



## Votazione popolare cantonale del 12 febbraio 2006

### Spiegazioni del Gran Consiglio

#### **Concessione di un credito per la realizzazione della Porta Alpina, Sedrun**

Con la galleria di base del San Gottardo, lunga 57 km, viene realizzata la galleria ferroviaria più lunga del mondo e al contempo uno dei collegamenti più importanti per il traffico europeo nord-sud.

Per la costruzione di questa galleria è stato realizzato nella zona di Sedrun un accesso ai cantieri (attacco intermedio). Tramite un pozzo verticale profondo 800 m si raggiunge il livello della galleria, dal quale si scava in direzione nord e sud. Per il futuro esercizio ferroviario della galleria di base del San Gottardo viene qui realizzata una cosiddetta stazione multifunzionale con fermata d'emergenza. Secondo i fautori, con il progetto Porta Alpina questa stazione multifunzionale deve essere trasformata in una fermata pubblica e l'ascensore esistente per il trasporto del materiale deve essere convertito in un ascensore adibito al trasporto di persone.

Il Gran Consiglio, il Governo grigionese e la Regione Surselva sostengono il progetto Porta Alpina, essendo convinti che con la realizzazione del progetto si possano gettare le basi per rafforzare la qualità dell'ubicazione della Regione Surselva. Il fatto che la Porta Alpina sia fattibile dal profilo edilizio e a condizioni più favorevoli di quanto si pensasse originariamente risulta da diversi accertamenti. Anche l'esercizio dell'impianto è fondamentalmente compatibile con il concetto d'esercizio della NTFA attualmente previsto.

Anche il Consiglio federale ha chiaramente approvato l'idea della Porta Alpina e assicurato il cofinanziamento dell'investimento preliminare. In merito ad una partecipazione definitiva all'investimento principale il Consiglio federale deciderà per contro soltanto sulla base di accertamenti tecnici supplementari e di un «Progetto territoriale San Gottardo», che è stato elaborato dai Cantoni confinanti con l'area del Gottardo (Uri, Ticino, Vallese e Grigioni) e che deve ancora essere concretizzato.

Anche le Camere federali hanno discusso su questo progetto nell'ambito del loro dibattito sul preventivo. Dopo una discussione approfondita, sia il Consiglio degli Stati che il Consiglio nazionale hanno a chiara maggioranza approvato la partecipazione della Confederazione all'investimento preliminare.

La realizzazione della Porta Alpina dipende in fin dei conti dal fatto se la questione della volontà politica troverà un riscontro positivo nel nostro Paese, cioè la volontà di concedere alla Regione Surselva e al Cantone dei Grigioni un collegamento diretto all'asse di comunicazione nord-sud e di consentire al contempo anche ad altre parti dell'area del San Gottardo uno sviluppo sostenibile.



Care concittadine, cari concittadini,  
vi sottoponiamo la seguente proposta in votazione:

## **Concessione di un contributo per la realizzazione della Porta Alpina, Sedrun**

### **1. Mantenere aperta un'opportunità importante**

Con la costruzione della Nuova trasversale ferroviaria alpina (NTFA) la Svizzera, quale paese di transito, non soltanto si mette al servizio dell'integrazione europea, ma avvicina anche le regioni del Paese. Il cuore di questo nuovo collegamento nord-sud è costituito dalla galleria di base del San Gottardo tra Erstfeld e Bodio, lunga 57 km.

Affinché tutte le regioni della Svizzera possano beneficiare di una riduzione del tempo di viaggio, la NTFA è concepita quale soluzione di rete. Tuttavia, fino ad oggi il Cantone dei Grigioni, quale regione di montagna e periferica, non è ancora stato allacciato a questa rete ferroviaria ad alta capacità. Il progetto Porta Alpina è un'opportunità unica per rimediare a questo svantaggio e per creare condizioni favorevoli per uno sviluppo sostenibile di una regione periferica.

L'idea di una fermata pubblica (Porta Alpina) nella galleria di base del San Gottardo è stata negli ultimi anni oggetto di vari interventi parlamentari a livello nazionale e cantonale che sono stati presi come spunto per commissionare uno studio di fattibilità e ulteriori accertamenti relativi ad una stazione nella galleria della NTFA.

Grazie alla Porta Alpina aumenta considerevolmente l'accessibilità ferroviaria alla Surselva e ai Grigioni. Il tempo di viaggio dai grandi agglomerati (Zurigo, Lucerna, Lugano, Milano) si riduce dalle attuali tre ore a circa la metà.

### **2. Descrizione del progetto Porta Alpina**

Per la costruzione della galleria di base del San Gottardo è stato realizzato nella zona di Sedrun un accesso ai cantieri (attacco intermedio). Attraverso una strada d'accesso lunga 1,9 km, che si dirama 900 m a sud di Sedrun dalla strada cantonale A19, si raggiunge il portale del cunicolo d'accesso orizzontale lungo 1 km.

Tramite un pozzo verticale profondo 800 m si raggiunge il livello della galleria di base del San Gottardo, dal quale si scava in direzione nord e sud. Per il futuro esercizio ferroviario viene qui realizzata una cosiddetta stazione multifunzionale con fermata d'emergenza.

La Porta Alpina non è una fermata supplementare, bensì un potenziamento della fermata d'emergenza di Sedrun prevista per la galleria di base del San Gottardo. Gli impianti più importanti (banchine, cu-

nicioli di collegamento e laterali, cunicoli d'accesso all'ascensore, costruzioni ed impianti d'aerazione) vengono comunque realizzati nell'ambito del concetto di sicurezza per la stazione multifunzionale di Sedrun della galleria di base del San Gottardo.

Secondo lo stato attuale del progetto, per la fermata Porta Alpina si rendono necessari per ogni direzione due sale d'attesa tra i vari cunicoli di collegamento, nonché l'adattamento dell'ascensore per il trasporto di materiale alle esigenze del trasporto di persone. Le misure edilizie comprendono anche la configurazione delle vie di trasporto delle persone al livello della galleria. Inoltre sono necessari adeguamenti alla base e all'uscita del pozzo.

Il tempo di trasferta per le persone dall'arrivo con il treno alla fermata Porta Alpina fino all'arrivo a Sedrun è di circa 20 minuti. L'ascensore trasporta i passeggeri in circa due minuti all'uscita del pozzo. La capacità della stazione è determinata dalla capienza dell'ascensore, che è di 80 persone per direzione e viaggio. A questo proposito, nell'ambito del progetto di esposizione e di costruzione verranno ancora esaminate possibilità di ottimizzazione, nell'interesse di sviluppi orientati alla clientela e ad un esercizio ineccepibile. L'obiettivo è quello di ridurre il più possibile il tempo di trasbordo.

### **3. Confermata la fattibilità dal punto di vista edilizio e dell'esercizio**

I vari studi e accertamenti supplementari hanno dimostrato che il progetto Porta Alpina è fattibile dal punto di vista edilizio e dell'esercizio.

Secondo il concetto d'esercizio, il cosiddetto treno B (Zurigo – galleria di base del San Gottardo – Locarno) deve essere completato con un treno supplementare a cadenza oraria e fermarsi alla Porta Alpina di Sedrun. Considerato che il treno B parte prima dei treni merci più lenti, secondo le conoscenze attuali la fermata Porta Alpina non compromette né l'esercizio nella galleria di base del San Gottardo, né il potenziamento della capacità per il trasporto delle merci.

### **4. Ampia approvazione della Porta Alpina**

Il Parlamento federale, il Consiglio federale, il Gran Consiglio grigionese e il Governo grigionese sono concordi sul fatto che il progetto Porta Alpina dovrebbe portare stimoli positivi alla regione rafforzando il sistema regionale di produzione e di creazione del valore aggiunto. Anche gli obiettivi di uno sviluppo territoriale sostenibile possono essere raggiunti con misure di accompagnamento adeguate. A questo proposito è decisivo che il progetto Porta Alpina non rimanga solo un progetto tecnico, ma che venga accompagnato da una strategia di pianificazione territoriale convincente.

Le domande che si pongono a questo proposito sono state trattate ed elaborate nel rapporto «Progetto territoriale San Gottardo» del 31 agosto 2005. Sulla base di questo rapporto, il 19 ottobre 2005 il Consiglio federale ha deciso di cofinanziare l'investimento preliminare con una partecipazione della Confederazione pari al 50% (7,5 mio. di franchi). Nell'ambito dei dibattiti sul preventivo durante la sessione invernale 2005, dopo una discussio-

ne approfondita anche le Camere federali hanno infine approvato a larga maggioranza la concessione del contributo.

Il Comune di Tujetsch, la Regione Surselva, il Gran Consiglio e il Governo ripongono a loro volta grandi speranze nell'acciaiamento alla NTFA. Per questo sono anche disposti a cofinanziare il progetto in misura molto più elevata (50%) di quanto sia usuale per progetti ferroviari. L'impegno finanziario vuole sottolineare il fatto che questo progetto unico al mondo viene appoggiato all'unanimità.

realizzazione dell'investimento preliminare è costituito dall'approvazione del progetto, prospettata dalla Confederazione entro il mese di febbraio 2006.

#### **b) Investimento principale**

I costi per l'investimento principale ammontano a circa **35 mio. di franchi**. A condizione che venga applicata la medesima chiave di ripartizione dell'investimento preliminare risulta la seguente ripartizione:

*Confederazione 17,5 mio. di franchi (50%)*

*Cantone 14 mio. di franchi (40%)*

*Regione Surselva 3,5 mio. di franchi (10%)*

### **5. Ripartizione dei costi complessivi**

Secondo lo studio di fattibilità, gli investimenti complessivi per la Porta Alpina ammontano a circa 41,5 mio. di franchi (stato dei prezzi 2003). I meri costi di costruzione ammontano a 38 mio. di franchi. Se si considera un margine usuale della stima dei costi del -10/+30 percento, ci si devono realisticamente aspettare costi di 50 mio. di franchi.

#### **a) Investimento preliminare**

I costi per l'investimento preliminare sono stimati in circa **15 mio. di franchi** e sono ripartiti come segue:

*Confederazione 7,5 mio. di franchi (50%)*

*Cantone 6 mio. di franchi (40%)*

*Regione Surselva 1,5 mio. di franchi (10%)*

Il contributo cantonale è vincolato all'esplicità condizione che non venga superato l'importo di 6 mio. di franchi per l'investimento preliminare e che sia garantito il finanziamento residuo. Con questo investimento preliminare possono essere salvaguardate tutte le future possibilità di sfruttamento. Un altro presupposto per la

La decisione del Consiglio federale sul co-finanziamento dell'investimento principale è attualmente ancora pendente e dipende tra l'altro dal fatto se le condizioni del «Progetto territoriale San Gottardo», che deve ancora essere concretizzato, possano essere soddisfatte. Anche il contributo cantonale di 14 mio. di franchi all'investimento principale è vincolato alla condizione della garanzia del finanziamento residuo.

Considerate queste premesse, il Governo grigionese e il Gran Consiglio si sono chiesti se non fosse meglio aspettare la decisione definitiva del Consiglio federale relativa alla questione dell'investimento principale prima di sottoporre il progetto di credito a votazione popolare. Insieme si è giunti alla conclusione che si deve sin dall'inizio chiedere il credito complessivo del Cantone, affinché l'Elettorato grigionese possa esprimersi in una volta sull'intero credito. Così la procedura viene notevolmente semplificata e il progetto di credito diventa più trasparente.

## **6. Quota parte dei costi che il Cantone deve assumersi**

Partendo dal credito quadro di 50 mio. di franchi, per il Cantone dei Grigioni risulta un **credito di 20 mio. di franchi netti** (investimento preliminare 6 mio. di franchi, investimento principale 14 mio. di franchi). Si tratta di un credito d'impegno ai sensi dell'art. 24 della legge sulla gestione finanziaria (LGF; CSC 710.100). Esso è vincolato all'esplicita condizione che anche la Confederazione e la Regione Surselva partecipino ai costi d'investimento nel senso esposto. Questo credito si basa sullo stato dei prezzi 2003. Se l'indice dei prezzi aumenta o si riduce, il credito si adegua di conseguenza.

Questo credito d'impegno del Cantone deve essere limitato nel tempo, vale a dire al massimo fino al momento della messa in esercizio della galleria di base del San Gottardo nel 2016. Se fino a quel momento non dovesse essere realizzato l'investimento principale, il credito verrebbe meno.

## **7. Opportunità e rischi**

Sulla base di vari accertamenti e studi, il progetto Porta Alpina è fattibile dal punto di vista edilizio e dell'esercizio anche secondo il Consiglio federale e la maggioranza del Parlamento federale.

Per evitare ritardi dei lavori e quindi costi supplementari provocati dall'organizzazione del progetto, devono però essere stabilite chiare responsabilità per il tempo di costruzione e d'esercizio. A questo proposito si deve fare capo all'organizzazione del progetto esistente per la pianificazione, l'esecuzione e la sorveglianza del cantiere NTFA. Per la fase operativa non si vedono

rischi tecnici supplementari a quelli oggi prevedibili. Per contro, il concetto d'esercizio della Porta Alpina necessita ancora di accertamenti dettagliati ai quali si dovrà procedere nella prossima fase. Attualmente si sta chiarendo se esiste la possibilità di collocare le banchine delle due fermate in un luogo più centrale. In questo modo verrebbe ridotto il tempo di trasbordo.

La Porta Alpina non rincara la NTFA e nemmeno sottrae mezzi al Fondo per la costruzione e il finanziamento dei progetti d'infrastruttura dei trasporti pubblici (FTP). Per il momento, il Consiglio federale vuole partecipare con 7,5 mio. di franchi soltanto ai lavori strutturali, vale a dire la questione del cofinanziamento della Confederazione all'investimento principale verrà decisa soltanto dopo che saranno stati effettuati gli accertamenti supplementari e quando il «Progetto territoriale San Gottardo» sarà stato concretizzato. Questa decisione, comprensibile dal punto di vista della Confederazione, non deve essere considerata come una risposta negativa alla Porta Alpina; al contrario, essa lascia aperte tutte le opzioni per un progetto futuro importante non soltanto dal punto di vista politico-regionale.

## **8. Esercizio dell'impianto**

I presunti costi d'esercizio annui ammontano secondo uno studio a circa 2,4 mio. di franchi: 1,7 mio. di franchi sono costi per il personale (10–12 collaboratrici e collaboratori) e 0,7 mio. di franchi sono costi di energia e di manutenzione.

L'analisi costi-benefici, sulla quale si basa il progetto, prevede in considerazione dei ricavi del traffico un grado di copertura dei costi minimo dell'86% e nel caso migliore

uno di oltre il 104%. Quale gestrice dell'infrastruttura è al centro della discussione un'impresa ferroviaria (ad es. la Ferrovia Retica o la Ferrovia Matterhorn-Gotthard), che sia in grado di adempiere al meglio alle esigenze di un esercizio ineccepibile.

## **9. Conseguenze di un risultato negativo della votazione popolare**

Un rifiuto del credito cantonale di 20 mio. di franchi da parte dell'Elettorato grigionese significherebbe sin dall'inizio, nonostante la decisione positiva del Consiglio federale e del Parlamento federale, la rinuncia irrevocabile alla realizzazione del progetto Porta Alpina. I tempi stretti del programma per la realizzazione della galleria di base del San Gottardo non ammettono ritardi.

## **10. Proposta**

Con 107 voti e nessuno contrario, il Gran Consiglio ha discusso e approvato la proposta per la concessione di un credito per la realizzazione della Porta Alpina, Sedrun, e la sottopone ora a votazione popolare. Vi invitiamo, care concittadine e cari concittadini, ad accettare questo credito d'impegno.

In nome del Gran Consiglio

Il Presidente: *Hans Geisseler*

L'Attuario: *Claudio Riesen*

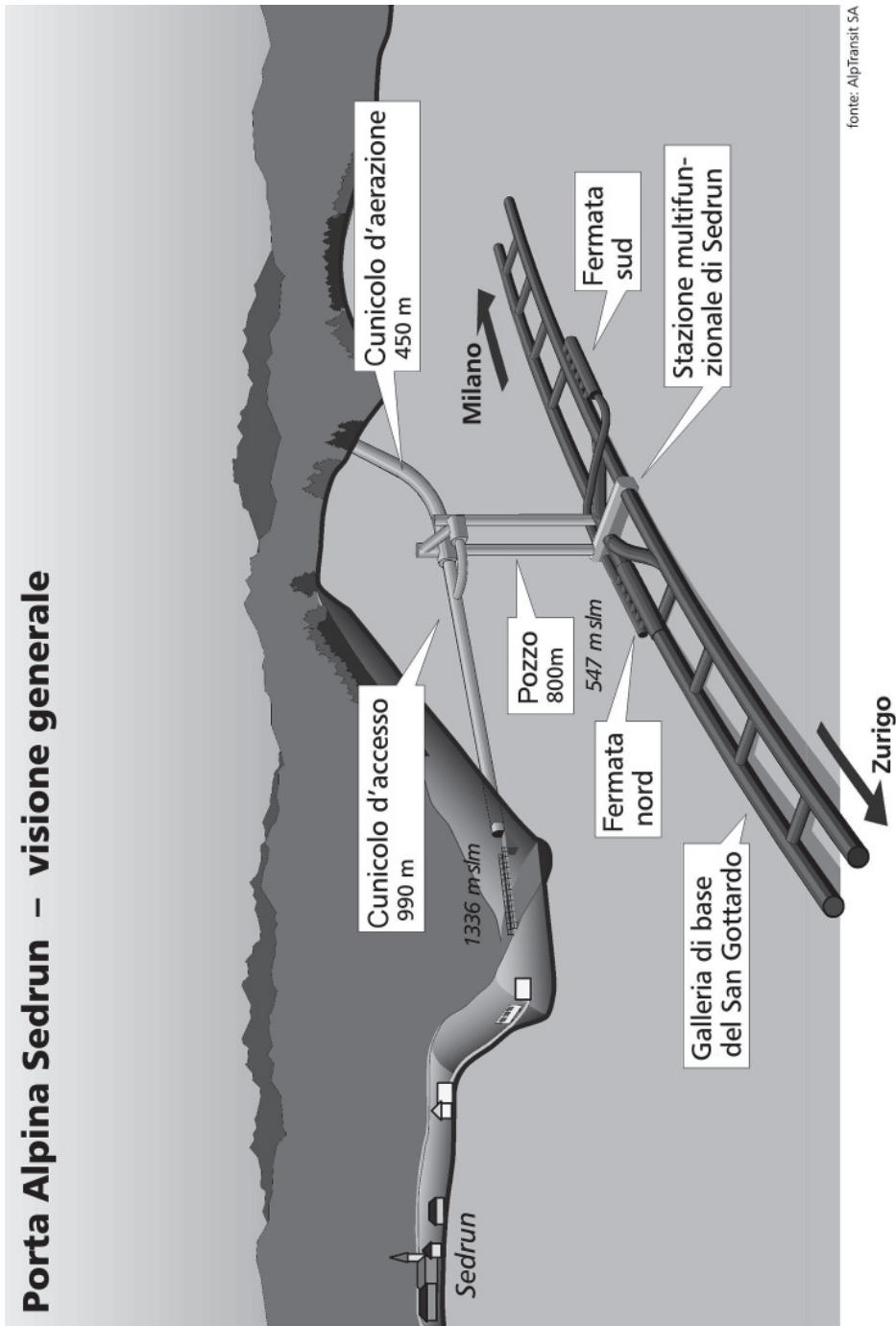
## **Proposta**

### **Concessione di un credito per la realizzazione della Porta Alpina, Sedrun**

Decisione del Gran Consiglio dell'8 dicembre 2005

1. Per la realizzazione della Porta Alpina Sedrun viene autorizzato un credito d'impegno di 20 milioni di franchi netti (stato dei prezzi 2003).
2. I necessari crediti annuali vengono messi a disposizione a seconda dell'avanzare della progettazione e della costruzione e a seconda del fabbisogno finanziario.
3. Questa decisione vale solo a condizione che la Confederazione e la Regione Surselva o eventualmente terzi partecipino al finanziamento del progetto per l'importo rimanente.
4. Il credito d'impegno è limitato nel tempo, vale a dire al massimo fino al momento della messa in esercizio della galleria di base del San Gottardo.
5. Il Governo attua questa decisione.

## Porta Alpina Sedrun – visione generale



fonte: AlpTransit SA





# Votare è più facile di quanto si pensi!

Se la domenica di votazione dovesse essere assente o non potesse recarsi alle urne, ha le seguenti possibilità per votare:

## **1. Votazione anticipata**

Anche nel suo Comune durante almeno due dei quattro giorni che precedono il giorno della votazione ha l'opportunità

- di recarsi alle urne  
oppure
- di consegnare la scheda di voto  
in busta chiusa presso un ufficio  
del comune.

## **2. Votazione per corrispondenza**

La necessaria documentazione (busta di trasmissione, busta per le schede) Le viene spedita automaticamente dal Comune. La busta di trasmissione o la carta di legittimazione deve assolutamente essere **firmata** da Lei, in caso contrario il Suo voto è nullo.

In seguito ha due possibilità di votare per corrispondenza: consegnare la busta di trasmissione alla posta oppure imbucarla in una delle **bucalettere dell'amministrazione comunale designate dal comune**.

La sua cancelleria comunale risponderà a tutte le domande relative alla votazione anticipata e per corrispondenza. Voglia inoltre leggere le pubblicazioni ufficiali.