

Messaggio

numero	data	Dipartimento
7847	8 luglio 2020	TERRITORIO
Concerne		

Rapporto del Consiglio di Stato sulla mozione 18 settembre 2019 presentata da Alex Farinelli e cofirmatari (ripresa da Nicola Pini) “AlpTransit incompleta: quali rischi per il Ticino e per la Svizzera”

Signor Presidente,
signore e signori deputati,

con la mozione in oggetto esprimete preoccupazione per i tempi lunghi di realizzazione del completamento dell’asse ferroviario internazionale nord-sud e auspicate che la progettazione delle tratte necessarie venga avviata al più presto.

Chiedete dunque a questo Consiglio di:

1. far allestire, in tempi rapidi per essere pronti al momento delle scelte che dovranno essere prese sul piano federale, uno studio che valuti implicazioni e opportunità legate al completamento del sistema AlpTransit (con la tratta a sud di Lugano e l’aggiramento di Biasca e Bellinzona), rispettivamente dei rischi qualora questo completamento non avvenisse in tempi ragionevoli;
2. valutare e verificare se in questo contesto non possa essere interessante coinvolgere le autorità della vicina Lombardia che potrebbero costituire un partner, nell’ambito di un progetto Interreg, di respiro transfrontaliero e internazionale.

Nel corso del tempo le regole per la progettazione, la realizzazione e il finanziamento delle grandi opere ferroviarie sono mutate. A seguito dell’approvazione in votazione popolare nel 2014, è stato costituito il Fondo per il finanziamento dell’infrastruttura ferroviaria, di durata illimitata, allo scopo di garantire sia l’esercizio e il mantenimento che l’ampliamento della rete.

Con la nuova impostazione, l’infrastruttura viene ampliata per fasi nell’ambito di un programma di sviluppo strategico (PROSSIF). Il Consiglio federale presenta al Parlamento a scadenze regolari pacchetti di opere denominati fasi di ampliamento (FA).

Sono stati finora decisi due pacchetti: PROSSIF FA 2025 e PROSSIF FA 2035.

Per la FA 2035 il Parlamento nel 2019 ha approvato investimenti per 12.89 miliardi di franchi. Tra le misure decise figurano la rete tram-treno del Luganese, il potenziamento della linea FART Locarno-Intragna, la nuova fermata Bellinzona Piazza Indipendenza e investimenti per l’offerta ferroviaria merci in Ticino. Il decreto comprende pure i finanziamenti necessari per pianificare e progettare le ulteriori estensioni della rete.

Il Messaggio federale del 2018 alla base della decisione sulla FA 2035 ha presentato al Parlamento la situazione delle misure riguardanti crediti stanziati negli ultimi venti anni nonché l'elenco delle priorità di sviluppo per i prossimi decenni. Le opere oggetto della mozione sono indicate per una futura FA, in seconda priorità.

Questa scelta è dettata principalmente dall'obiettivo federale di garantire le capacità necessarie all'insieme dei vettori ferroviari (merci, lunga percorrenza, traffico regionale) e alla disponibilità finanziaria. In merito al primo punto, le valutazioni disponibili oggi indicano che la rete in Ticino garantisce sufficienti disponibilità di tracce ferroviarie almeno fino al 2040.

Uno specifico studio fatto allestire dal Dipartimento del territorio conferma questa valutazione.

Per quanto concerne la spesa necessaria, il Messaggio federale indica costi per l'aggiornamento di Bellinzona valutati in 1.16 mia CHF (base: 2018) e per AlpTransit Sud Lugano-Chiasso in 7.10 mia CHF (base: 2016). A questi importi vanno aggiunti quelli riguardanti le opere necessarie a nord delle Alpi per l'aumento delle capacità. Per l'intero asse una stima grossolana porta ad una spesa complessiva di 25 mia CHF, il doppio di quanto deciso dal Parlamento per tutta la Svizzera per la FA 2035.

Nonostante queste premesse poco incoraggianti, lo scrivente Consiglio ribadisce il suo impegno per l'ulteriore sviluppo della rete ferroviaria quale elemento strutturante dell'intera mobilità per il nostro Cantone.

Oltre al già citato studio commissionato dal Dipartimento del territorio, negli scorsi mesi sono stati intrapresi ulteriori passi.

Recentemente è stata siglata da questo Consiglio e dalla Presidenza della Regione Lombardia un'Intesa che definisce gli obiettivi comuni relativi alla mobilità transfrontaliera. Un capitolo dell'Intesa è dedicato alle prospettive di sviluppo all'orizzonte 2035-2040. Per il traffico passeggeri sono auspiccate estensioni delle prestazioni sugli assi principali.

Segnaliamo inoltre la presentazione di AlpTransit sud nel contesto di EUSALP (EU Strategy for the Alpine region), che riunisce 7 Stati e 48 Regioni dell'arco alpino con lo scopo di trattare tematiche internazionali tra le quali la mobilità. L'obiettivo è l'ottenimento di un "label EUSALP" che darebbe visibilità e peso politico ai nostri intendimenti.

L'Ufficio federale dei trasporti (UFT) è competente per la conduzione dei lavori riguardanti le FA dell'infrastruttura ferroviaria. In questi mesi sono in corso le attività preparatorie per l'allestimento della FA 2040. I Cantoni, così come le imprese ferroviarie, sono coinvolti direttamente. Il Dipartimento del territorio è in stretto contatto con l'UFT e intende concordare le modalità per avviare la progettazione preliminare delle opere necessarie per il completamento di AlpTransit.

La pianificazione della FA 2040 avrà inizio nel 2022. Essa sarà preceduta da un aggiornamento delle prospettive a lungo termine che verrà discusso alle Camere federali nel 2021. Riteniamo che questa sarà l'occasione per un dibattito politico anche sul completamento del sistema AlpTransit.

In conclusione, lo scrivente Consiglio sostiene gli intendimenti espressi dai mozionanti e tramite i servizi preposti si sta già muovendo nella direzione auspicata. Per questa ragione la mozione può essere considerata evasa.

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

Per il Consiglio di Stato:

Il Presidente, Norman Gobbi

Il Cancelliere, Arnaldo Coduri

MOZIONE

AlpTransit incompleta: quali rischi per il Ticino e per la Svizzera

del 18 settembre 2019

Con il 2020 entrerà in funzione il tunnel di base del Monteceneri e si chiuderà una prima fase dei lavori inerenti le nuove trasversali ferroviarie alpine. Dopo un percorso di quasi 30 anni si arriva quindi a concretare parte del progetto che più di ogni altro negli ultimi decenni ha fatto sognare la Svizzera e che si inserisce nel contesto sempre attuale della “Croce federale della mobilità”, con una Svizzera collegata e unita da ovest ad est, da nord a sud.

A fronte di questo importante traguardo intermedio non si può però essere soddisfatti delle prospettive per i prossimi decenni. Infatti, il futuro dello sviluppo infrastrutturale del Paese che si sta disegnando a livello federale è limitato da criteri fortemente settoriali di capacità nei vari segmenti della rete ferroviaria. Ora, in particolare il caso del Ticino, dimostra come occorra una decisa (ri)valutazione anche in termini ambientali, di mobilità integrata, di sicurezza e di sviluppo economico e territoriale.

Forti dell'esperienza vissuta, è chiaro a tutti che se non si procede subito con il completamento dell'opera (con il tracciato a sud di Lugano e l'aggiramento di Biasca e Bellinzona), o quantomeno alla sua progettazione, il rischio è che per un lungo periodo, interessi contrastanti di vario tipo, ne facciano ritardare irrimediabilmente la realizzazione e che si rimanga ancora per decenni con un'opera straordinaria ma incompleta.

D'altra parte, la questione non può essere vista come una mera rivendicazione territoriale essendo il nostro Cantone attraversato da degli assi di trasporto nazionali e internazionali, con futuri forti potenziali di ricupero nel traffico passeggeri inter-metropolitano e mutamenti nello scenario dei trasporti merci (raddoppio delle capacità del canale di Suez) e nelle politiche dei transiti alpini e del trasferimento delle merci dalla gomma al ferro.

Non possiamo permetterci di assumere i rischi di scelte così poco lungimiranti e condizionanti.

Fatte queste considerazioni si chiede al Consiglio di Stato di:

1. far allestire, in tempi rapidi per essere pronti al momento delle scelte che dovranno essere prese sul piano federale, uno studio che valuti implicazioni e opportunità legate al completamento del sistema AlpTransit (con la tratta a sud di Lugano e l'aggiramento di Biasca e Bellinzona), rispettivamente dei rischi qualora questo completamento non avvenisse in tempi ragionevoli.
2. valutare e verificare se in questo contesto non possa essere interessante coinvolgere le autorità della vicina Lombardia che potrebbero costituire un partner, nell'ambito di un progetto Interreg, di respiro transfrontaliero e internazionale.

Alex Farinelli
Agustoni - Durisch - Foletti -
Morisoli - Schoenenberger