tra Italia, Germania, Paesi Bassi e Belgio.

La Commissione invita il Consiglio di Stato ad aumentare gli sforzi per promuovere il trasferimento delle merci dal treno alla ferrovia così come chiede l'Iniziativa delle Alpi, cercando la collaborazione attiva della Confederazione, dell'Italia, dell'UE, delle ferrovie e degli operatori privati.

4.2 Completare AlpTransit con la circonvallazione di Bellinzona e la prosecuzione a sud di Lugano

Pur non scartando l'idea di una futura galleria ferroviaria sotto il Gambarogno, la maggioranza della commissione è convinta dell'importanza che riveste il completamento di AlpTransit sulla linea principale, così come ha ribadito il Consiglio di Stato nel suo messaggio in risposta alla presente mozione e l'Associazione pro Gottardo ferrovia d'Europa. La maggioranza commissionale invita il Consiglio di Stato a mantenere una pressione costante sul Consiglio federale e sulla direzione delle FFS per anticipare la realizzazione della circonvallazione di Bellinzona e le tratte a Sud di Lugano.

5. CONCLUSIONI

Con queste considerazioni e auspici, la maggioranza della Commissione speciale per la pianificazione del territorio invita il Gran consiglio a respingere la mozione in oggetto.

Per la maggioranza della Commissione speciale pianificazione del territorio:

Francesco Maggi, relatore
Battaglioni - Brivio - Buzzini -
Gaffuri - Pagnamenta -
Rückert - Seitz - Terraneo