

# Messaggio

numero	data	Dipartimento
<b>7802</b>	18 marzo 2020	TERRITORIO
Concerne		

## **Rapporto del Consiglio di Stato sulla mozione 18 settembre 2019 presentata da Daniele Pinoja e cofirmatari per il Gruppo UDC “AlpTransit: la Legge cantonale sulla conservazione del territorio agricolo va applicata a tutto il territorio cantonale: il Cantone agisca”**

Signor Presidente,  
signore e signori deputati,

con la mozione in oggetto si invita il Consiglio di Stato ad attivarsi per chiedere al DATEC l'applicazione della Legge sulla conservazione del territorio agricolo (Ltagr) al progetto AlpTransit su tutto il territorio ticinese.

A titolo introduttivo ricordiamo che l'impostazione iniziale della trasversale ferroviaria alpina al San Gottardo prevedeva, secondo il Decreto sul transito alpino approvato dal Parlamento federale nel 1991, la realizzazione di una nuova linea ferroviaria da Arth Goldau a Lugano. Nel 1998 il succitato Decreto è stato modificato e il progetto ridimensionato, rinviando la costruzione della tratta Camorino-Biasca sud a una nuova decisione. Il progetto è stato di fatto circoscritto alla costruzione della galleria di base del San Gottardo e a quella del Monte Ceneri con i relativi allacciamenti alla linea esistente.

Nell'ambito della procedura di pubblicazione (1995 e 1999) e di approvazione dei piani per la realizzazione della galleria di base del San Gottardo il Consiglio di Stato ha chiesto anche l'applicazione della Ltagr. Il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, delle energie e delle comunicazioni (DATEC) nella decisione emanata l'8 maggio 2001 ha respinto l'opposizione cantonale adducendo che nella fattispecie le basi legali sono definite in modo conclusivo dalla Legge federale sulle ferrovie e dalla Legge sull'espropriazione. La decisione è così cresciuta in giudicato.

Nel marzo 2003 l'Autorità federale ha avviato la procedura di pubblicazione e approvazione dei piani concernente la realizzazione della galleria di base del Monte Ceneri. Il Consiglio di Stato ha inoltrato opposizione su una serie di punti ritenuti insoddisfacenti. Una delle richieste verteva sull'applicazione della Ltagr. Nella decisione di approvazione rilasciata il 28 ottobre 2005 il DATEC ha accolto gran parte delle richieste cantonali e ha invece sospeso il giudizio su quella concernente il compenso agricolo in attesa di disporre di un quadro completo sull'effettivo impatto dell'opera.

Nella sostanza si è rilevato che l'applicazione del diritto cantonale va considerata nella misura in cui non si limita in modo sproporzionato l'adempimento dei compiti assegnati all'impresa ferroviaria.

Negli anni successivi il progetto è stato più volte aggiornato e oggetto di alcune modifiche dei piani con relative nuove pubblicazioni. L'allestimento dei cosiddetti progetti di dettaglio,

che toccano in particolare le zone di Vezia, Sigirino e Camorino, non è ancora concluso e le relative approvazioni da parte dell'Autorità federale sono in parte ancora pendenti. Per la verifica dell'impatto delle opere, parallelamente a questi aggiornamenti, è stato monitorato con la società AlpTransit San Gottardo SA e con l'Ufficio federale dei trasporti il consumo effettivo di territorio agricolo al netto delle aree non più necessarie per il cantiere e per l'esercizio ferroviario, che dovranno essere ripristinate allo stato ex-ante. In questo modo si può disporre di un quadro complessivo definitivo. Al momento il computo è vicino alla conclusione. Da un lato si è in attesa di una conferma da parte dell'UFT dei dati rilevati e delle modalità di calcolo del compenso pecuniario, e, dall'altro, sono in corso da parte di ATG verifiche in loco per valutare la possibilità di una parziale compensazione reale recuperando una superficie di ca. 1 ha attraverso una bonifica.

In base all'evoluzione del progetto della galleria di base del Monte Ceneri e a quanto precedentemente esposto il Consiglio di Stato confida in una decisione che accolga pienamente la richiesta cantonale. Non si intravedono per contro margini di manovra sulle decisioni cresciute in giudicato per la galleria di base del San Gottardo.

La mozione in oggetto è quindi accolta per la procedura ancora in corso mentre è respinta per quella conclusa.

Vogliate gradire, signor Presidente, signore e signori deputati, l'espressione della nostra massima stima.

Per il Consiglio di Stato:

Il Presidente, Christian Vitta

Il Cancelliere, Arnoldo Coduri

## MOZIONE

### **AlpTransit: la Legge cantonale sulla conservazione del territorio agricolo va applicata a tutto il territorio cantonale: il Cantone agisca**

del 18 settembre 2019

AlpTransit è l'intervento che dopo gli anni novanta ha sottratto più territorio agricolo al nostro Cantone, quasi 100 ettari e questo per ammissione degli stessi Uffici cantonali. Ma la Confederazione ad oggi non ha ancora proceduto ad un compenso come avrebbe dovuto.

Nel 1995 al momento della pubblicazione dei piani AlpTransit del comparto Biasca l'Unione Contadini Ticinesi (UCT) inoltrò ricorso chiedendo tra l'altro l'applicazione della Legge sulla conservazione del territorio agricolo cantonale (LTagr). Anche il Cantone inoltrò opposizione che sfociò in una fase di conciliazione e nella modifica del progetto iniziale. Il ricorso dell'UCT fu evaso dal Dipartimento federale DATEC nel 2001. Esso stabilì che l'UCT non era legittimata a ricorrere e respinse comunque la richiesta in materia di applicazione della LTagr.

La LTagr è una legge cantonale che prevede che in caso di dezonamento di territorio agricolo lo stesso vada compensato realmente e se nell'impossibilità pecuniariamente dall'ente pianificante. Curioso che a richiederne l'applicazione sia solo l'associazione di categoria UCT e non l'autorità cantonale che dovrebbe applicare e fare riconoscere tutte le Leggi cantonali esistenti.

Questa decisione e la perdita di territorio agricolo causata dal tracciato AlpTransit comparto Pollegio Biasca condusse l'Unione Contadini Ticinesi a organizzare nel settembre 2002 la manifestazione "*Famiglie contadine a difesa del territorio*" e a promuovere la petizione che prese il medesimo nome, tramite la quale si chiedeva di applicare la LTagr su tutto il territorio cantonale coinvolto dal progetto AlpTransit.

Nel 2003 il Gran Consiglio accolse all'unanimità le conclusioni del rapporto della Commissione delle petizioni e dei ricorsi concernente la petizione 17 settembre 2002 presentata da Cleto Ferrari e cofirmatari, tramite la quale si chiedeva di sostenere le rivendicazioni sottoposte al DATEC nell'ambito della manifestazione "*Famiglie contadine in difesa del territorio*"; in particolare il rapporto commissionale indicava: "*si chiede al Gran Consiglio di dichiarare accolta la petizione per i punti ricevibili e si invita il Consiglio di Stato a:*

- *emanare un DE assoggettante il DATEC, quale ente pianificante nell'ambito dei lavori AlpTransit, alla Legge sulla conservazione del territorio agricolo, definendo i termini di compensazione diretta e pecuniaria;*

Al momento della pubblicazione della tratta AlpTransit Camorino-Rivera, l'UCT inoltrò ricorso chiedendo la compensazione reale del territorio agricolo perso oppure, in via subordinata, il versamento di un contributo pecuniario sostitutivo in applicazione della LTagr; il Consiglio di Stato inoltrò anche lui ricorso.

Il DATEC ha approvato i piani riferiti a questa tratta nel 2005.

In merito all'opposizione di UCT e più particolarmente alla richiesta di procedere in via principale al compenso reale e in via subordinata all'applicazione della Legge sulla conservazione del territorio agricolo, il DATEC stabilì che "*La richiesta di concessione di compensazione reale è respinta in quanto ATG, nella zona toccata, non dispone di superfici che potrebbero essere utilizzate come compensazione....*

*Per quanto attiene alla richiesta in via subordinata il DATEC indica che Va tenuto conto del diritto cantonale per quanto esso non limiti in modo sproporzionato l'adempimento dei compiti dell'impresa ferroviaria. Allo stato attuale delle cose, il DATEC, non disponendo ancora degli elementi di valutazione necessari per procedere all'esame della proporzionalità sopra menzionata, dispone un onere a carico di ATG di quantificare le superfici agricole complessive toccate dal progetto e di calcolare, sulla base di parametri adeguati, la compensazione pecuniaria eventualmente necessaria. Queste chiarificazioni devono essere coordinate con i servizi cantonali competenti. Tale*

*documentazione deve essere trasmessa al DATEC al più tardi entro sei mesi dall'entrata in forza della seguente decisione.*

*Alla luce di quanto precede, il DATEC non entra in materia sulla presente richiesta nell'ambito della presente procedura... Alla luce di quanto precede, il DATEC sospende la sua decisione in merito a tale richiesta."*

La rivendicazione formulata dall'Unione contadini ticinesi-Segretariato agricolo in merito all'applicabilità della LTagr su tutta la tratta di AlpTransit non è stata sostenuta dal Consiglio di Stato per la tratta al comparto Pollegio-Biasca, mentre lo è stata per quanto attiene alla tratta *Camorino-Rivera*: su questa tratta il DATEC deve ancora pronunciarsi in merito a questo aspetto, una volta in possesso dei dati definitivi riferiti alla superficie agricola persa.

Riassumendo in parole povere esiste una legge cantonale, la stessa va applicata a tutto il progetto AlpTransit su suolo cantonale ma il Consiglio di Stato per questioni "giuridiche" la richiede solo per il comparto Camorino-Rivera. In soldoni cosa significa? Inizialmente sapendo tutti quanti che il compenso reale non sarebbe stato possibile lo si è quantificato come richiede la legge in un compenso pecuniario che poi serve a finanziare progetti volti a bonificare e recuperare territorio agricolo. (Ad oggi grazie a questa legge sono stati bonificati più di 300 ettari di territorio agricolo.) Il compenso calcolato nel 1995 dagli Uffici cantonali preposti su tutta la tratta sarebbe attorno ai 21 mio di franchi mentre il compenso per la sola tratta di Camorino-Rivera è attorno ai 3 mio di franchi. Insomma all'operazione mancano 18 mio di franchi condonati al DATEC?

A mente nostra è impensabile che i rapporti tra un Cantone e un Dipartimento federale si concludano in meri rapporti giuridici.

A mente nostra se esiste una legge cantonale e si apprende che la stessa va applicata ad un progetto federale, è impensabile che venga applicata a solo una piccola parte del progetto e non alla rimanente. Diventeremmo ridicoli se ci facessimo trattare a questa stregua.

Sempre dal lato pratico è opportuno dimensionare e relativizzare la seguente considerazione del DATEC: *"Per quanto attiene alla richiesta in via subordinata il DATEC indica che va tenuto conto del diritto cantonale per quanto esso non limiti in modo sproporzionato l'adempimento dei compiti dell'impresa ferroviaria."* Non pensiamo proprio che 21 mio di franchi incidano in modo sproporzionato su di un progetto di 14 miliardi di franchi!

Dal momento che le trattative per il compenso agricolo legato ad AlpTransit si presume non siano ancora concluse, al Consiglio di Stato si chiede un segnale forte e a sostegno degli agricoltori e dell'agricoltura.

Dal lato politico per AlpTransit va rivendicata l'applicazione della LTagr a tutto il percorso AlpTransit e quindi vanno rivendicati i 21 mio di franchi che aspettano al settore agricolo cantonale e che sarebbero molto utili per migliorare la situazione in tempo lavorativo attualmente eccessivo. Un risparmio sui tempi lavorativi avrebbe conseguenze utili sul reddito ancora troppo contenuto delle nostre aziende agricole cantonali.

Dal lato giuridico la decisione del DATEC di fatto è ancora sospesa per cui in caso di decisione non comprensiva dei 21 mio di franchi stimati, insomma inferiore, il Consiglio di Stato è tenuto a ricorrere nel rispetto anche delle decisioni prese da questo Gran Consiglio. Si ricorda che la manifestazione "Famiglie contadine a difesa del territorio agricolo" da cui è scaturita la petizione è stata fatta nel 2002 a Pollegio e non a Rivera. È evidente che la richiesta di compenso agricolo è per tutta la tratta AlpTransit.

Per il Gruppo UDC

Daniele Pinoja

Galeazzi - Marchesi - Morisoli - Pellegrini