

# Rapporto

numero	data	Dipartimento
<b>5187 R</b>	26 febbraio 2002	TERRITORIO
Concerne		

**della Commissione della gestione e delle finanze  
sul messaggio 18 dicembre 2001 concernente la richiesta di un credito  
di fr. 2'485'000.- quale contributo per la costruzione della nuova officina  
ferroviaria della Società Ferrovie autolinee regionali ticinesi (FART)  
finanziata nell'ambito dell'8° credito quadro federale a favore delle  
imprese di trasporto concessionarie e ratifica della convenzione tra  
Confederazione, Cantone Ticino e la Società Ferrovie autolinee regionali  
ticinesi (FART)**

## INTRODUZIONE

Il 18 giugno 2001 e il 6 luglio 2001, le FART hanno trasmesso all'Ufficio federale dei trasporti ed al Dipartimento del territorio la documentazione con la richiesta di finanziamento della nuova officina di Ponte Brolla.

Con lettera del 20 novembre 2001, l'UFT ha accolto la proposta inserendo il finanziamento nell'ambito dell'8° credito-quadro 1993-1997 votato dal Parlamento federale nel 1992.

Il credito quadro ammontava a 1'400 milioni di franchi. A seguito di misure di risparmio, ma anche per il fatto che le richieste di finanziamento erano state limitate il credito fu prorogato in un primo tempo fino al 2000 e di seguito fino al 2005.

Le FART, nell'ambito di quel credito quadro, hanno a disposizione una quota globale lorda di fr. 16 milioni.

Di questi 8,8 milioni sono già stati spesi per il prolungamento e la sistemazione degli incroci a Verscio e Camedo, per la nuova sottocentrale a Ponte Brolla e per il blocco di sicurezza tra Verscio e Ribellasca.

## L'ITER PER LA NUOVA OFFICINA A PONTE BROLLA

L'iter per l'approvazione del progetto di una nuova officina è stato particolarmente lungo e tribolato.

Infatti già negli anni '80 le FART progettarono la realizzazione di un'officina-deposito allo scopo di rimpiazzare l'officina di Locarno-Sant'Antonio rimasta priva di accesso diretto dopo la costruzione del collegamento sotterraneo con la stazione di Locarno FFS.

Il progetto fu presentato all'Ufficio federale dei trasporti nel 1987 ed ottenne la sua approvazione il 18 febbraio 1988.

A seguito di alcuni ricorsi il progetto fu bloccato e fu costituita una speciale commissione di lavoro che approfondì sia la questione dell'ubicazione dell'officina, sia il suo inserimento architettonico.

Il gruppo, dopo approfonditi esami, ritenne Ponte Brolla come luogo più idoneo per la costruzione dell'officina e migliorò sensibilmente il suo inserimento nel contesto paesaggistico della zona.

Le FART presentarono dunque all'UFT un nuovo progetto il 7 febbraio 1995, l'istanza federale approvò il piano il 13 agosto 1996.

Contro questo progetto furono nuovamente interposti dei ricorsi prima al Dipartimento federale dei trasporti e poi al Consiglio federale.

Entrambe le istanze respinsero i ricorsi, in maniera definitiva il 23 giugno 1999 rilevando che, sulla base del sopralluogo, degli atti dell'incarto e delle constatazioni esperite, quella di ponte Brolla risultava la migliore ubicazione.

Con la decisione del Consiglio federale i piani presentati nel 1996 hanno assunto il valore di una licenza di costruzione che scadrà il 23 giugno 2004.

## **LA NECESSITÀ DELL'OPERA**

Come detto sopra, con l'interramento della linea ferroviaria da Muralto a Solduno è stato interrotto il raccordo con l'officina esistente, situata in Via Simen a Locarno, questo rende complesso il lavoro di manutenzione.

D'altra parte i lavori di revisione, manutenzione e riapertura del materiale rotabile oggi vengono effettuati in sei luoghi geograficamente distanti fra loro e più precisamente:

- i piccoli lavori nella stazione sotterranea a Muralto;
- le revisioni più rilevanti nella vecchia officina di Sant'Antonio;
- il disinserimento e l'inserimento dei carrelli, come altri lavori nel capannone di Ponte Brolla;
- altri interventi nell'officina di Domodossola;
- la revisione del sistema frenante a Soletta e Worb;
- la tornitura degli assali ecc.. a Landquart.

La costruzione della nuova officina concentrerebbe in un unico luogo queste operazioni evitando un grosso dispendio di risorse per lo spostamento delle varie componenti dei veicoli, ma anche per lo spostamento del personale incaricato di svolgere gli interventi.

La concentrazione dei lavori a Ponte Brolla permetterebbe di assumere compiti oggi delegati all'esterno utilizzando lo stesso numero di dipendenti già oggi impiegati nel settore della manutenzione.

La realizzazione della nuova officina è dunque necessaria per poter effettuare, in maniera razionale, economica e conforme alle prescrizioni previste dai fornitori, la revisione del parco veicoli ferroviari.

A questo proposito va sottolineato la necessità di poter realizzare l'officina prima del 2004 poiché a partire da quella data iniziano le revisioni di routine dei vari veicoli; revisioni che riguardano i freni e i carrelli, i motori, le giostre, le traverse e le casse.

Si tratta di revisioni obbligatorie previste dalla legge e sarebbe auspicabile potessero avvenire nella nuova officina e quindi in Ticino.

## **CARATTERISTICHE DELL'OPERA**

I lavori dello speciale gruppo hanno permesso di adattare la costruzione alle caratteristiche morfologiche ed anche idrogeologiche del sito.

La nuova officina, lunga come il deposito attualmente esistente, ma più larga e più alta comprende quattro settori operativi:

- i settori di lavorazione diretta sui convogli con due fosse e relative passerelle;
- il settore di lavorazione e lavaggio dei carrelli;

- il settore attrezzato per la lavorazione dei pezzi smontati;
- il settore delle piccole officine, sopra il quale è situato il magazzino.

Particolare cura è stata riservata alla sistemazione esterna dell'officina in modo da migliorare il suo inserimento. Verrà demolita una vecchia baracca, verrà abbattuto uno stabile piuttosto fatiscente, l'area esterna verrà risistemata con la formazione di un terrapieno e con la piantagione di alberi. Infine verrà ricoperto, a monte dell'officina, un tratto della vecchia ferrovia scavato in una profonda fossa in modo da ricostituire il dosso preesistente con piantagioni adeguate al sito.

La nuova proposta è ora accolta dal comune di Tegna e non entra in conflitto con le esigenze dei ristoratori della zona.

## **I COSTI DEL PROGETTO**

Il costo dell'opera, progettata dagli architetti Moro&Moro di Locarno, ammonta a 6'045'000.- L'utilizzazione parziale di alcune infrastrutture dell'attuale officina ha permesso di contenere i costi.

Il finanziamento del progetto è assicurato nella misura del 57,9% dalla Confederazione e dal Cantone in base all'art. 56 della Legge federale sulle ferrovie e il rimanente è a carico delle FART.

A carico della Confederazione	fr.	1'015'000.-
A carico del Cantone	fr.	2'485'000.-
A carico delle FART	<u>fr.</u>	<u>2'545'000.- *</u>
Totale	fr.	6'045'000.-

\* La partecipazione delle FART è finanziata nella misura di fr. 1'000'000.- con parte dei proventi provenienti dalla vendita alla città di Locarno del sedime dove sorgono le vecchie officine.

Le modalità di finanziamento dell'investimento e le condizioni di utilizzazione del prestito sono fissate in una convenzione allegata al presente Messaggio.

## **UN PRESTITO RIMBORSABILE**

A questo proposito è necessaria una precisazione. I contributi della Confederazione e del Cantone sono concessi sotto la forma del prestito rimborsabile poiché si tratta di un'opera che non rientra nelle infrastrutture, ma negli interventi legati al comparto produzione.

D'altra parte l'art. 11 della Convenzione citata afferma che:

1. La FART rimborsa alla Confederazione in rate annuali il prestito stanziato da quest'ultima secondo l'art. 1 della presente convenzione. Di regola, la quota di rimborso annuale sarà dedotta dai contributi versati secondo l'art. 49 della Lferr.
2. Il Cantone decide in merito al rimborso della sua quota.

La Commissione della gestione ha comunque chiesto delucidazioni al Consiglio di Stato poiché il Messaggio parla di credito ed anche il decreto legge si esprime negli stessi termini.

Con lettera del 29 gennaio 2002 il Consiglio di Stato ha riformulato il decreto legislativo modificando l'art. 1 e l'art. 3 sostituendo al termine "credito" il termine "prestito".

Va precisato che si tratta di un prestito senza interessi rimborsabile sull'arco di cinquant'anni.

\* \* \* \* \*

Con queste osservazioni la Commissione della Gestione invita ad approvare il decreto legislativo modificato e allegato al presente rapporto ed a concedere alle FART un prestito di fr. 2'485'000.-.

Per la Commissione gestione e finanze:

Mario Ferrari, relatore

Beltraminelli - Bignasca (con riserva) - Bonoli -

Brenni - Carobbio Guscetti - Croce - Lepori Colombo -

Lombardi - Lotti - Merlini - Poli (con riserva) - Sadis

Disegno di

## **DECRETO LEGISLATIVO**

**concernente la concessione alla Società Ferrovie autolinee regionali ticinesi (FART) di un prestito di fr. 2'485'000.- per la realizzazione del progetto della nuova officina ferroviaria a Ponte Brolla finanziata nell'ambito dell'8° credito-quadro federale a favore delle imprese di trasporto concessionarie e la ratifica della relativa convenzione tra Confederazione, Cantone Ticino e FART**

Il Gran Consiglio  
della Repubblica e Cantone Ticino

- richiamato l'art. 56 della Legge federale sulle ferrovie del 20.12.1957;
- visto il messaggio 18 dicembre 2001 n. 5187 del Consiglio di Stato;
- visto il rapporto 26 febbraio 2002 n. 5187 R della Commissione della gestione e delle finanze,

**d e c r e t a :**

### **Articolo 1**

Alla Società FART è concesso un prestito di fr. 2'485'000.- per la realizzazione del progetto della nuova officina a Ponte Brolla.

### **Articolo 2**

È ratificata la Convenzione tra la Confederazione e il Cantone Ticino da una parte e la Società FART dall'altra, per il finanziamento del progetto indicato all'articolo 1.

### **Articolo 3**

Il prestito di fr. 2'485'000.- è iscritto al conto degli investimenti del Dipartimento del territorio, Sezione dei trasporti.

### **Articolo 4**

Trascorsi i termini per l'esercizio del diritto di referendum, questo decreto è pubblicato nel Bollettino ufficiale delle leggi e degli atti esecutivi ed entra immediatamente in vigore.