

INTERPELLANZA

Festeggiamenti AlpTransit e interessi del Ticino: DATEC, UFT, FFS, AlpTransit,... come mai tutti uguali?

del 17 febbraio 2016

Il nove giugno 2015 avevo inoltrato un'interpellanza (v. allegato) volta ad attivare il Consiglio di Stato (CdS) nell'organizzazione degli eventi legati ai festeggiamenti per l'apertura di AlpTransit al fine di prendere in mano in modo convinto e determinato gli interessi cantonali da tutelare. L'evasione dell'interpellanza ha necessitato di ben sei mesi avendo ricevuto la risposta orale nella sessione di Natale, ben lontana dai dieci giorni previsti per l'evasione di questo tipo di atto parlamentare (la nota di risposta del CdS trasmessa dalla Cancelleria la trovate in allegato).

Come è poi andata a finire, con, sembrerebbe, l'assegnazione di appalti a ditte d'oltralpe, lo avete potuto recepire in queste settimane dai media.

Nessuno mette in discussione la valenza dell'opera. Preoccupa invece la mentalità con cui i vari attori federali si avvicinano a varie problematiche che toccano evidenti interessi cantonali.

Mi permetto di seguito di presentare altri due dossier a tutt'oggi in sospeso legati alla realizzazione e messa in funzione dell'opera AlpTransit.

Ancora inevasa è la questione legata alla determinazione del compenso agricolo da versare, in base alla Legge sulla conservazione del territorio agricolo (LTagr), per i terreni sottratti da AlpTransit all'agricoltura (2002-2005), come pure è in sospeso la creazione di un gruppo di accompagnamento per il trasporto merci verso il Gambarogno (2005).

Un solo dato messo a disposizione dal CdS la dice lunga. AlpTransit ha sottratto più di cento ettari all'agricoltura cantonale. A mo' di paragone l'aumento di zone edificabili in tutto il Ticino negli ultimi 25 anni è stato di circa settanta ettari (dati: cfr. rapporto Petizione "Famiglie contadine a difesa del territorio agricolo" e Interrogazione "LTagr compie vent'anni").

Con la Petizione sottoscritta da più parlamentari nel corso della manifestazione svoltasi a Pollegio nel 2002 e organizzata dall'Unione Contadini Ticinesi (UCT) "Famiglie contadine a difesa del territorio", il Gran Consiglio poté approvare il principio di fare sottostare anche AlpTransit alla Legge sulla conservazione del territorio agricolo che prevede che l'ente pianificante, in questo caso il DATEC, sia chiamato a compensare il territorio agricolo dezonato (LTagr).

A seguito dell'opposizione congiunta di Cantone Ticino e di UCT alla pubblicazione dei piani AlpTransit della tratta Camorino-Rivera, il DATEC nel 2005, nell'evasione delle opposizioni aveva in parte accolto il principio e si impegnava ad intraprendere in collaborazione con il Cantone una ponderazione degli interessi legati alla compensazione del territorio agricolo. Nonostante avessi sollecitato a più riprese lo stato della pratica "DATEC" in sede di approvazione dei consuntivi cantonali da parte del Gran Consiglio, la stessa a undici anni di distanza dalle promesse fatte dal DATEC rimane inevasa. Insoddisfacenti sono anche le cifre ballerine attorno alla questione finanziaria. Da un lato il Cantone ammette che AlpTransit è l'opera che ha sottratto maggior territorio agricolo nella storia degli ultimi 25 anni del territorio cantonale, d'altra parte sembrerebbe che il compenso agricolo pecuniario da versare sia passato da un iniziale importo di 18 milioni di franchi a poco più di un milione. Forse su questo aspetto una perizia indipendente porterebbe chiarezza e trasparenza.

Sta di fatto che siamo ad opera ultimata, la galleria di base del Gottardo entrerà in funzione quest'anno e del compenso dovuto per mitigare le perdite territoriali addossate al Cantone Ticino non si sa ancora niente.

Il 21 marzo 2005 con una mozione chiesi al Consiglio di Stato di istituire un gruppo ad hoc che si facesse carico di rappresentare e tutelare gli interessi dei cittadini del Gambarogno nell'ambito del trasporto merci sulla tratta (Cadenazzo)-Quartino-Luino.

Questo gruppo avrebbe dovuto verificare il grado di sicurezza della linea, l'impatto sul paesaggio, gli effetti di un possibile aumento dei convogli e valutare la possibilità di sospendere la procedura per la posa dei ripari fonici in attesa di maggiori indicazioni sull'impatto paesaggistico. Esso dovrebbe collaborare con le autorità italiane, le autorità federali, le FFS e le autorità locali.

La mozione non ebbe un seguito per le "rassicurazioni" date dal CdS in particolare per quanto riguardava la problematica del transito di merci pericolose. A proposito nel relativo messaggio del CdS si leggeva tanta passività del nostro Cantone sul tema e una chiara delega di rappresentanza di nostri importanti concreti interessi alla Confederazione. Insomma, tanto passivismo su di un tema come quello delle merci pericolose che toccava vivi interessi territoriali. Così il CdS affrontava la questione:

«A titolo indicativo constatiamo una tendenza all'aumento del trasporto di merci pericolose sulla linea di Luino, che nel 2003 ha accolto circa 550'000 t, pari a circa il 5% del traffico totale annuale al San Gottardo. L'altro 5% transita via Chiasso.

Questo tema è seguito costantemente. Questo Consiglio già aveva interpellato il Dipartimento federale competente in data 18 settembre 2002 in merito allo sviluppo del trasporto di merci pericolose e alla gestione dei rischi connessi. Nella risposta del 18 ottobre successivo l'Autorità federale scriveva che "in base ai criteri di valutazione ai sensi dell'OPIR nel Cantone Ticino i rischi connessi con il trasporto di merci pericolose su rotaia lungo la linea Airolo-Chiasso rientrano nell'area intermedia... Per gli agglomerati di Bellinzona e Lugano si rilevano maggiori rischi situati nell'area intermedia. La linea Giubiasco-Luino, invece, si situa nell'area di rischio accettabile... In base ai criteri di valutazione ai sensi dell'OPIR allo stato attuale in tutto il Ticino non si registrano rischi classificabili nell'area non accettabile". Allora la medesima Autorità non ha pertanto ritenuto necessario adottare misure d'urgenza supplementari.

Nel frattempo l'approccio all'analisi dei rischi è stato approfondito e modificato. Un aggiornamento sistematico della valutazione dei rischi è stato preannunciato dall'Ufficio federale dei trasporti entro la fine del 2006. Da questa valutazione potranno scaturire esigenze di adottare misure di sicurezza. Il Dipartimento del territorio, e per esso la Sezione protezione acqua, aria e suolo ha manifestato con lettera 21 giugno 2005 all'indirizzo dell'Autorità federale la necessità di una verifica sistematica del rischio chimico-ambientale con particolare riferimento alla linea di Luino, proprio in ragione dell'aumento del traffico.

L'Ufficio federale dei trasporti conduce sia la procedura del risanamento fonico sia quella relativa alla gestione dei rischi e pertanto ne assume anche il relativo coordinamento. Il Cantone segue comunque l'evoluzione degli studi».

Questi tre "aneddoti" mi portano a dire che la politica e le associazioni presenti sul territorio si sono mosse per tempo e hanno fornito al Consiglio di Stato gli elementi necessari per difendere i nostri interessi. Ora mi piacerebbe capire dove e perché si sono fermati i dossier sopra citati legati alla realizzazione e messa in funzione della galleria di base del Gottardo e alla difesa dei nostri interessi.

Mi permetto pertanto di chiedere al Consiglio di Stato:

1. chi dei vari attori federali non ha eventualmente rispettato gli accordi concernenti i festeggiamenti AlpTransit in Ticino e come si intende fare rientrare la questione?
2. Quando intendiamo esigere il dovuto compenso agricolo in base alla legge sulla conservazione del territorio agricolo cantonale (LTagr)? Quante sono complessivamente le superfici agricole sottratte con la realizzazione di AlpTransit? Quali sono i compensi reali? Solo con la presentazione di un conteggio dettagliato indipendente si potrà fare chiarezza?

3. Il transito di merci, in particolare di merci pericolose, sembra non essere sotto controllo. I quantitativi che prendono la via del Ticino sono impressionanti e non in diminuzione come ci si potrebbe aspettare su di un tema di elevato impatto territoriale come questo, che è correttamente seguito e gestito e in cui si riesce ad incidere. I criteri di sicurezza applicati sulle linee ferroviarie, molto generici, sottovalutano i perduranti micro pericoli esistenti. La creazione di un gruppo di accompagnamento da tempo richiesta ma sottovalutata proprio dal nostro Stato la ritengo più che mai necessaria. Resta l'amaro (in bocca) perché nella gestione del traffico di merci pericolose sembrerebbe che abbiamo perso dieci anni, o mi sbaglio? Al momento ritengo che senza un coinvolgimento diretto degli attori toccati in primis dai rischi da sopportare non si possano creare trasparenza e la necessaria propositività per affrontare e portare i necessari correttivi al problema, o sbaglio?

Cleto Ferrari

INTERPELLANZA

AlpTransit - comunichiamo attraverso il nostro territorio e i nostri prodotti

del 9 giugno 2015

Il settore agricolo cantonale e il nostro paesaggio in generale hanno sofferto parecchio delle conseguenze della realizzazione di AlpTransit. Un solo dato la dice lunga. AlpTransit ha sottratto più di cento ettari all'agricoltura cantonale. A mo' di paragone l'aumento delle zone edificabili in tutto il Ticino negli ultimi 25 anni è stato di circa settanta ettari a scapito del territorio agricolo (dati: cfr. [rapporto 10 febbraio 2003](#) "Petizione famiglie contadine a difesa del territorio agricolo" e [interrogazione 26 marzo 2010 n. 263.10](#) "LTagr compie vent'anni").

L'Unione contadini ticinesi, associazione di categoria del settore agricolo cantonale nel 2002 aveva organizzato a Pollegio una manifestazione per esprimere la propria solidarietà alle aziende toccate da AlpTransit. Oltre ad evidenziare il sacrificio di territorio agricolo pregiato, gli organizzatori volevano dare un appoggio politico alle famiglie contadine che arrischiavano di trovarsi in serie difficoltà economiche in quanto gestendo terreni agricoli in affitto non ricevevano nessun indennizzo per la drastica riduzione della loro attività.

Da quella grande e generosa manifestazione scaturì una petizione che il Gran Consiglio fece in parte sua accogliendo il principio di fare sottostare alla Legge cantonale sulla conservazione del territorio agricolo anche il DATEC quale ente pianificante di AlpTransit. Dobbiamo dire che nonostante un riconoscimento nel 2005 parzialmente favorevole da parte dei Tribunali a questo principio di compensazione del territorio agricolo sottratto, risultante dall'evasione delle opposizioni concernenti la pubblicazione degli atti AlpTransit tratta del Ceneri, a tutt'oggi non sappiamo ancora se otterremo un compenso totale o meno. Affaire a suivre.

Già solo da questi due aneddoti scaturiscono punti di domanda sulle modalità con cui il Ticino possa aver recepito la realizzazione di quest'opera colossale.

In questa sede mi permetto di esprimere un sentimento che serpeggiava e serpeggia ancora tra il popolo ticinese. La sensazione che AlpTransit avesse individuato nel Ticino un corridoio dove fare passare tutte le merci d'Europa senza avere troppa attenzione per la bellezza di questo incantevole paesaggio e della sua gente. Sentimento vivo per il fatto che oggi ci rendiamo conto dell'entità che assumerà il traffico merci per numero di treni, lunghezza e tonnellaggio e soprattutto per l'entità delle merci pericolose che transiteranno; dell'assenza dell'aggiramento di Bellinzona attraverso Sementina; della caduta del discorso stazione Ticino; dell'assenza di un vero sbocco verso sud se non utilizzando una vecchia rete ferroviaria che costeggia il Verbano in una delle zone residenziali e turistiche più idilliache di tutta la Svizzera.

Tra pericoli, grandi delusioni, progetti monchi e disagi ma anche tante opportunità ci accingiamo a festeggiare nel giugno del 2016 la sua apertura avendo puntati su di noi tutti gli occhi della Svizzera e dell'Europa.

Memore della manifestazione del 2002 sarebbe più che opportuno comunicare al DATEC e AlpTransit l'esigenza di capire e leggere sino in fondo il territorio e la gente di questo bellissimo Cantone. E come farlo se non attraverso la presentazione del Ticino a tutti gli invitati e partecipanti della cultura legata ai prodotti del terroir, del turismo e del suo paesaggio?

A questo proposito in merito all'organizzazione dei festeggiamenti dell'apertura di AlpTransit in veste di deputato mi permetto di chiedere al Consiglio di Stato:

- Avete stabilito i contatti necessari con chi di AlpTransit organizzerà questo evento in Ticino e nel Canton Uri?
- Condividete l'importanza di sensibilizzare AlpTransit sul coinvolgimento
 - della filiera agroalimentare cantonale, dalla produzione alla trasformazione, smercio e ristorazione e naturalmente del paesaggio unico creato?
 - della filiera del turismo in senso lato comprendente oltre alle organizzazioni, tutti gli operatori sino agli animatori e ai promotori di eventi?
- Condividete che l'organizzazione di questi festeggiamenti legati all'inaugurazione, dal lato politico rappresentino una grande opportunità, un ambito per sensibilizzare la nazione e affrontare ancora in modo più stretto ed efficace con il DATEC vari temi tra cui, oltre alle pecche legate ad AlpTransit

evidenziate in entrata, anche la spada di damocle pendente sul traffico passeggeri a seguito della convivenza con quello merci; del pericolo che tutta la Svizzera si illuda che AlpTransit abbia risolto i problemi di mobilità del Ticino snobbando opere altrettanto essenziali legate alla mobilità privata quali il risanamento del Gottardo e la realizzazione dell'A2-A13?

Cleto Ferrari

Interpellanza C.Ferrari n. 1632 del 9 giugno 2015

Alptransit – comunichiamo attraverso il nostro territorio e i nostri prodotti: nota per risposta

L'atto parlamentare di cui a margine prende lo spunto dalla imminente inaugurazione ufficiale della Galleria di base del San Gottardo, prevista il 1° giugno 2016, cui farà seguito, a dicembre 2016, l'apertura effettiva all'utenza.

Il Consiglio di Stato ha tempestivamente chiesto sia all'Ufficio federale dei Trasporti, sia alle Ferrovie Federali Svizzere, sia ad AlpTransit, che definissero per l'occasione partner nazionali, di coinvolgere il Canton Ticino come parte integrante e attore principale dei festeggiamenti di apertura. A questo proposito si rammenta che non erano mancate le occasioni per sottolineare tale proposito. (Si ricorda in particolare un incontro sul tema, organizzato il 17 marzo 2011 fra i Consiglieri di Stato ticinesi Gabriele Gendotti e il suo collega urano Isidor Baumann con il CEO delle FFS Andreas Mayer, dove erano state fatte delle rassicurazioni sul coinvolgimento particolare dei Cantoni Ticino e Uri ai festeggiamenti di apertura.)

Il Consiglio di Stato del Canton Ticino ha avuto modo successivamente di incontrare a Bellinzona l'8 ottobre 2014 anche il capo progetto dei festeggiamenti, signor Gregor Saladin, dell'Ufficio federale dei Trasporti. In quell'occasione ha ricevuto ulteriori rassicurazioni sul coinvolgimento diretto del cantone nei festeggiamenti e ha incaricato la Cancelleria dello Stato di curare i necessari contatti.

E in quest'ordine di idee che la Cancelleria di Stato è riuscita a concretizzare la proposta di organizzare in Ticino a margine della giornata ufficiale l'incontro dei Ministri dei Trasporti europei e dei CEO delle ferrovie statali europee previsto il 31 maggio / 1 giugno 2016. Il Consiglio di Stato è convinto che l'organizzazione di questo evento protocollare su suolo ticinese, grazie alla grande visibilità mediatica internazionale all'evento, avrà un chiaro, seppur indiretto riscontro a livello di reputazione e in chiave turistica del nostro Cantone.

Per quanto riguarda l'organizzazione dell'evento va sottolineata la complessità organizzativa dello stesso anche a livello nazionale: il DATEC è responsabile finale dell'evento, ma la gestione operativa è suddivisa tramite i partner nazionali come segue:

- Il 31 maggio e 1° giugno la responsabilità operativa è sotto l'egida dell'Ufficio federale dei Trasporti
- Il 2 giugno, la giornata dei festeggiamenti dei collaboratori e di quanti hanno partecipato alla progettazione e alla costruzione, è sotto l'egida di AlpTransit
- Il 4 e 5 giugno 2016, giornate di apertura al pubblico, con festeggiamenti popolari ai portali nord e sud, per il ticino a Pollegio e Biasca, sarà organizzata sotto l'egida delle FFS.

Questa frammentazione di responsabilità operative non semplifica certo la coordinazione e la gestione dell'organizzazione dei vari eventi. Dall'inizio di quest'anno il flusso informativo è avvenuto in modo rapido e puntuale fra la Cancelleria di Stato e i partner nazionali.

Si osserva per inciso che dal profilo della sicurezza e dell'ordine pubblico l'importante e indispensabile coordinazione e dell'impiego delle forze dell'ordine nei vari eventi, con la necessaria copertura finanziaria dei partner nazionali, è stata affidata alla Polizia cantonale ticinese.

Sui singoli quesiti rispondiamo come segue:

Ad 1) *Avete stabilito i contatti necessari con chi di AlpTransit organizzerà questo evento in Ticino e nel Canton Uri?*

Anche in considerazione di quanto esposto in precedenza, la risposta a tale domanda è assolutamente affermativa. A tutti i livelli organizzativi sono stati creati i contatti necessari e pure il flusso informativo con il Canton Uri avviene in modo regolare. In occasione della visita confederale del Governo di Uri nell'ottobre scorso a Bellinzona, questa esigenza è stata nuovamente sottolineata.

Ad 2) *Condividete l'importanza di sensibilizzare AlpTransit sul coinvolgimento*

- della filiera agroalimentare cantonale, dalla produzione alla trasformazione, smercio e ristorazione e naturalmente del paesaggio unico creato?

- della filiera del turismo in senso lato comprendente oltre alle organizzazioni, tutti gli operatori sino agli animatori e ai promotori di eventi?

Il Consiglio di Stato condivide pienamente l'importanza di sensibilizzare non solo AlpTransit; bensì come detto, le FFS e l'Ufficio federale dei Trasporti sul coinvolgimento attivo in tutti gli ambiti del Canton Ticino.

In modo specifico il CdS si è pure attivato presso il DATEC (con lettera del 9 settembre 2015) e in occasione dell'incontro tenutosi a Cademario il 14 settembre con la CF Leuthard e il Segretario generale Thurnherr affinché, anche nell'assegnazione di appalti per prestazioni di servizio dei vari eventi che si svolgeranno nella prima settimana di giugno, si privilegiassero fornitori locali ad ogni livello. Il CdS è stato rassicurato in questo senso dal DATEC, prima in forma orale, poi scritta. Non a caso per il catering dell'evento protocollare sono state interessate alcune ditte ticinesi ad inoltrare un'offerta.

Il Consiglio di Stato ha inoltre incaricato con la coordinazione della Cancelleria di Stato, un gruppo di lavoro interdipartimentale di cui fan parte anche rappresentanti degli Enti locali, dell'ERSBV, della SSIC, della Conferenza agroalimentare e dell'Agenzia ticinese del turismo, allo scopo di raccogliere idee e progetti su suolo ticinese, mirati alla promozione del Cantone durante i festeggiamenti di apertura della Galleria di Base del San Gottardo (GBT). Il Consiglio di Stato negli scorsi giorni ha approvato il concetto e il progetto dello "Spazio Ticinese" a Pollegio e relativo finanziamento, che considera gli ambiti culturali, turistici, agroalimentare, artigianato e mobilità; dando mandato di concretizzarne obiettivi e contenuto. Entrambe le filiere da Lei citate sono dunque state coinvolte e i dettagli della loro presenza sono in fase di elaborazione.

Ad 3) *Condividete che l'organizzazione di questi festeggiamenti legati all'inaugurazione, dal lato politico rappresentino una grande opportunità, un ambito per la sensibilizzare la nazione e affrontare ancora in modo più stretto ed efficace con il DATEC vari temi tra cui, oltre alle pecche legate ad Alptransit evidenziate in entrata, anche la spada di Damocle pendente sul traffico passeggeri a seguito della convivenza con quello merci; del pericolo che tutta la Svizzera si illuda che AlpTransit abbia risolto i problemi di mobilità del Ticino snobbando opere altrettanto essenziali legate alla mobilità privata quali il risanamento del Gottardo e la realizzazione dell'A2-A13?*

Come detto, sicuramente l'organizzazione dei festeggiamenti di apertura di AlpTransit rappresenta un'opportunità di nuovamente mettere al centro dell'attenzione il Canton Ticino. Il Consiglio di Stato è però dell'opinione che ci siano altri ambiti e modalità maggiormente indicate e più consone per sensibilizzare il DATEC e gli uffici preposti su esigenze e rivendicazioni che il Ticino sta portando avanti legate alla mobilità. Il lavoro quotidiano e lo stretto contatto in sinergia con il Governo del Dipartimento del Territorio con vari uffici del DATEC, e l'incontro con la CF Leuthard richiamato in precedenza per aggiornarla sui vari temi legati alla mobilità con la presentazione del progetto tram-treno, ne sono la prova. Un esempio fra tutti è il messaggio, approvato dal CdS il 21 ottobre 2015, di 9'600'000 CHF, per l'allestimento del piano generale del collegamento stradale, dopo che l'USTRA, solo due giorni prima, aveva comunicato la sua variante preferita. Per quanto riguarda il risanamento della galleria autostradale del San Gottardo il Consiglio di Stato si è espresso a più riprese a favore di un secondo tubo e segue con attenzione le attività del Comitato a favore, in attesa del voto popolare di fine febbraio 2016 cioè ben prima dell'apertura del GBT.