

EMBARGO

Giovedì, 15.11.1990

10.00

CONFERENZA INFORMATIVA SULLA
NUOVA LINEA FERROVIARIA ATTRAVERSO LE ALPI

Bellinzona, 15.11.1990

GLI STUDI DI PROGETTAZIONE PER L'ASSE DEL SAN GOTTARDO

Ing. Hans Rudolf Isliker,
Direttore supplente dell'Ufficio federale dei trasporti

(Fanno fede le parole pronunciate!)

Eidgenössisches Verkehrs- und
Energiewirtschaftsdepartement
3003 Bern, Schweiz

Département fédéral des trans-
ports, des communications et de
l'énergie, 3003 Berne, Suisse

Dipartimento federale dei
trasporti, delle comunicazioni
e delle energie, 3003 Berna,
Svizzera

Federal Department of Transport,
Communications and Energy, 3003
Berne, Switzerland



SCHWEIZ
SUISSE
SVIZZERA
SWITZERLAND

DOC - 1/17.6.1990

1. Nella mia esposizione mi concentrerò sulla nuova tratta del Gottardo e dedicherò alcune parole allo stato della pianificazione.

Finora i nostri lavori sono stati soggetti a notevoli pressioni di tempo, ciò che ci ha costretti, di conseguenza, a limitarci passo dopo passo, all'essenziale.

Nel concetto di transito del Consiglio federale del maggio 1989 e nel relativo messaggio del maggio 1990, le nuove tratte proposte si basano innanzitutto su studi di pianificazione. Tali studi

- illustrano le differenti possibilità di soluzioni,
- esaminano le loro tecniche di fattibilità,
- permettono di delimitare le soluzioni da perseguire,
- permettono anche di indicare un ordine di grandezza realistico dei costi.

Tali studi non determinano però ancora i dati più importanti del progetto (come il tracciato) in modo definitivo. Questo incombe al progetto preliminare quale prossimo stadio nell'elaborazione del progetto.

Con il progetto preliminare può essere avviata la procedura d'approvazione; essa funge da base per la progettazione di dettaglio, che in conclusione conduce al progetto d'esecuzione.

In considerazione di tutto ciò, nell'ambito delle nuove tratte del transito alpino abbiamo appena raggiunto lo stadio dello studio della pianificazione. Evidentemente risultano delle differenze a dipendenza degli antecedenti di ogni singola tratta. In particolare la pianificazione della galleria di base del San Gottardo si trova ad uno stadio molto più avanzato, la sua fattibilità, tuttavia, deve essere dimostrata con sufficiente attendibilità.

2. Nella fase intermedia tra l'approvazione del messaggio e la decisione politica di base avviata mediante quest'ultimo, la pianificazione deve essere energicamente stimolata - a condizione che sia giuridicamente possibile. Nell'agosto del 1989 il Consiglio federale ha autorizzato un credito d'impegno di 130 mio di franchi e ha incaricato dell'esecuzione il Dipartimento federale dei trasporti, delle comunicazioni e delle energie.

In primo luogo si tratta, parallelamente all'idea politica e alla decisione di principio, di approfondire, di completare e di esaminare la base della pianificazione.

Un altrettanto importante traguardo è quello di non perdere tempo e di prendere tutte le misure in modo che dopo la decisione di base si possa subito incominciare con la costruzione.

Come tutti noi sappiamo, la preparazione per la realizzazione di grandi progetti dura diversi anni. D'altro canto, la realizzazione del progetto "transito alpino" rappresenta un urgente mandato che dobbiamo affrontare utilizzando la via rapida.

Abbiamo così tre scopi principali da perseguire:

- migliorare le basi decisionali,
- utilizzare il tempo,
- iniziare la collaborazione con gli interessati.

Ciò è possibile soltanto se i Cantoni e le regioni direttamente interessati vengono coinvolti su vasta base, sfruttandone così tutte le esperienze disponibili. Già ora dobbiamo prevedere una trasformazione che non ponga problemi nella definitiva organizzazione del progetto e dobbiamo mobilitare a questo scopo le migliori capacità della nostra edilizia, così da averle effettivamente a disposizione, quando sarà data via libera alla realizzazione di questa grande opera.

Tenuto conto di queste considerazioni abbiamo istituito "l'organizzazione pianificazione fase intermedia" (allegati 1 e 2):

. In concreto essa è composta da tre livelli:

- Coordinamento (globale) progetto sotto la responsabilità del DFTCE/UFT.
- La direzione dei lavori effettivi di pianificazione delegata ognuna a una direzione progetto per asse, la quale si trova alle dipendenze delle ferrovie, alle quali in futuro ne verrà trasferita la realizzazione:

Gottardo : FFS

Lötschberg: BLS

- Uffici d'ingegneria o consorzi d'ingegneri esterni - nominati ingegneri progetto -, sono incaricati dei lavori di pianificazione, in modo individuale, su 11 tratte in totale:

Gottardo : 7 tratte (Rigi, Axen, Uri, galleria di base del San Gottardo, Riviera, Bellinzona, galleria di base del Ceneri)

Lötschberg: 4 tratte

. I Cantoni entranti in considerazione sono associati a due livelli:

- Per asse è stata istituita una delegazione delle autorità, nella quale le autorità cantonali fanno valere il loro influsso.

- A livello degli ingegneri progetto sono state costituite delle commissioni progetto, una per ogni Cantone, le quali assicurano le relazioni dirette tra gli ingegneri progetto ed i funzionari superiori dei Cantoni e come pure i rappresentanti delle regioni.
- . A livello direzione progetto della direzione pianificazione del progetto, i migliori specialisti sono stati riuniti in gruppi di lavoro i quali, nell'ambito di determinati problemi, collaborano in modo teorico e pratico alla preparazione di decisioni di principio e all'elaborazione degli scopi prefissi, che devono essere messi a disposizione degli ingegneri del progetto.
- . La direzione del progetto dispone di stati maggiori competenti - uffici d'ingegneria qualificati - i quali devono garantire un elevato ritmo di lavoro e una collaborazione funzionale di tutta l'organizzazione.

L'organizzazione della pianificazione intermedia è stata costituita coscienziosamente e entro i termini prefissi. Oggi è completamente funzionante, tutti i posti sono occupati ed i lavori sono iniziati.

3. Cosa si deve fare?

Il risultato finale per ogni asse sarà il progetto preliminare, il quale però verrà definitivamente scelto solo dopo la decisione politica di principio e - come previsto nel messaggio - potrà essere sottoposto per approvazione al Consiglio federale soltanto a quel momento.

Nella fase intermedia, in base ai precisi concetti del Consiglio federale e risp. del messaggio, le soluzioni di varianti devono essere ricercate nel dettaglio e vanno elaborate in modo da poter scegliere la miglior soluzione, il che in conclusione sarà un atto politico.

Per il Cantone Ticino è di particolare importanza:

. La galleria di base del San Gottardo

- Il portale sud è previsto presso Bodio. Nemmeno l'intensivo esame del progetto avviato nel 1975 non modificherà sensibilmente questa scelta.
- Per contro ne potrebbero parzialmente risultare nuove ubicazioni dei pozzi:

eventualmente spostamento del pozzo Chiggogna quale pozzo orizzontale nella zona di Osco; rinuncia al pozzo del Lucomagno.

. Tratta Riviera

- Conformemente al concetto del Consiglio federale la nuova tratta conduce da Bodio fino a Preonzo e da qui segue la strada nazionale N2 sul lato est, attraversa poi il Ticino e raggiunge a Castione l'attuale linea del San Gottardo.
- A questa soluzione si contrappongono due controprogetti:
- collegamento della linea ferroviaria esistente con la nuova tratta nella zona di Osogna - Preonzo;
- trasferimento della linea esistente a est in una galleria.

. Tratte Bellinzona/galleria di base del Ceneri

- Conformemente al concetto del Consiglio federale, la nuova e la vecchia linea raggiungerebbero la stazione di Bellinzona via una galleria a quattro binari passante sotto Arbedo. La nuova tratta continuerebbe parallelamente lungo l'attuale linea di Locarno fino alla fermata di S. Antonino a est di Cadenazzo. Qui inizia la galleria di base del Ceneri con il portale sud a Lamone, dove si ricongiungerà all'attuale linea del Gottardo.
- Questa soluzione viene oggi rifiutata dal Cantone Ticino che esige una circonvallazione di Bellinzona ad est, in galleria. A tale scopo sono pensabili differenti varianti, dipendenti dal collegamento con la linea di Luino, il cui potenziamento deve essere preso in considerazione.

La valutazione di una soluzione accettabile nell'ottica delle varianti possibili non è da ultima una condizione dell'esame dell'impatto ambientale (allegato 3), anch'esso preparato nella fase intermedia. L'esame dell'impatto ambientale si estende complessivamente a tre stadi:

- Stadio decisione di principio

Questo stadio è stato raggiunto in coincidenza con la preparazione del messaggio ed è documentato in quest'ultimo.

- Stadio progetto preliminare

L'esame dell'impatto ambientale deve dimostrare che è stata scelta una soluzione accettabile per l'ambiente.

- Stadio elaborazione progetto

L'esame dell'impatto ambientale deve dimostrare che le basi legali per la protezione dell'ambiente sono rispettate o potranno esserlo entro la messa in esercizio.

Come si vede, nella fase intermedia in corso, il progetto dovrebbe ora essere "modellato", in modo che, dopo aver ricevuto il "via libera", abbia tutte le probabilità di essere realizzato senza ulteriore perdita di tempo.

Per la futura realizzazione saranno decisive la qualità e il consenso riscosso dall'attuale processo di elaborazione (allegato 4).

Transito alpino nuova tratta del San Gottardo

Processo di elaborazione

piano di lavoro auspicato per le fasi più urgenti (galleria di base del San Gottardo)

Fase intermedia

- Preparazione scelta della tratta definitiva

fino circa. fine 1992

Progetto preliminare

- Elaborazione sulla base della tratta definitiva (eventualmente con inclusione di una variante principale elaborata contemporaneamente).

al più tardi 1 anno dopo la conclusione della fase intermedia

- Esame impatto ambientale 2° stadio

Approvazione del progetto preliminare da parte del Consiglio federale

- Precedentemente procedura di consultazione presso i Cantoni e gli uffici federali interessati.

al più tardi 6 mesi dopo la presentazione del progetto preliminare

1ª fase progettazione di dettaglio

- Risultato: progetto per la procedura d'approvazione dei piani (PAP)

Approvazione piani

- quale conclusione della procedura d'approvazione dei piani secondo il diritto ferroviario

Obiettivo per i preparativi dei lavori: 1995

2ª fase progettazione di dettaglio/ appalto/ progetto esecutivo

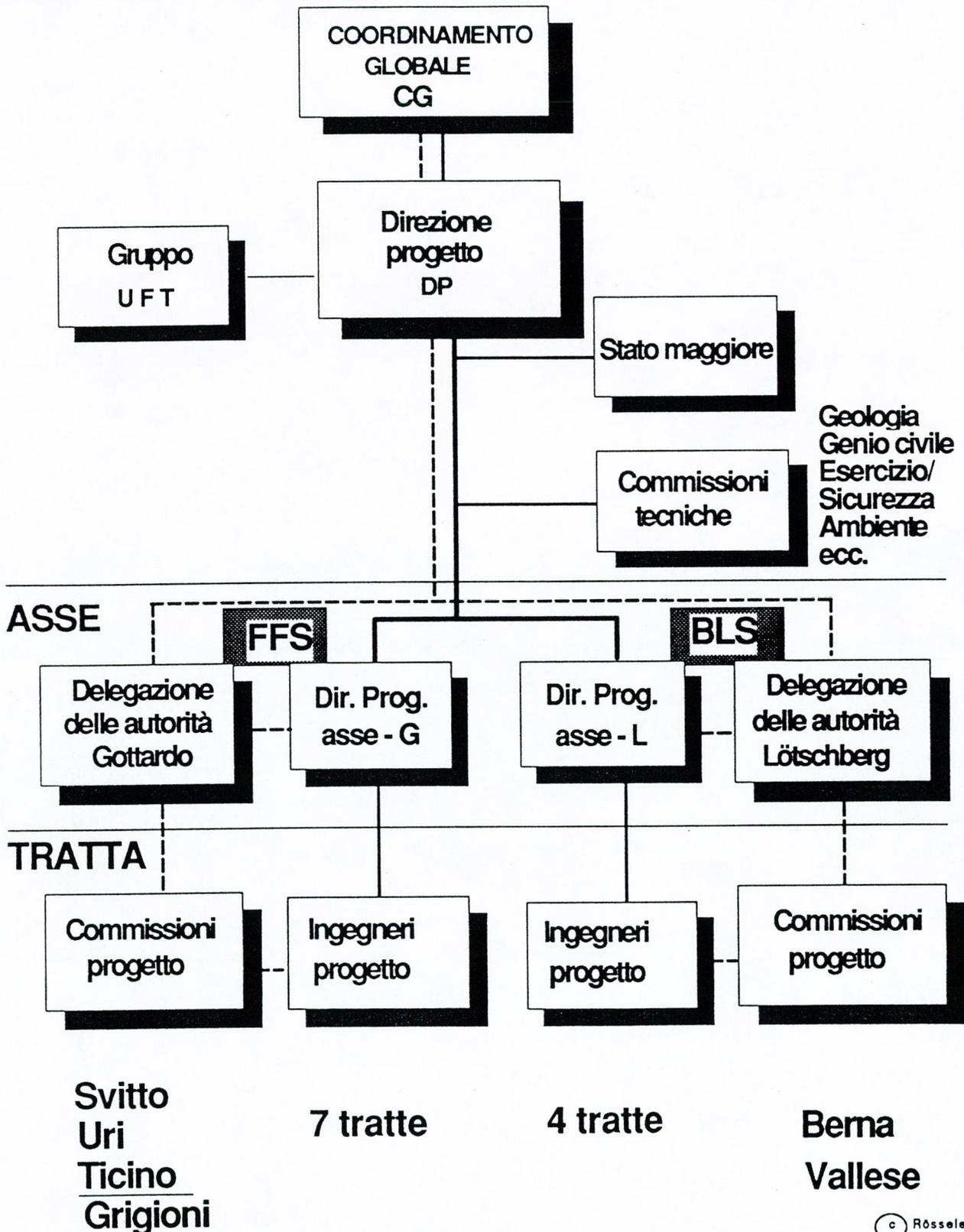
Calcoliamo di avere a disposizione per la fase intermedia come è prevista, dai due ai tre anni, durante i quali dovrà essere effettuato un accorto lavoro di pubbliche relazioni. Questo ha inizio proprio qui in Ticino in occasione di questa manifestazione.

La progettazione determinante incomincia adesso. La collaborazione degli interessati è assicurata sin dall'inizio. Avete la possibilità di far valere i vostri interessi a diversi livelli e a tempo utile. La struttura dell'organizzazione della pianificazione della fase intermedia concentra la collaborazione alla delegazione delle autorità e alle commissni progetto; Comuni e organizzazioni devono essere inclusi in questo organo. I Cantoni decideranno in che modo.

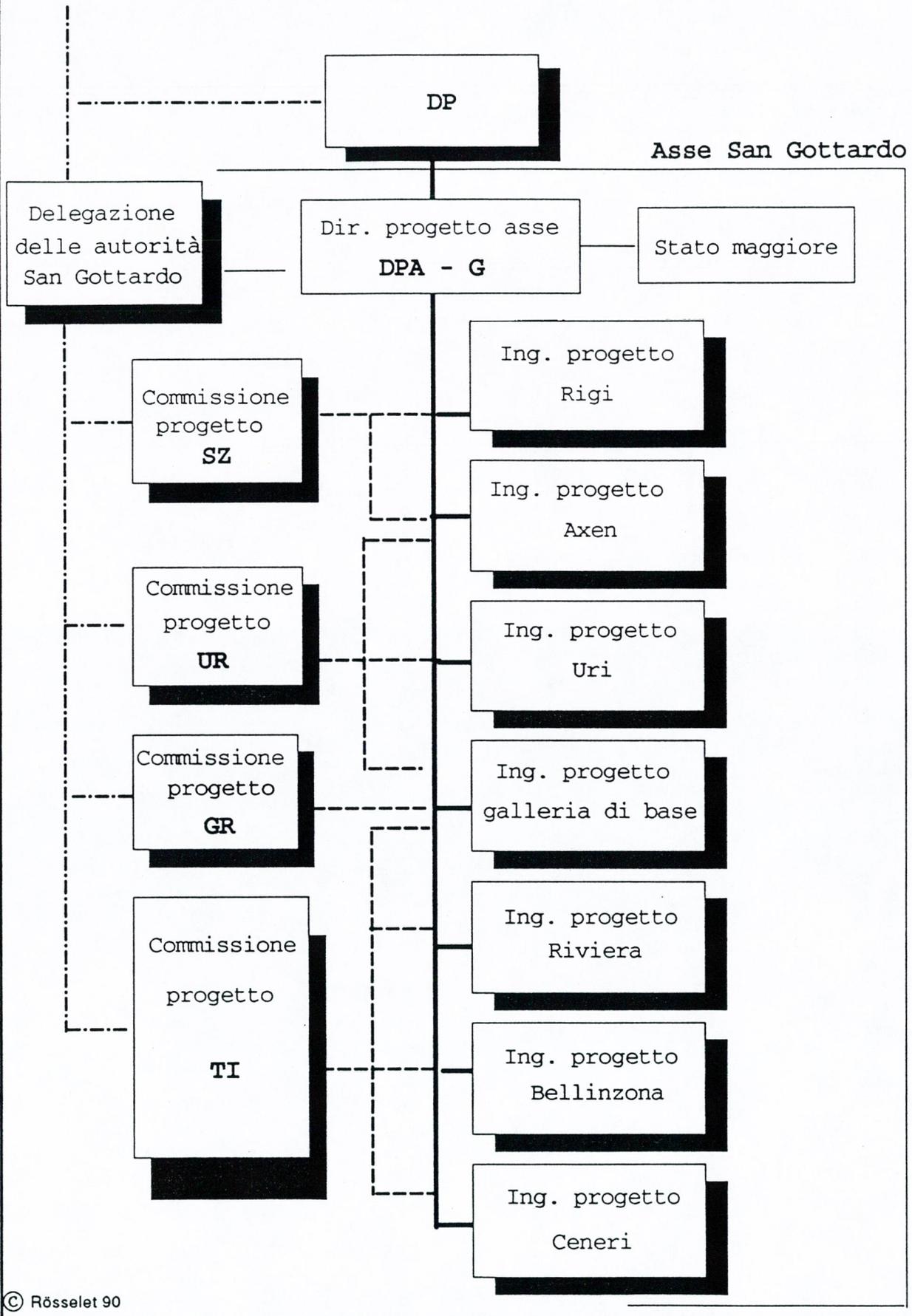
Transito alpino

Organizzazione per la pianificazione, fase intermedia

PROGETTO GLOBALE



ORGANIZZAZIONE PIANIFICAZIONE FASE INTERMEDIA : SAN GOTTARDO



TRANSITO ALPINO COSTRUZIONE NUOVA LINEA

ESAME DELL'IMPATTO AMBIENTALE 2° GRADO (Progetto preliminare)

Punti principali

- Confronto tracciati varianti
- Determinazione ubicazioni dei pozzi risp. dei cantieri principali
- Chiarimento utilizzazione e evacuazione del materiale di scavo, discariche possibili
- Protezione fonica, definizione gradi di sensibilità
- Pianificazione del territorio e protezione del paesaggio

TRANSITO ALPINO COSTRUZIONE NUOVA LINEA DEL SAN GOTTARDO PROCESSO DI ELABORAZIONE

Piano di lavoro auspicato
fasi più urgenti

- Fase intermedia

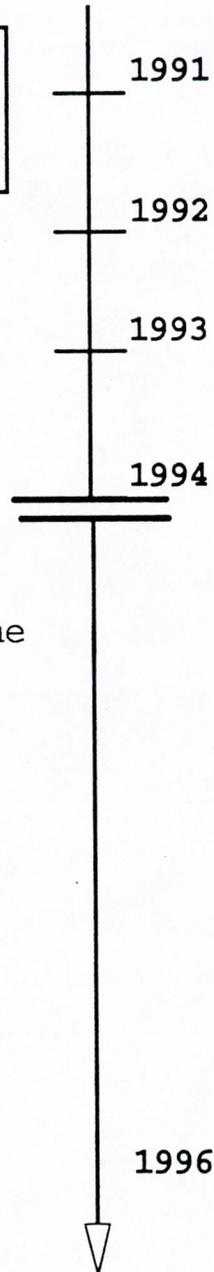
Decreto federale concernente
la costruzione di una ferrovia
attraverso le Alpi svizzere

- Progetto preliminare

- Approvazione
progetto preliminare

- Progettazione di dettaglio
 - progetto per l'approvazione piani
 - approvazione (permesso di costruire)
 - progetto d'appalto
 - Progetto esecutivo

INIZIO LAVORI



Organizzazione globale Transito alpino, fase di decisione

Organigramma

