

Rapporto

numero	data	Dipartimento
5902 R	4 settembre 2007	TERRITORIO
Concerne		

**della Commissione della gestione e delle finanze
sul messaggio 13 marzo 2007 concernente la richiesta di un credito
di CHF 72 mio quale contributo per la costruzione del nuovo
collegamento ferroviario Lugano (Chiasso-Como)-Mendrisio-Varese-
Gallarate-Aeroporto di Malpensa (FMV) nell'ambito del sistema
ferroviario regionale Ticino-Lombardia (TILO)**

1. CONSIDERAZIONI GENERALI

Dopo la concessione alla fine del 2005 del credito di 2.5 milioni di franchi quale partecipazione alle spese per l'allestimento del progetto definitivo, il Consiglio di Stato richiede ora al Gran Consiglio la concessione di un credito di Fr. 72 milioni quale contributo per la costruzione del nuovo collegamento ferroviario Lugano (Chiasso-Como)-Mendrisio-Varese-Gallarate-Aeroporto di Malpensa (FMV) nell'ambito del sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia (TILO), il cui costo totale è di Fr. 137 milioni sul lato Svizzero e Euro 204 milioni su quello italiano.

Si tratta di un'importante opera ferroviaria transfrontaliera, genere di opera che da tempo non se ne vedono più in Ticino. Infatti dopo lo smantellamento delle numerose ferrovie regionali costruite all'inizio del ventesimo secolo nel corso degli anni '70 del secolo scorso (si pensi per citarne alcune alla Lugano-Cadro-Dino, alla Lugano-Tesserete, alla ferrovia della Vallemaggia o alla Biasca – Acquarossa), l'offerta di trasporto ferroviario in Ticino si è ridotta, limitandosi alla rete delle Ferrovie Federali Svizzere e alle linee a scartamento ridotto Lugano – Ponte Tresa e Centovallina.

Per queste ultime due linee sono stati di recente investiti parecchi milioni per il loro ammodernamento, non senza polemiche sia per la Centovallina che per la Lugano – Ponte Tresa, opera quest'ultima tassello importante del sistema integrato dei trasporti del Luganese (PTL).

Il clima politico attorno alla Mendrisio – Varese - Malpensa appare oggi più propizio, anche nelle zone interessate dal tracciato, poiché vi sono parecchi motivi che parlano a suo favore, anche grazie ai finanziamenti vincolati (nel tempo !), garantiti per direttissima dalla Confederazione nell'ambito della recentissima Legge federale sul fondo infrastrutturale.

La giustificazione principale dell'opera risiede proprio nella necessità di potenziare il trasporto integrato nel nostro Cantone, alleggerendo i tratti autostradali di maggior traffico ed il tratto Lugano – Mendrisio è il più sollecitato.

Con il nuovo collegamento ferroviario transfrontaliero si intende infatti realizzare segnatamente i seguenti obiettivi:

- estendere la rete ferroviaria regionale TILO allacciando l'area di Varese, oggi non servita; potenziando così il sistema S-Bahn ticinese

- migliorare i collegamenti con la Romandia (Lugano-Losanna in 3h 15', invece delle attuali 5h 20');
- creare un raccordo diretto con la Malpensa (da Lugano in ca. 1 ora).

Il collegamento si realizza attraverso la costruzione di un raccordo di 5.7 km, di cui 2 km in Svizzera, tra l'attuale linea delle Ferrovie dello Stato (FS) Varese-Porto Ceresio, in prossimità di Arcisate, ed il binario industriale Mendrisio-Stabio. Sono inoltre necessari importanti adattamenti infrastrutturali del tratto Arcisate-Varese e del binario industriale Mendrisio-Stabio. Complessivamente il tratto Varese-Mendrisio misura 17.7 km, di cui 6.6 km in Svizzera.

Il nuovo raccordo consente di mettere in rete l'asse del San Gottardo con la linea FS/RFI Varese-Gallarate e di conseguenza con la direttrice del Sempione. Inoltre, tramite la realizzazione in atto di un breve raccordo a Busto Arsizio diventa possibile raggiungere direttamente l'aeroporto intercontinentale della Malpensa.

La progettazione di questa nuova linea, prosegue a spron battuto, fatto assolutamente inusuale per un'opera transfrontaliera, per di più ferroviaria, del costo totale di oltre 350 milioni di franchi e destinata solo al traffico passeggeri.

Il finanziamento dell'opera appare assicurato.

Da parte Svizzera la FMV è stata inserita nelle opere urgenti di prima fase nell'ambito della nuova Legge sul Fondo infrastrutturale, approvata dalle Camere Federali alla fine del 2006, e la Confederazione ha previsto un contributo del 50% sull'investimento totale in territorio svizzero.

Da parte Italiana le assicurazioni per il tramite di protocolli d'intesa e politiche ai massimi livelli (ministro Di Pietro) sono state ribadite in modo inequivocabile.

I due messaggi 5651 ed il presente sono esaustivi per quel che riguarda il tipo di opera, le sue caratteristiche e la sua giustificazione nel sistema ferroviario TILO.

La commissione, che approva la realizzazione dell'opera ha focalizzato la sua attenzione su aspetti non così sviluppati nel messaggio, per poter fornire al Gran Consiglio un quadro il più possibile esaustivo riguardo la complessa realizzazione dell'opera e la sua gestione, in particolare riguardo ai costi ed alla copertura del costo non coperto.

2. ORGANIZZAZIONE DEL PROGETTO

Il committente dell'opera per la progettazione definitiva e per la costruzione, con relativa direzione di progetto, in Svizzera è garantita dalle FFS rispettivamente da Rete ferroviaria italiana (RFI) per il territorio italiano.

È dunque stata prevista un'organizzazione di progetto che tiene conto della separazione territoriale delle tratte e dell'esigenza di assicurarne l'indispensabile coordinamento.

Al Comitato di coordinamento italo-svizzero, presieduto dal capo della Divisione dello sviluppo territoriale del DT Riccardo De Gottardi, spetta il compito di coordinare aspetti transfrontalieri. Tale funzione gli è stata attribuita dal Comitato direttivo incaricato della concretizzazione della Convenzione tra Svizzera e Italia del 2001 sull'adeguamento delle rispettive reti ferroviarie al progetto AlpTransit.

Le direzioni di progetto sul lato svizzero e su quello italiano sono costantemente in contatto per gli aspetti di ordine tecnico.

I rappresentanti del Cantone dirigono il Comitato di coordinamento e accompagnano il progetto, in particolare sostenendo la Direzione di progetto nei rapporti con le Autorità locali.

Anche durante la fase esecutiva si prevede, secondo modalità in via di definizione, il coinvolgimento del Cantone, segnatamente della Divisione delle costruzioni, per quanto riguarda la direzione dei lavori.

Il Cantone ha quindi un ruolo sussidiario e di complemento alla direzione del progetto.

3. STATO DEL PROGETTO, COSTI E TEMPI DI REALIZZAZIONE

Come evidenziato a pagina 1 del messaggio il livello attuale di progettazione, curato dalle FFS, è quello di massima e vi è una bozza del progetto di pubblicazione. Il progetto di pubblicazione, nel frattempo, è stato trasmesso all'Ufficio federale dei trasporti per verifica. Se non ci saranno problemi, la pubblicazione potrà avvenire nelle prossime settimane.

Ciò vuol dire che la stima dei costi non raggiunge quella di un progetto definitivo (+/- 10%), livello di progettazione che di regola viene raggiunto in occasione della richiesta di crediti di costruzione presso il Gran Consiglio, ma è più approssimativo (+/- 20%). Il motivo dell'urgenza della concessione del credito risiede nella necessità di iniziare i lavori entro la fine del 2008, pena la decadenza dei sussidi federali ! Questa condizione appare molto rigida e costringe ad una progettazione assai celere. La commissione esprime qualche preoccupazione in relazione all'approfondimento del progetto e alle possibili sorprese, in considerazione pure che i necessari espropri, ca. 80'000 m², non sono ancora stati effettuati.

Ai costi previsti occorre inoltre aggiungere la sistemazione del piazzale della stazione di Stabio e i preinvestimenti in vista della realizzazione della SPA394. Per quanto riguarda la stazione di Stabio, il progetto di massima, elaborato nel frattempo su mandato di FFS, Cantone e Comune, indica in 1.65 mio di CHF il costo dell'intervento; quest'ultimo sarà finanziato dai committenti summenzionati, secondo modalità ancora da concordare.

L'obiettivo molto ambizioso è di mettere in esercizio la nuova linea ferroviaria dal dicembre 2011.

Durante i lavori vi saranno perturbazioni alla linea attuale Mendrisio – Stabio, con numerose chiusure d'esercizio.

4. PROGETTI PARALLELI

Con l'opera verranno migliorati gli accessi al marciapiede della stazione di Mendrisio, dov'è previsto pure un nuovo impianto di sicurezza.

A Stabio oltre alla nuova stazione verrà realizzato un P+R di competenza del servizio immobili delle FFS.

Si ricorda che La scheda di PD 12.29.1 indica che i nuovi impianti della FMV dovranno tener conto della linea ferroviaria turistica della Valmorea. In pratica ciò consiste nel garantire anche in futuro la fruibilità della linea da parte di treni turistici a partire da Mendrisio. Questo è stato considerato nella progettazione della FMV.

5. FINANZIAMENTO DELL'OPERA

Nel mese di luglio 2007 gli Uffici competenti del DATEC hanno preso posizione sull'esatta ripartizione dei costi tra i vari enti. La Confederazione versa un contributo fisso equivalente al 50% del preventivo di spesa di 134 mio fr. (base prezzi 2003), ossia 67 mio di fr.. Essa riconosce unicamente il rincaro. Questo importo è prelevato dal Fondo infrastrutturale.

Sulla base delle trattative in corso tra Cantone ed FFS, che disporranno del contributo fisso della Confederazione, si prevede tuttavia che i costi saranno assunti in ugual misura

dai due enti. Di conseguenza eventuali aumenti dei costi finali saranno assunti nella misura del 50% dalle FFS ed il contributo del Cantone ammonterà comunque al 50% dei costi finali.

Un tale finanziamento rappresenta per il Cantone un onere molto importante, in considerazione dell'interesse internazionale dell'opera. Se si paragona il finanziamento della nuova linea ferroviaria con i contributi federali nell'ambito della costruzione delle Strade nazionali, l'importo concesso dalla Confederazione non appare molto elevato.

La Commissione è dell'avviso che trattandosi di un **collegamento di valenza internazionale la partecipazione della Confederazione avrebbe potuto essere certamente superiore.**

6. ESERCIZIO DELL'OPERA - COSTO NON COPERTO E RELATIVO FINANZIAMENTO

La nuova linea ferroviaria sarà riservata al traffico passeggeri.

Si prevedono ca. 7'000 utenti al giorno, un'utenza considerata di tutto rispetto . A titolo di paragone in Ticino nel 2005 vi erano ca. 9'000 passeggeri tra Lugano e Bellinzona., 7'500 tra Lugano e Mendrisio e 5'000 tra Bellinzona e Locarno.

Si prevede una copertura dei costi, dopo qualche anno d'esercizio, di ca. il 60%.

Il costo non coperto previsto sul territorio svizzero è stimato per il traffico regionale a ca. 1,5 milioni di franchi; con l'entrata in vigore della NPF la partecipazione della Confederazione sarà del 52%, mentre fino a fine 2007 la percentuale è del 70% !

Il Cantone secondo le previsioni attuali sarà quindi chiamato a versare un indennizzo di ca. fr. 750'000.- annui per la copertura del costo non coperto. .

Il finanziamento dell'offerta di lunga percorrenza Lugano-Malpensa, che non è una prestazione del traffico regionale, non è ancora stato chiarito. Il costo non coperto in territorio svizzero per dei collegamenti biorari dovrebbe aggirarsi attorno ad 1 mio di fr. supplementari.

È prevista la separazione tra il gestore della linea (infrastruttura) e quello dei servizi (offerta di prestazioni).

FFS-Infrastruttura rispettivamente RFI (Rete ferroviaria italiana), quali gestori di rete, si occuperanno della linea (gestione, manutenzione, vendita delle tracce ecc.) ed il costo non coperto in Svizzera è assunto completamente dalle FFS.

Valutazioni effettuate da FFS mostrano che a seguito della realizzazione della FMV, risulta un maggior onere annuo assunto dalla Divisione Infrastruttura delle FFS di ca. 1.7 mio di fr.. I costi di manutenzione e per energia sono valutati in ca. 2. mio di franchi e gli introiti per vendita di tracce in ca. 340'000 fr..

Aggiornamenti del calcolo sono previsti nel corso dell'approfondimento del progetto.

La gestione del servizio potrà essere assegnata a qualsiasi impresa abilitata ad offrire prestazioni di servizio ferroviario. Per quanto riguarda il traffico regionale, da parte cantonale si auspica un'estensione del mandato di prestazione a TILO SA (per il tramite delle FFS), che già gestisce il servizio ferroviario regionale in Ticino. La questione è comunque da regolare con la Regione Lombardia, che finanzierà il servizio sul territorio italiano.

Non è prevista la costituzione di una società mista con la responsabilità globale. È comunque da escludere il rischio che si realizzi solo il tratto su territorio Svizzero. Il progetto FMV è il frutto di una stretta collaborazione tra Italia e Svizzera, che verrà siglata da un Accordo specifico sul nuovo collegamento. Attorno a fine 2007/inizio 2008 è prevista l'approvazione del progetto definitivo e del credito anche sul lato italiano. I lavori sono

sempre proceduti e procederanno in modo coordinato. Il Comitato di coordinamento ha incontri regolari.

Anche per le spese di gestione la commissione è dell'avviso che un collegamento internazionale così importante debba poter beneficiare assolutamente di una **maggior copertura dei costi d'esercizio da parte della Confederazione e non rientrare nel concetto di copertura dei costi non coperti del traffico regionale.**

7. COLLEGAMENTO CON MALPENSA

Il collegamento con l'aeroporto di Malpensa verrà favorito. Da Lugano Malpensa sarà raggiungibile ca. ogni 2 ore in poco più di un'ora senza cambiamento di convoglio, ma grazie a questo nuovo collegamento anche la nuova fiera di Milano a Rho/Pero sarà più raggiungibile dal Ticino.

La linea è dimensionata per un futuro sviluppo dell'offerta Lugano-Malpensa a cadenza oraria (si presume nell'orizzonte AlpTransit).

Nel rapporto sul progetto preliminare si insiste che il collegamento non può essere giustificato unicamente dall'utenza che si reca all'aeroporto, infatti, in base all'attuale domanda complessiva, sarebbero solo 280 i passeggeri che giornalmente dal Ticino si recano alla Malpensa.

Ma l'importanza strategica della linea non risiede solo nel portare i ticinesi all'hub della Malpensa. La grande sfida risiede infatti nel cercare di portare in Ticino una fetta dei 21 milioni di passeggeri annui che utilizzano l'aeroporto intercontinentale della Malpensa e che non possono usufruire dello scalo di Lugano, con una connessione rapida ed interessante, permettendo magari di soggiornare in Ticino e recarsi durante il giorno in Lombardia, fenomeno inverso al frontalierato attuale.

Anche perché attualmente sono molti i frontalieri che quotidianamente si recano in Ticino, ma la tendenza potrebbe cambiare com'è avvenuto negli anni '90 dove dopo la punta di 40'000 nel 1991 il loro numero si è ridotto a poco più di 25'000 .alla fine del decennio.

8. OPERE STRADALI E SINERGIE CON FERROVIA

In origine la strada SPA394 Stabio – Gaggiolo doveva essere costruita prima della ferrovia. Ora nella relazione tecnica del progetto di massima della nuova ferrovia si presuppone che la nuova strada sarà realizzata assieme alla nuova linea ferroviaria, ma già si sa che non sarà così.

Nell'aprile del 2006 il Consiglio Federale ha approvato il piano settoriale dei trasporti che inserisce la SPA 394 Mendrisio – Gaggiolo nella rete di base delle strade d'importanza nazionale. La decisione definitiva sullo statuto di strada nazionale è di competenza del Parlamento Federale ed è attesa per il 2009. Secondo la comunicazione del DATEC (il Dipartimento federale competente), la realizzazione della SPA 394 avverrà solo al momento in cui sarà realizzata l'autostrada tra Varese ed il Gaggiolo sul versante italiano.

Il recente protocollo d'intesa tra il Ministero italiano delle infrastrutture, la Regione Lombardia, la provincia di Varese, la rete ferroviaria Italiana e l'ANAS del marzo del 2007, indica il 2009 come anno di realizzazione della tangenziale Nord – Est di Varese, che tuttavia non comprende il tratto Malnate – Gaggiolo.

L'impressione è quindi quella che la realizzazione della strada slitterà ancora nel tempo per cui sarà necessario anticipare alcune opere stradali nell'ambito della costruzione della ferrovia. Si auspica che questo differimento nel programma non abbia importanti conseguenze sui costi. L'unico punto critico importante è rappresentato dall'intersezione tra la nuova strada di raccordo allo svincolo sud in zona punto franco, dove il progetto

stradale prevede di passare sotto la ferrovia. L'ufficio federale delle strade (USTRA) esclude il preinvestimento per cui gli approfondimenti sono ancora in corso.

9. ASPETTI AMBIENTALI

Come tutte le nuove linee sia stradali che ferroviarie, la nuova ferrovia provoca un effetto barriera, interrompendo alcune linee di passaggio della micro e piccola fauna.

Il progetto prevede quale compensazione ambientale in particolare dei passaggi faunistici. Sono previsti ca. 300 metri di ripari fonici in territorio di Stabio.

Con il progetto vengono sottratti ca. 50.000 m² di terreno agricolo che verranno in parte compensati realmente, in parte per il tramite di un contributo pecuniario sostitutivo.

Il progetto dovrebbe contribuire a migliorare la qualità dell'aria del Mendrisiotto ed è un tassello essenziale del Piano dei trasporti del Mendrisiotto.

10. INFORMAZIONE E CAMBIAMENTO DI MENTALITÀ

Nonostante l'interesse per la nuova linea ed un buon potenziale di utenti di diversa natura (frontalieri, studenti dei poli universitari, aeroporto, collegamento con la Svizzera francese, alternativa su Milano...), l'utilizzo del treno non sarà cosa immediata. Sappiamo infatti che per molti l'automobile rappresenta in assoluto il vettore di trasporto più attrattivo.

Occorrerà quindi invogliare i possibili utenti a prendere il treno e favorire un cambiamento di mentalità con un'informazione mirata, ripetuta e capillare, nonché una politica dei prezzi, soprattutto nei primi tempi, assolutamente attrattiva.

Si invita il Dipartimento del Territorio a prevedere opportuni mezzi finanziari a tal scopo.

Si auspica pure che adeguati P+R vengano realizzati su territorio italiano, il più vicino possibile all'origine del traffico.

11. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

La commissione condivide l'importanza di questo nuovo collegamento ferroviario che rappresenta una grossa opportunità per migliorare la mobilità integrata e l'accessibilità del Cantone ma a condizione di cambiare le abitudini di molti pendolari, in particolari frontalieri ed il compito non appare semplice.

Avrebbe certamente preferito disporre di un progetto definitivo più dettagliato e preciso prima di concedere un credito così importante. I tempi legati alle scadenze del finanziamento del fondo infrastrutturale purtroppo non lo permettono.

Appare perciò indispensabile fare presente che vi sono ancora alcune incognite, vale a dire rischi che devono essere assunti votando il credito, nell'ambito della realizzazione l'opera, in particolare:

- coordinamento con il progetto parte italiana
- coordinamento con progetti paralleli (tra l'altro Stazione Mendrisio, Strada Stabio est - Giaggiolo)
- stima dei costi +/- 20%
- ricorsi e espropri
- aspetti gestionali di dettaglio

Si ricorda che nel quadro della nuova impostazione della perequazione finanziaria e dei compiti tra Confederazione e Cantoni (NPC) il traffico regionale subirà un'importante perdita di contributi federali di ca. 13 milioni di franchi l'anno (vedi allegato). È comunque

anche vero che il Cantone registrerà in altri settori dell'Amministrazione importanti sgravi finanziari che gli consentiranno di acquisire ampi margini di manovra per valutare, secondo le proprie priorità, se compensare o meno la riduzione di contributi, come quella che si verificherà nel settore dei trasporti pubblici.

Vista la tendenza al miglioramento dell'offerta del trasporto pubblico la commissione ricorda come il suo finanziamento debba sempre essere assicurato e l'offerta giustificata e auspica perciò un incremento del numero degli utenti ed una costante revisione critica dell'offerta.

In conclusione per ciò che riguarda il collegamento Mendrisio – Varese si invita il Consiglio di Stato ad informare il Gran Consiglio sull'evoluzione dell'opera (in particolare dei costi) e ad insistere presso l'autorità federale, anche con l'ausilio della deputazione ticinese alle Camere Federali, affinché la nuova linea ferroviaria possa essere considerata d'importanza Nazionale e non solo quale alleggerimento del traffico d'agglomerato.



Con queste considerazioni che si aggiungono a quelle contenute nel Messaggio, la Commissione della gestione e delle finanze invita il Gran Consiglio ad approvare il decreto legislativo allegato al messaggio governativo.

Per la Commissione gestione e finanze:

Paolo Beltraminelli, relatore

Bacchetta-Cattori - Bertoli - Bignasca A. (con riserva) -

Bobbià (con riserva) - Bonoli - Celio - Foletti (con riserva) -

Ghisletta R. - Gobbi N. - Lurati - Merlini - Pinoja - Vitta

La partecipazione dei vari enti al traffico regionale 2008 secondo le basi legali in vigore

