

Rapporto

numero	data	Dipartimento
5086 R	26 aprile 2001	TERRITORIO
Concerne		

**della Commissione della gestione e delle finanze
sul messaggio 6 febbraio 2001 concernente la concessione di un
credito di fr. 800'000.- per le verifiche tecniche, economiche e ambientali
a sostegno dell'azione del Cantone nell'ambito del progetto della nuova
trasversale ferroviaria alpina attraverso il San Gottardo**

1. INTRODUZIONE

Nel corso degli anni novanta, man mano che si concretizzavano le proposte di tracciato di Alptransit si è sviluppata una costante azione del Cantone sia per sostenere le sue richieste di base, sia per ottimizzare il tracciato.

In quest'ottica sono stati approvati, a scadenze regolari dei crediti, finalizzati allo studio delle soluzioni che l'autorità cantonale riteneva più adeguate.

Tre sono stati i crediti votati sinora:

- 10 novembre 1993	fr.	700'000.-
- 7 novembre 1994	fr.	1'250'000.-
- 28 giugno 1995	fr.	1'200'000.-
Totale	fr.	3'150'000.-

Negli allegati riportiamo le tabelle riguardanti l'utilizzazione dei singoli crediti in modo d'avere una visione completa di quanto si è finora fatto.

Infine va precisato che non esiste alcun diritto dei cantoni all'ottenimento di contributi federali per la pianificazione. Per quanto riguarda il Ticino va detto che l'autorità federale ha versato un primo contributo di fr. 257'307,50 in riferimento ai primi due crediti e di fr. 190'000.- in riferimento al terzo credito votato dal Gran Consiglio.

2. LE DECISIONI POPOLARI CHE CONCERNONO ALPTRANSIT

Val la pena ricordare sinteticamente le votazioni popolari che in qualche modo hanno determinato e determineranno il progetto Alptransit, riportando gli esiti percentuali che queste consultazioni hanno avuto in Ticino:

- ◆ 6 dicembre 1987: è accolto dal 75,2% dei votanti il decreto federale concernente il progetto Ferrovia 2000;
- ◆ 27 settembre 1992: è accolto dal 58,4% dei votanti il decreto federale relativo alla costruzione di una ferrovia transalpina (Decreto sul transito alpino);

- ◆ 20 febbraio 1994: è accolto dal 75,2% dei votanti il decreto sull'introduzione di una tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni;
- ◆ 20 febbraio 1994: è accolta dal 62% dei votanti l'iniziativa popolare "per la protezione della regione alpina dal traffico di transito" (iniziativa delle Alpi);
- ◆ 20 settembre 1998: è accolta dal 67,2% dei votanti la Legge federale concernente la tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni;
- ◆ 29 novembre 1998: è approvato dal 73,7% dei votanti il decreto federale riguardante la costruzione e il finanziamento dei progetti d'infrastruttura dei trasporti pubblici.

Appare importante ricordare queste consultazioni che hanno in qualche modo cadenzato la definizione di una buona parte della politica dei trasporti in Svizzera e in Ticino. Consultazioni che hanno coinvolto direttamente l'intera popolazione svizzera su scelte che avranno effetti sull'arco di circa un ventennio.

A queste decisioni ne sono poi susseguite altre tra cui vale la pena citare:

- ◆ l'approvazione, a fine 1999, da parte del Parlamento federale del credito complessivo relativo alle Nuove trasversali ferroviarie alpine che ha permesso di liberare i crediti per le opere della prima tappa (galleria di base del Lötschberg e del San Gottardo);
- ◆ l'approvazione degli Accordi bilaterali con l'Unione Europea (votazione del 21.05.2000 all'interno dei quali il capitolo dei trasporti rappresentava di certo uno degli aspetti più problematici);
- ◆ la sottoscrizione, nel novembre 1999, di una Convenzione tra Dipartimento federale dei trasporti e l'omologo ministero italiano relativa ai collegamenti ferroviari tra i due paesi dove si stabilisce il principio di una nuova linea tra Lugano e Milano Convenzione ratificata dal Parlamento nel marzo del 2001

3. LE DECISIONI RIGUARDANTI IL TICINO

All'interno del contesto generale indicato sopra si collocano le decisioni che riguardano direttamente il Ticino, frutto anche di una costante contrattazione con le FFS e le autorità federali sviluppatasi a partire dall'inizio degli anni novanta.

I crediti citati all'inizio e quello oggetto del presente messaggio sono serviti a sviluppare questa dinamica di dialogo e a volte anche di confronto.

Ecco in sintesi i momenti salienti nell'evoluzione degli studi e del progetto della nuova trasversale ferroviaria alpina:

primavera 1994 : consultazione sul progetto di massima composto dalla variante di base proposta dalla FFS e sulla variante alternativa proposta dal Gruppo di riflessione voluto dal Consiglio di Stato;

- ◆ 12 aprile 1995: il Consiglio federale approva il tracciato (progetto di massima) della galleria di base del San Gottardo fra i portali di Erstfeld e di Bodio come pure la linea lungo l'autostrada fino a Biasca Sud, rinvia la decisione sul tracciato Biasca Sud – Lugano.
- ◆ 26 marzo 1996: il Consiglio di Stato inoltra l'opposizione al progetto che porta di seguito ad alcune sue modifiche in particolare nella zona di Pollegio;

- ◆ ottobre 1996: il Consiglio di Stato e la Direzione generale delle FFS raggiungono un accordo sul tracciato tra Biasca sud e Lugano seguendo la così detta “variante ottimizzata” che accetta le principali esigenze del Comune di Sementina;
- ◆ primavera 1997 l’autorità federale apre la consultazione sul progetto di massima aggiornato relativo alla tratta Biasca sud – Lugano;
- ◆ 15 marzo 1999: Il Consiglio federale con decisione inappellabile:
 - ha definito il tracciato della galleria di base del San Gottardo con il portale meridionale a Bodio Sud, la tratta a cielo aperto tra Bodio e Biasca Sud, la tratta tra Biasca Sud e Camorino (comprendente la galleria della Riviera fino a Claro nord, la circonvallazione di Bellinzona con galleria tra Gnosca e Sementina e l’attraversamento del Piano di Magadino), la galleria del Ceneri da Camorino/S a Vezia;
 - ha approvato il progetto di massima secondo la “variante ottimizzata” per la tratta tra Biasca sud e il nodo della Giustizia e tra Camorino e Vezia compresi i collegamenti alla linea esistente e il raccordo Locarno-Lugano;
 - ha incaricato il Dipartimento competente di procedere ad ulteriori approfondimenti in vista della decisione definitiva sul sistema di galleria da effettuare sotto il Monte Ceneri (galleria unica a due binari o due gallerie separate).

Ecco la situazione riguardante il Ticino dove, a fine 1999, sono iniziati i lavori preparatori nella zona di Faido e nella primavera del 2000 nella zona di Bodio.

Il programma dei lavori prevede la messa in esercizio della Galleria del San Gottardo entro il 2011/2012.

Restano comunque aperte ancora parecchie questioni che dovrebbero essere meglio approfondite tramite il credito in discussione. In particolare preoccupa la realizzazione della galleria del Monte Ceneri che, secondo la pianificazione attuale della confederazione, dovrebbe iniziare solo nel 2006 e terminare nel 2016/2018.

4. FUNZIONE DEL NUOVO CREDITO

Il credito di fr. 800'000.- proposto dal presente Messaggio è destinato all’approfondimento e a verifiche mirate in funzione delle problematiche ancora aperte, tra le quali le più importanti sono:

- ◆ la realizzazione della galleria di base del Monte Ceneri, che il Cantone vorrebbe fosse messa in esercizio in contemporanea a quella del San Gottardo;
- ◆ la verifica e l’adattamento del concetto urbanistico di accompagnamento nell’area del Piano di Magadino;
- ◆ la pianificazione del progetto Ferrovia 2000-IIa tappa. Il cantone auspica fermamente che essa prenda in considerazione la realizzazione delle linee di accesso a sue tempo rinviate, la continuazione a sud di Lugano di Alptransit e il sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia.

La messa a disposizione del credito dovrà permettere anche di affrontare tempestivamente e in modo propositivo eventuali aspetti nuovi che emergessero durante l’avanzamento del progetto. In particolare si tratta di approfondimenti riguardanti dei progetti di dettaglio ancora in elaborazione.

4.1 Galleria Monte Ceneri

La prima preoccupazione del Consiglio di Stato è di mettere in funzione la galleria del Monte Ceneri in contemporanea con l'apertura della Galleria del San Gottardo. Si tratta in altre parole di cambiare la programmazione prevista dall'autorità federale. Per questo si sta studiando, oltre al sistema di galleria (unica o a tubi separati), un programma di realizzazione rapida che permetta di ridurre i tempi di costruzione e di svolgere i lavori preparatori prima del 2006.

Accanto a questo tema centrale vi sono problemi più specifici da approfondire in particolare le verifiche sul 'efficacia del risanamento fonico e la valorizzazione urbanistica della tratta tra il portale della galleria a Vezia e quello della galleria di Massagno.

Va infatti ricordato che, dopo discussioni tra Consiglio di Stato, FFS e autorità federale, è prevalsa l'ipotesi della galleria lunga con uscita appunto a Vezia, invece di quella corta con uscita a Taverne che comportava rilevanti problemi di natura ambientale e svantaggi dal profilo dell'esercizio.

4.2 Piano di Magadino

Il Piano di Magadino rappresenta senza dubbio un'area strategica per l'inserimento di Alptransit nel tessuto territoriale ed economico del Ticino.

Il Consiglio di Stato per ottenere risultati adeguati ha affidato al Gruppo di riflessione il compito di elaborare un concetto urbanistico di accompagnamento che è stato oggetto di consultazione presso i comuni interessati nell'aprile del 1998.

Nel corso del 1999 è iniziata la procedura prevista dalla LALPT per inserire il concetto urbanistico nella pianificazione comprensoriale dell'intero Piano di Magadino.

Tale lavoro è ancora in atto e dovrà tener conto e rispettivamente essere adattato in funzione della decisione del Consiglio federale relativa al sistema di galleria.

4.3 Progetto Ferrovia 2000/IIa tappa

L'autorità federale ha dato avvio alla pianificazione di Ferrovia 2000/IIa tappa; si tratta di un progetto finanziato attraverso il Fondo per i grandi progetti ferroviari, accettato in votazione popolare il 29 novembre 1998. L'importo disponibile ammonta a 5,9 miliardi di franchi. Le nuove infrastrutture da realizzare sono allo studio e saranno definite in un Messaggio che il Consiglio federale licenzierà verso la fine del 2003.

I Cantoni, raggruppati in 6 regioni (il Ticino ne costituisce una), sono associati ai lavori. Ad essi compete in particolare l'allestimento degli scenari relativi allo sviluppo della domanda di trasporto e la definizione del sistema ferroviario regionale.

Questa collaborazione e partecipazione attiva comporta l'assunzione di oneri per svolgere determinati studi (prognosi traffico, simulazione effetti di nuove infrastrutture) e verifiche delle proposte elaborate dalla Confederazione rispettivamente dalle imprese di trasporto.

4. ALCUNI PROBLEMI PER IL FUTURO

Il tema dei trasporti ferroviari rappresenta un enorme cantiere a livello svizzero e europeo. All'interno di questo cantiere il Ticino è sollecitato da due appuntamenti:

- ◆ la realizzazione di Alptransit con tutti i nodi problematici ad essa connessa e di cui in parte fa stato il presente messaggio;

- ◆ la pianificazione del progetto Ferrovia 2000 – IIa tappa entro cui si dovranno definire la continuazione a sud di Lugano di Alptransit e il sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia.

Per quanto riguarda questo secondo punto le riflessioni e i progetti sono ancora in fase di definizione come fa stato il processo verbale steso a seguito dell'incontro tenuto il 19 febbraio 2001 a Milano tra il Ministro dei trasporti Pier Luigi Bersani e il Consigliere federale Moritz Leuenberger.

In quell'incontro sono emerse proposte quali:

- ◆ la linea a quattro binari tra Como e Milano (Rosales - Camnago/Seregno)
- ◆ potenziamento linea Camnago/Seregno - Bergamo - Treviglio/Rovato (bretella merci Nord-Est Milano)
- ◆ collegamento Arcisate-Stabio per collegare Varese con l'asse del Gottardo
- ◆ collegamento in prevalenza per merci Novara-Luino-Bellinzona (bretella merci Nord-Ovest di Milano).

Si tratta di indicazioni non certo definitive, ma che cominciano a delineare delle scelte come ad esempio l'abbandono da parte italiana dello snodo di Magenta con spostamento dell'asse merci verso Nord-Est di Milano scelta che parrebbe dunque privilegiare l'asse Lugano-Chiasso-Como.

Per il Ticino due sembrano essere i grandi interessi:

- ◆ per il **trasporto delle persone**: realizzare una specie di "S.Bahn" che colleghi i centri del cantone e quelli del Nord Italia in maniera più veloce e diretta (senza dover cambiar treno). Prossimamente il Consiglio di Stato presenterà un messaggio per la realizzazione della bretella di Camorino che permetterà un collegamento diretto tra Lugano e Locarno;
- ◆ per il **trasporto delle merci**: realizzare un tracciato, il massimo possibile in galleria, diminuendo in modo importante il traffico merci sull'autostrada, ma diminuendo nel contempo il traffico merci sulla linea ferroviaria attuale.

Ecco le due grosse sfide per il Ticino, sfide il cui esito dipenderà chiaramente dal punto di intersezione tra le scelte fatte dalle autorità svizzere da quelle italiane.

L'autorità cantonale con i suoi studi, le sue argomentazioni potrà di certo influenzarne alcune.

6. CONCLUSIONI

La Commissione della gestione esaminando il credito proposto, intende nel contempo esprimere alcune considerazioni:

1. condivide pienamente la posizione del Consiglio di Stato tesa alla realizzazione immediata della galleria del Monte Ceneri, in modo che essa possa essere messa in funzione contemporaneamente alla galleria del San Gottardo;
2. sostiene l'importanza del prolungamento a sud di Lugano di Alptransit, privilegiando la variante Chiasso-Como;

3. ritiene importante la realizzazione di un sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia in cui siano adeguatamente collegati e integrati in un sistema razionale di trasporti per le persone tutti i centri (Bellinzona, Locarno, Lugano, Mendrisio, Chiasso, Como, Varese e Milano);
4. invita il Consiglio di Stato a voler seguire con il necessario impegno e la giusta attenzione i problemi occupazionali legati alle ristrutturazioni del sistema dei trasporti ferroviari;
5. invita il Consiglio di Stato ad intervenire presso le autorità federali affinché con sollecitudine gli agricoltori, le cui aziende agricole sono toccate dal passaggio di Alptransit, possano finalmente ricevere precise indicazioni e possano essere aiutati a trovare soluzioni alternative, privilegiando la compensazione agricola al semplice e costoso indennizzo.



Con queste raccomandazioni la Commissione della gestione invita ad approvare il Messaggio 5086 e il decreto legislativo annesso

Per la Commissione gestione e finanze:

Mario Ferrari, relatore

Beltraminelli - Bignasca (con riserva) - Bonoli -

Brenni (con riserva) - Carobbio Guscelli -

Croce - Etter (con riserva) - Lombardi - Lotti -

Maspoli (con riserva) - Merlini - Pezzati -

Poli (con riserva) - Sadis