

# Rapporto

numero	data	Dipartimento
<b>5346 R</b>	26 febbraio 2003	TERRITORIO
Concerne		

## **della Commissione della gestione e delle finanze sul messaggio 18 dicembre 2002 concernente la richiesta di un credito di 25,4 milioni di franchi per la realizzazione del collegamento ferroviario diretto Locarno-Lugano attraverso la galleria di base del Monte Ceneri nell'ambito del progetto "Sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia"**

- 1) Il progetto della nuova trasversale ferroviaria alpina al San Gottardo riveste per il Cantone Ticino una rilevanza strategica fondamentale da tre punti di vista:
- costituisce un'infrastruttura in grado di sostituire la secolare linea esistente di montagna e offrire così un'alternativa per il traffico merci su strada;
  - migliora in modo sostanziale l'inserimento del Ticino nella rete delle città svizzere grazie a tempi di percorrenza notevolmente ridotti rispetto a quelli attuali e accresce la competitività e attrattività del Cantone;
  - crea la premessa per attuare un sistema ferroviario regionale rapido per i bisogni della mobilità interna.

Il collegamento oggetto del Messaggio presentato costituisce un elemento chiave dell'appena menzionato sistema ferroviario regionale. Con esso anche l'agglomerato di Locarno viene ad integrarsi nella rete cantonale in modo molto attrattivo. Si potrà così disporre di un sistema in grado di contribuire in termini sostanziali a soddisfare i futuri bisogni di mobilità.

Occorre inoltre ricordare che mediante un'ottima integrazione tra asse ferroviario principale (AlpTransit) e il Sistema ferroviario regionale (TILO) si contribuisce in modo determinante al raggiungimento di obiettivi cantonali di livello strategico, espressi in diversi documenti, e segnatamente nel Piano Direttore Cantonale, relativi all'organizzazione del territorio (Città-regione) e alla salvaguardia dell'ambiente (PRA) nonché al postulato relativo all'attuazione delle ricadute economiche positive di AlpTransit.

- 2) La bretella per il collegamento diretto Locarno-Lugano collega l'esistente linea Bellinzona-Locarno con la nuova linea di base del Monte Ceneri. Ha una lunghezza di circa 1,8 km ed è a cielo aperto.
- La stessa è parte integrante dal profilo tecnico e formale del progetto della nuova trasversale ferroviaria alpina al San Gottardo e più specificatamente della galleria del Monte Ceneri/Nodo di Camorino. Essa soggiace pertanto alle stesse disposizioni della Legge federale sulle ferrovie (L ferr RS, 742.01) e della Legge federale sull'espropria-

zione (L Espr, RS 711). Essa è esaminata dal Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni nella procedura di approvazione dei piani per la galleria del Monte Ceneri. La Confederazione incarica AlpTransit Gottardo SA di acquisire, a titolo provvisorio o definitivo, i fondi necessari.

Per la realizzazione dell'opera sono necessari degli espropri.

- 3) Con lettera del 25 gennaio 2001 il Capo del Dipartimento federale competente on. Moritz Leuenberger ha segnalato al Consiglio di Stato la necessità di disporre della decisione definitiva del Cantone Ticino in merito al finanziamento del collegamento diretto Lugano-Locarno, entro la data d'inizio dell'esposizione pubblica dei piani. Tale esposizione è prevista a decorrere dai primi giorni di aprile del 2003.

Una decisione tempestiva del Parlamento cantonale va anche vista come un segnale concreto e tangibile dell'importanza che il Cantone attribuisce alla galleria di base del Monte Ceneri. Questo segnale ha anche una rilevanza politica non indifferente, in un momento in cui sembrerebbe riaffacciarsi la proposta di rinvio dell'opera di alcuni anni a causa delle sopraggiunte difficoltà finanziarie della Confederazione.

- 4) La commissione della gestione e delle finanze dedica infine un capitolo alle implicazioni del progetto AlpTransit dal profilo dell'organizzazione territoriale e dell'ambiente, per rispondere agli interrogativi che ancora qualcuno nutre.

L'organizzazione territoriale del Cantone si è andata modificando parallelamente all'evoluzione delle vie di comunicazione.

Nel periodo che ha preceduto la costruzione della ferrovia del Gottardo nel 1882 il territorio era molto frammentato; solo la costruzione della rete delle strade maestre nella prima metà del secolo ha permesso di favorire una certa integrazione. Poi, con la nuova ferrovia, si è progressivamente formata una "spina dorsale" da Airolo a Chiasso, costituita da insediamenti che dalla nuova linea hanno tratto la loro linfa vitale. Si sono così sviluppati alcuni poli insediativi organicamente collegati tra di loro e con i maggiori centri d'Oltralpe così come hanno visto la luce le prime iniziative di promozione turistica e industriale. Attorno al 1960, con la realizzazione a tappe dell'autostrada e la crescente motorizzazione, l'urbanizzazione si è diffusa dando forma a insediamenti più dispersi attorno ai centri di Bellinzona, Locarno, Lugano, Chiasso e Mendrisio.

La storia ci insegna che la competitività e l'attrattività di un territorio va esaminata e promossa tenendo conto della natura e delle funzioni del sistema di vie di comunicazione che si è andato sviluppando e che nel prossimo futuro conoscerà nuovi impulsi. Essi saranno sicuramente determinati anche dalla progressiva realizzazione, a livello europeo, di una moderna rete ferroviaria ad alte prestazioni destinata a sostituire e completare quella esistente.

L'inserimento di AlpTransit nel contesto territoriale ha quindi assunto un significato particolarmente importante per il Cantone da due punti di vista.

Da un lato la scelta del tracciato doveva essere valutata in funzione delle possibilità di sviluppare sinergie con il territorio circostante, così da creare le premesse per beneficiare delle potenziali ricadute positive in termini di accessibilità e di valorizzazione dei fattori di localizzazione del Ticino.

D'altro lato la nuova infrastruttura doveva poter essere collocata in modo il più possibile indolore in un territorio già molto sollecitato dalle attività antropiche e in un paesaggio dall'equilibrio delicato.

In tal senso il Consiglio di Stato ha incaricato nel 1993 il "Gruppo di riflessione", presieduto dall'architetto Aurelio Galfetti, di allestire un "Progetto di grande massima per un'AlpTransit Ticino". Sulla base di questo indirizzo progettuale, che ha disegnato il tracciato della nuova ferrovia da Biasca a Chiasso, il Cantone è riuscito a trovare un'intesa con la Confederazione e le FFS, che ha consentito di definire una scelta concordata nei suoi elementi essenziali, dopo aver scartato ipotesi penalizzanti per il Cantone.

L'opera progettata, nella fase di esercizio, è destinata anche a proteggere il delicato ecosistema alpino, minacciato dalla crescita del traffico stradale pesante.

La progressione di quest'ultima è infatti stata rapidissima sin dall'apertura della galleria stradale nel 1980 e mette oggi a rischio la stessa funzionalità dell'autostrada. Il progetto AlpTransit consente di realizzare una vera e propria ferrovia di pianura da Basilea a Chiasso.

Con l'eliminazione delle ripide pendenze della linea esistente, raccorciando la lunghezza dell'itinerario e con la riduzione dei tempi di percorrenza, la ferrovia è in grado di compiere un notevole guadagno di produttività e di creare le premesse, insieme con altri provvedimenti, per il trasferimento del traffico dalla strada alla rotaia. La nuova opera verte quindi a ridurre le emissioni del traffico stradale e a salvaguardare l'autostrada A2 per i bisogni cantonali.

Al momento il progetto AlpTransit è limitato alla realizzazione della galleria di base del San Gottardo, del Monte Ceneri e dello Zimmerberg. L'opera è quindi ancora incompleta. A mente di questa Commissione vanno confermate tutte le iniziative del caso per promuoverne il suo completamento e ottenerne quindi gli effettivi benefici scaricando dal traffico la linea esistente negli agglomerati di Bellinzona, Lugano e nel Mendrisiotto e amplificando i vantaggi ottenibili grazie all'aumentata attrattività del Cantone.



La Commissione della gestione e delle finanze propone l'accettazione della richiesta di credito.

Per la Commissione gestione e finanze:

Francesca Lepori Colombo, relatrice  
Beltraminelli - Bignasca - Bonoli - Brenni -  
Carobbio Guscetti - Croce - Ferrari Mario -  
Foletti - Ghisletta R. - Lombardi - Lotti -  
Merlini - Poli - Sadis