

Lodevole
Municipio
Via Lucomagno 14
6710 Biasca

Biasca, 8 maggio 2014

Signor Presidente,
Colleghe e colleghi del Consiglio comunale,

Avvalendoci della facoltà concesse dall'articolo 67 della LOC, inoltriamo la seguente

MOZIONE

Per delle fermate Alptransit al Punto nodale di Biasca: la Regione Tre Valli non può restare a guardare e perdere il treno.

In estrema sintesi potremmo introdurre la mozione affermando che alcune fermate giornaliere dei treni a Biasca, che percorreranno la linea ad alta velocità Alptransit, sono un reale bisogno a sostegno di un futuro rilancio economico di tutta la Regione Tre Valli.

Come noto si tratta di una richiesta già sottoposta a livello cantonale e sviluppata in modo esaustivo in due diverse mozioni inoltrate nel mese di febbraio del 2005 e nell'aprile del 2014, dal Gran Consigliere Raffaele De Rosa, quale primo firmatario.

Per capire l'importanza della richiesta, e avere un quadro completo di questa legittima rivendicazione, basti leggere i rapporti del Consiglio di Stato con il relativo messaggio e i rapporti della commissione della gestione, a cui facciamo riferimento per introdurre la presente mozione senza ulteriormente dilungarci (si veda la documentazione allegata).

Prima di avanzare le nostre richieste ci permettiamo di esporre alcune considerazioni in merito all'iter parlamentare che hanno conosciuto le mozioni appena menzionate. In primis esprimiamo la seria preoccupazione per la considerazione data su questa tematica considerato che dal 2005 ad oggi non esiste ancora alcuna presa di posizione formale da parte della Confederazione (l'UFT) e dalle FFS. Il CdS, nelle conclusioni del suo rapporto del 24.05.2005, scriveva: *"da parte nostra seguiamo con attenzione gli sviluppi dei temi in oggetto e siamo in costante contatto con la Deputazione ticinese alle Camere federali. Sarà nostra premura attivare le iniziative del caso in base agli sviluppi delle diverse tematiche e delle relative priorità"*. Preso atto che dal 2005 praticamente nulla è cambiato, ecco quindi che alcuni deputati in Gran Consiglio, e tra questi contiamo tutti i rappresentati delle Tre Valli, hanno sottoscritto nell'aprile del 2014 una nuova mozione sulla tema in oggetto. La risposta dal CdS è giunta nel gennaio di quest'anno, anche se, come si legge nel suo rapporto, il Governo pur condividendo l'obiettivo della mozione sottolinea l'impossibilità di esprimersi in via

definitiva sui temi sollevati anche perché purtroppo non esiste ad oggi una risposta chiara ed articolata da parte della Direzione FFS sulla reale fattibilità di una fermata a Biasca dei treni a lunga percorrenza.

Ricordiamo inoltre che sulla questione, oggetto della presente mozione, nel mese di novembre del 2014 il Consigliere nazionale Fabio Regazzi ha inoltrato un postulato al Consiglio Federale.

Oltre alle iniziative sopra citate, di positivo vi è sicuramente l'appoggio di questa proposta da parte di altri comuni delle Tre Valli, della Commissione Regionale dei Trasporti della RTV e dell'ERS-BV, che sappiamo ha già incontrato il Municipio di Biasca condividendo l'opportunità di un simile progetto per lo sviluppo futuro della nostra regione.

Una cosa va però detta, purtroppo oggi ci accorgiamo che il Ticino, ancora una volta, non riesce ad imporsi come dovrebbe a Berna, a differenza di altri piccoli cantoni, che, come ad esempio Uri, senza fare troppo rumore e in tempi relativamente brevi è riuscito a concretizzare una nuova stazione per la fermata dei treni ad alta velocità della nuova linea AT.

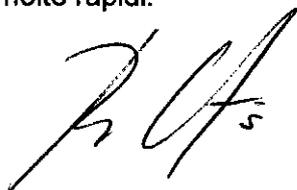
Noi condividiamo appieno la preoccupazione e il legittimo desiderio dei Gran Consiglieri che hanno inoltrato all'attenzione del CdS le mozioni accluse alla presente e le altre iniziative sopra citate. Per questi motivi crediamo che anche il nostro Comune e le Tre Valli debbano fare molto di più per cercare di concretizzare questo importante progetto, e quindi la necessità di coinvolgere il più possibile gli Enti Locali (Municipi e Consigli comunali) e la popolazione.

Considerato quanto precede, ci permettiamo di avanzare la seguente richiesta:

1. Chiediamo che il Municipio di Biasca si faccia promotore attivo e si adoperi, quale comune Polo delle Tre Valli, per costituire in tempi rapidi – d'intesa anche con l'ERS-BV e la CRT-RTV - un gruppo di lavoro composto anche da rappresentanti dei comuni delle Tre Valli, affinché si occupi di studiare e mettere in atto tutte le misure necessarie per spingere alla concretizzazione dell'allacciamento ferroviario della RTV attraverso il Punto nodale di Biasca.

In conclusione proponiamo che il consiglio comunale abbia a designare una commissione speciale per trattare la mozione in questione e che la stessa sia messa in condizione di lavorare in tempi molto rapidi.

Cefis Roberto



Filippo Rodoni

Omar Terraneo

data
presentata da

22 febbraio 2005
Raffaele de Rosa
messaggio

Per una vera strategia di rilancio economico e sviluppo sostenibile nella Regione delle Tre Valli

Considerazioni introduttive

Il messaggio n. 5577 inerente al Piano dei Trasporti della Regione delle Tre Valli (PTRTV) - approvato dal Gran Consiglio nella tornata parlamentare del dicembre scorso - ha proposto nel complesso elementi ben studiati e ponderati che apportano sicuro valore a tutta la Regione delle Tre Valli (RTV). Ciononostante, date le molteplici implicazioni ad esso attinenti, è inevitabile che taluni problemi rimangano sul tappeto. Fra questi, riconosciamo il ruolo centrale del collegamento ad AlpTransit, questione che per ovvi motivi, non da ultimo perché non era fra gli obiettivi del mandato conferito, è stata trattata solo in maniera marginale.

Come è logico che sia, il PTRTV riprende gli indirizzi generali della politica cantonale dei trasporti e più precisamente:

- la realizzazione del collegamento della RTV al sistema regionale TILO (sistema ferroviario regionale tra i centri di Bellinzona, Locarno, Lugano, Chiasso/Mendrisio, Como e Varese);
- la realizzazione completa di AlpTransit (che deve comprendere le rampe di accesso alle gallerie di base e l'allacciamento verso l'Italia).

Questo ci porta a riflettere su quelle che sono le *legittime aspettative della RTV*, ossia:

- la realizzazione di AT dovrà permettere di trasferire le merci dalla gomma alla rotaia (che è poi il motivo per cui popolo e cantoni avevano accettato il credito di 32 mia fr. nella votazione del 29.11.1998);
- il rafforzamento dei collegamenti fra i centri urbani (cadenzati alla mezz'ora);
- la realizzazione della rete regionale di trasporti (tipo S-bahn): collegamento della RTV agli altri agglomerati ticinesi.

Se riteniamo valide queste considerazioni, allora possiamo condividere anche il principio di un allacciamento della RTV ad AlpTransit ed alla linea internazionale del Gottardo, la quale già oggi funge da spina dorsale del trasporto pubblico per la RTV.

La fondatezza di questa argomentazione è facilmente intuibile semplicemente leggendo i tempi di percorrenza attuali e previsti.

Esempio 1: Biasca - Zurigo

oggi: ca. 2h36

con AT: ca. 1h30 (ciò che favorirebbe l'attrattiva residenziale, turistica, il pendolarismo tramite il mezzo pubblico, la creazione di un nuovo mercato e di nuovi sbocchi)

con AT: senza fermata a Biasca (solo via Bellinzona) ca. 2h20 (nessun vantaggio rispetto alle 2h36 attuali!)

Esempio 2: Biasca - Lugano

oggi (ceneri vecchio): ca. 44 min. Con TILO: sempre ca. 44 min. (nessun miglioramento!)

con AT: Biasca-Lugano (passando dal nuovo tunnel di base del Ceneri): ca. 26 min.

Richiesta

Sulla base di queste cifre nude e crude, ed avvalendomi della facoltà concessa dalla legge, mi permetto di chiedere al Consiglio di Stato:

1. di impegnarsi a fondo presso le istanze competenti per garantire anche in futuro il collegamento ferroviario da Biasca verso Bellinzona tramite la ferrovia (tempi di percorrenza: 12' in treno; 35' in bus!) e verso Lugano (attraverso il futuro nuovo traforo del Ceneri);
2. di adoperarsi già da oggi per un allacciamento della RTV (attraverso il punto nodale di Biasca) alla futura rete ad alta velocità, in maniera tale, da un lato, di ridurre il rischio di creare una nuova zona grigia e, da un altro lato, di valorizzare un territorio che ha spiccate qualità residenziali e turistiche;
3. tenuto conto delle osservazioni che precedono chiedo pure al Consiglio di Stato di farsi promotore - quanto prima - di queste rivendicazioni, sia a Berna (Consiglio federale), sia presso le FFS.

Raffaele De Rosa
Celio - Croce - David - Gobbi N. -
Guidicelli - Truatsch

Messaggio

numero **5656**
data **24 maggio 2005**
dipartimento **Territorio**
documenti correlati [rapporto](#)

[documento in formato Word](#)

Rapporto del Consiglio di Stato sulla mozione 22 febbraio 2005 presentata da Raffaele De Rosa e cofirmatari "Per una vera strategia di rilancio economico e sviluppo sostenibile nella Regione delle Tre Valli"

Signor Presidente,

signore e signori deputati,

dopo una serie di considerazioni introduttive concernenti il messaggio n. 5577 inerente al Piano dei Trasporti della Regione delle Tre Valli (PTRTV) e agli indirizzi generali della politica cantonale dei trasporti, la mozione invita a riflettere su quelle che sono le aspettative della Regione Tre Valli in questo ambito, ovvero: il trasferimento delle merci dalla strada alla ferrovia attraverso la realizzazione di Alp Transit, il rafforzamento dei collegamenti ferroviari fra i centri urbani e la Regione Tre Valli con la realizzazione del nuovo sistema ferroviario Ticino-Lombardia (TILO).Più concretamente ci si chiede di:

- impegnarci a fondo presso le istanze competenti per garantire anche in futuro il collegamento ferroviario da Biasca verso Bellinzona e verso Lugano, attraverso il futuro nuovo traforo del Ceneri;

- adoperarci già da ora per un allacciamento della RTV (attraverso il punto nodale di Biasca) alla futura rete ad alta velocità, in maniera tale, da un lato, da ridurre il rischio di creare una nuova zona grigia e, da un altro lato, da valorizzare un territorio che ha spiccate qualità residenziali e turistiche;

- farci promotori di queste rivendicazioni, sia nei confronti del Governo federale sia nei confronti delle FFS.

Per rispondere a questa mozione passeremo in rassegna gli obiettivi principali perseguiti dal Cantone Ticino in materia di politica dei trasporti ferroviari e gli sviluppi in relazione ad essi constatati negli ultimi anni. Come vedremo gli obiettivi prioritari promossi dal Cantone in questo settore si orientano nella

direzione auspicata dai mozionanti. In seguito ci concentreremo sulle realizzazioni effettuate sino ad oggi e sugli sviluppi futuri dei progetti Alp Transit e del nuovo sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia (TILO).

1. Gli obiettivi cantonali per la mobilità ferroviaria

Da sempre il Consiglio di Stato sostiene la necessità di inserire il Cantone Ticino nella moderna rete ferroviaria internazionale e nazionale e integrare così il Ticino nella rete delle città svizzere ed europee. Inoltre durante gli anni '90 abbiamo sviluppato un concetto da attuare a tappe per realizzare un sistema ferroviario regionale.

Più in particolare questo Consiglio persegue:

- il miglioramento dell'attrattiva dei collegamenti a lunga distanza, grazie al progetto Alp Transit, in particolare tramite la drastica riduzione dei tempi di percorrenza verso Milano, la Svizzera tedesca e la Svizzera romanda e l'integrazione nel sistema di nodi del traffico ferroviario e aereo (Milano-Malpensa e Zurigo-Kloten);

- la realizzazione di un sistema ferroviario regionale e transfrontaliero Ticino/Lombardia in grado di offrire all'utente collegamenti rapidi, frequenti (ogni 30 minuti) e diretti tra gli agglomerati di Locarno, Bellinzona, Lugano, Varese e Como-Chiasso;

- il miglioramento dell'accessibilità alle stazioni della rete ferroviaria ticinese tramite l'ottimizzazione della loro ubicazione l'organizzazione di una rete di trasporto pubblico coordinata con gli orari ferroviari nonché il promovimento dei posteggi di interscambio (Park and Rail);

- il trasferimento del traffico pesante della strada alla ferrovia così da salvaguardare la funzionalità e la sicurezza dell'autostrada A2 per i bisogni interni e ridurre il carico ambientale.

Per poter raggiungere tali obiettivi sono considerati essenziali e prioritari i seguenti progetti:

- la realizzazione delle gallerie di base del San Gottardo e del Monte Ceneri;

- la realizzazione di una nuova linea ferroviaria tra la galleria del Monte Ceneri e quella del San Gottardo (circolavanzione di Bellinzona);

- il proseguimento a sud di Lugano di Alp Transit con una nuova linea attraverso l'area di Como-Chiasso;

- l'allacciamento dell'area di Varese-Malpensa alla linea del San Gottardo attraverso Mendrisio;

- la realizzazione di un collegamento diretto tra Locarno e Lugano attraverso la galleria di base del Monte Ceneri.

2. Alp Transit

Non è questa la sede per ripercorrere lo sviluppo di questo progetto di importanza strategica fondamentale per l'Italia e la Svizzera e il Ticino. Occorre tuttavia rilevare come questo sviluppo sia stato lungo, complesso e, a nostro modo di vedere, non ancora concluso. Le ragioni sono di natura politica, tecnica e finanziaria.

L'aspetto politico tocca principalmente il tema del consenso, dell'urgenza, delle priorità e degli equilibri regionali. L'aspetto tecnico concerne la definizione e programmazione di processi costruttivi molto impegnativi (galleria ferroviaria più lunga al mondo, ecc.); quello finanziario infine comporta un impegno importante sull'arco di almeno un ventennio in un contesto problematico per la gestione delle finanze pubbliche.

Lo sviluppo di questo progetto non è pertanto stato lineare. Basti ricordare che su questo argomento e su altri correlati si è anche a più riprese espresso il popolo.

Al momento i principali punti fissi della problematica sono dati:

- dalla decisione di costruzione della galleria di base del San Gottardo e del Monte Ceneri; per la prima i lavori sono in corso dal 1999 mentre per la seconda è attesa l'approvazione dei piani ancora nel corso di quest'anno;

- dal finanziamento delle opere, stabilite in alcuni Decreti federali, attraverso uno specifico fondo alimentato dalla tassa sul traffico pesante, da una quota parte dell'IVA e dell'imposta sugli oli minerali.

Non è per contro stata presa alcuna decisione riguardo ai tempi e ai modi di realizzazione delle linee di accesso.

Già lo scorso 23 febbraio 2005 il Consiglio di Stato, rispondendo alla mozione del 20 settembre 2004, del deputato Elio Genazzi, "Alp Transit – Stazione Ticino sul Piano di Magadino – Un'opzione da non dimenticare!", ha presentato un rapporto che illustra lo stato dei lavori e i possibili sviluppi futuri del progetto Alp Transit.

In tale documento sono stati innanzitutto riassunti gli elementi più importanti dell'evoluzione del progetto dopo il 1998, data dell'ultima votazione popolare sull'argomento. Per quel che più interessa in questa sede ricordiamo in particolare nel 2003:

- l'approvazione da parte del Gran Consiglio della richiesta di credito per la realizzazione del collegamento diretto Locarno-Lugano attraverso la galleria di base del Monte Ceneri;

- la pubblicazione del progetto della galleria di base del Monte Ceneri;

- la sottoscrizione tra il Consiglio di Stato e le FFS di una Convenzione per la realizzazione a tappe del sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia (TILO).

Per il 2004, citiamo:

- l'approvazione, da parte del Parlamento federale, del Decreto concernente il credito aggiuntivo e la liberazione parziale dei fondi bloccati per la seconda fase della nuova ferrovia attraverso le Alpi. Con questa decisione è stato ugualmente liberata una prima quota del finanziamento per la galleria di base del Monte Ceneri,

- l'autorizzazione, a due riprese, da parte Il Dipartimento federale competente, concessa ad Alp Transit Gottardo SA di ripubblicare una serie di modifiche puntuali del progetto della galleria di base del Monte Ceneri. Con questi cambiamenti sono state in parte soddisfatte le varie richieste formulate in sede ricorsuale dal Cantone e dagli enti locali nel corso della pubblicazione del 2003;

- l'adozione da parte del Consiglio federale del Messaggio concernente le modifiche nel finanziamento dei grandi progetti per le infrastrutture dei trasporti pubblici. Questo mutamento si è reso necessario per adattare il fondo di finanziamento ai nuovi sviluppi, segnatamente all'impossibilità per le ferrovie di ammortizzare il debito sulla quota di investimenti loro imputati;

- l'adozione da parte del Consiglio federale del Messaggio concernente l'analisi delle capacità degli assi nord-sud della rete ferroviaria svizzera e la garanzia dei tracciati per le tratte rinviate della nuova trasversale ferroviaria alpina.

In questi ultimi anni il Consiglio di Stato, sulla base del "Progetto di grande massima per una Alp Transit Ticino", elaborato nel 1993, e dei successivi affinamenti, ha operato in tutte le sedi (Autorità federale, FFS, Alp Transit Gottardo SA, Regione Lombardia, FS/RFI, Enti locali, Comitato del San Gottardo) per concretizzare al meglio i propri obiettivi.

Per quanto ci riguarda le priorità della nostra azione a breve e medio termine sono (2010):

- il sostegno alla realizzazione della galleria di base del Monte Ceneri in modo tempestivo, rapido e rispettoso della popolazione e del territorio;

- la realizzazione dell'allacciamento del Ticino all'area di Varese, al nodo di Gallarate (Sempione) e alla Malpensa attraverso la linea Mendrisio-Stabio-Arcisate-Varese/Malpensa;

- l'implementazione progressiva del concetto TILO, in particolare con l'introduzione del nuovo materiale rotabile (2008) e l'adattamento/costruzione di alcune stazioni strategiche;

- la verifica dei punti critici della linea esistente, alla definizione del nuovo tracciato a sud di Lugano e alla promozione del completamento di Alp Transit. Determinanti saranno a questo proposito i risultati degli approfondimenti preannunciati dal Consiglio federale nel Messaggio del settembre 2004, cui abbiamo accennato in precedenza, concernente l'analisi delle capacità degli assi nord-sud della rete ferroviaria svizzera e la garanzia dei tracciati per le tratte rinviate della nuova trasversale ferroviaria alpina.

Il Governo federale ridefinirà nel 2007/08, con uno specifico Messaggio, i progetti da confermare e/o quelli nuovi da inserire

nel Fondo per il finanziamento delle grandi infrastrutture dei trasporti pubblici. A quel momento cadranno decisioni fondamentali anche per la completazione di Alp Transit a sud delle Alpi.

A lungo termine, in relazione alla messa in esercizio della galleria di base del San Gottardo (2015), riteniamo opportuno sviluppare una riflessione e proposte sull'attuale linea di montagna e la sua funzione dal profilo della promozione del turismo. A questo proposito ci esprimeremo trattando una specifica mozione sull'argomento del 21 settembre 2004 del deputato Roland David.

3. Il nuovo sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia (TILO)

La pianificazione del sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia è stata elaborata da un Gruppo di lavoro misto FFS – Dipartimento del territorio. L'obiettivo principale del sistema ferroviario Ticino-Lombardia è quello di collegare gli agglomerati di Locarno/Bellinzona, Lugano, Mendrisio/Chiasso, Como e Varese con un orario cadenzato almeno ogni 30', in modo rapido e diretto. Con la messa in funzione della ferrovia regionale TILO sono inoltre previste la realizzazione di nuove fermate e l'ammodernamento di alcune già esistenti. Va ricordato che TILO, una delle 8 reti "S-Bahn" previste a livello nazionale, rappresenta un progetto che raggiungerà la sua massima estensione ed attrattività attorno al 2015, in concomitanza con la messa in esercizio della galleria di base del Monte Ceneri. Per quanto riguarda l'estensione verso l'Italia la tappa più importante è invece prevista per il 2010 e consiste nella realizzazione del collegamento diretto tra Lugano e Varese, Gallarate e Malpensa attraverso il nuovo raccordo tra Mendrisio e Arcisate. L'introduzione e lo sviluppo di TILO sono previsti in tre tappe in funzione della realizzazione delle infrastrutture necessarie e della messa in funzione di Alp Transit.

Con la prima tappa, realizzata a partire dal dicembre 2004, è stato attivato il cadenzato semiorario tra Locarno e Bellinzona ed è stato completato tra Chiasso e Bellinzona. Concretamente ciò significa che tutte le stazioni sono servite ogni 30 minuti e che è possibile, ad esempio, spostarsi più frequentemente verso ogni destinazione all'interno della rete ferroviaria regionale (ad eccezione di Mezzovico, dove i treni si fermeranno ogni 60' e S. Antonino con fermate provvisoriamente nelle ore di punta). La Regione Tre Valli è agganciata a TILO a Biasca, stazione servita ogni ora con un treno diretto e con un treno TILO; nelle ore di punta il servizio è ogni 30'.

Come sappiamo alla Ferrovia regionale TILO si sovrappone il servizio ferroviario interregionale e internazionale. I cosiddetti treni diretti, che effettuano ogni ora le fermate di Airolo, Faido e Biasca, fanno ora capolinea a Locarno, collegando così il Locarnese con Lucerna, Zurigo, e Basilea in modo diretto, ossia senza più interscambio a Bellinzona. I treni Intercity hanno invece mantenuto le medesime caratteristiche di prima.

La prima tappa di TILO ha reso necessario anche la riorganizzazione del trasporto pubblico su gomma. Per la Regione Tre Valli, TILO è stato infatti sinonimo di adattamento di tutte le linee dei bus: grazie al prolungamento dei treni regionali

Chiasso-Bellinzona sino a Biasca; il centro delle Tre Valli é diventato il nodo principale d'interscambio tra le linee della Valle di Blenio, della Riviera e della Bassa Leventina. Faido, invece, é diventato nodo d'interscambio per l'Alta Leventina.

Con la seconda tappa, la Ferrovia regionale TILO sarà estesa verso Como (2008) Varese (2010) e Bellinzona-nord/Castione (2010). In questa direzione si punta alla realizzazione della nuova linea ferroviaria Mendrisio-Stabio-Arcisate-Varese. La nuova linea prevede l'utilizzo del corridoio dell'attuale binario merci fino a Stabio e da qui proseguirà verso il Gaggiolo per poi congiungersi alla linea FS Varese-Porto Ceresio a nord di Arcisate. Tra Mendrisio e Varese sono previste quattro fermate intermedie, ossia Stabio, Gaggiolo (lato Italia), Arcisate ed Induno-Olona, tutte dotate di impianti P+R. L'estensione del servizio verso Como sarà invece possibile al momento in cui saranno disponibili nuovi convogli policorrente.

L'offerta pianificata con il nuovo materiale rotabile bicorrente, prevede il servizio da Biasca a Chiasso con prolungamento verso Como (Regione Lombardia), a partire da dicembre 2007 (orario 2008).

Infine con la terza tappa, prevista nel 2015, entrerà in funzione la galleria di base del Ceneri e il raccordo diretto Locarno-Lugano. Con la realizzazione della galleria di base del Ceneri sarà possibile ridurre drasticamente i tempi di percorrenza tra Sopra- e Sottoceneri (Bellinzona-Lugano in 12', Locarno-Lugano in 22').

Nella definizione del nuovo concetto per il traffico regionale da attuare a tappe il Cantone ha pure posto le basi per il rinnovo del materiale rotabile (dal 2008) e ha promosso e finora sostenuto alcuni interventi di modernizzazione delle stazioni di Bellinzona, Lugano, Tenero, Giubiasco e Lamone.

Alla luce di quanto precedentemente esposto concludiamo dando un concreto riscontro ai quesiti posti:

a) é nostra intenzione considerare le necessità della Regione Tre Valli nella pianificazione e realizzazione a tappe di TILO. Prove sono i contenuti già attuati a partire dal dicembre 2004. In futuro si punta in particolare all'estensione dell'orario cadenzato ogni 30' fino a Biasca e alla creazione a Castione di un nuovo capolinea per le linee verso Locarno e Lugano-Chiasso-Como;

b) dal profilo tecnico la nuova linea Alp Transit consente la gestione del traffico sulle lunghe percorrenze attraverso l'esistente stazione di Biasca. Esistono quindi le premesse per agganciare direttamente anche la Regione Tre Valli alla nuova linea. Le modalità di questo aggancio dipendono dalla domanda di trasporto e dal concetto d'offerta. Al momento non si conoscono ancora tutti gli elementi, che, da quanto sappiamo, saranno definiti solo fra qualche anno. É nostra intenzione sostenere soluzioni che considerino adeguatamente gli interessi della Regione Tre Valli;

c) da parte nostra seguiamo con attenzione gli sviluppi dei temi in oggetto e siamo in costante contatto con la Deputazione ticinese alle Camere federali. Sarà nostra premura attivare le iniziative del caso in base agli sviluppi delle diverse tematiche e delle

relative priorità.

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

Per il Consiglio di Stato:

La Presidente, M. Masoni

Il Cancelliere, G. Gianella

Rapporto sul messaggio

numero	5656
data	12 giugno 2007
dipartimento	Territorio
documenti correlati	<u>ritorno al messaggio</u>

versione in formato Word

**della Commissione della gestione e delle finanze sulla
mozione 22 febbraio 2005 presentata da Raffaele De Rosa e
cofirmatari "Per una vera strategia di rilancio economico e
sviluppo sostenibile nella Regione Tre Valli"
(v. messaggio 24 maggio 2007 n. 5656)**

Il Messaggio in esame è la riposta del Consiglio di Stato alla mozione inoltrata il 22 febbraio 2005 dal collega Raffaele De Rosa con il sostegno di alcuni confirmatari. L'atto parlamentare, dal titolo "*Per una vera strategia di rilancio economico e sviluppo sostenibile nella Regione Tre Valli*", focalizza la sua attenzione sul problema dei trasporti pubblici, e più specificamente sulle possibilità di collegamento della Regione Tre Valli con la futura linea di AlpTransit e con il sistema regionale "TILO (acronimo di "Ticino-Lombardia", che come noto è inteso a facilitare i collegamenti ferroviari fra i principali centri del nostro Cantone e le città lombarde di Como e di Varese).

LE RICHIESTE DELLA MOZIONE

Prendendo spunto dall'approvazione da parte del Parlamento, nel dicembre 2004, del Piano dei trasporti della Regione Tre Valli, la mozione indica "*le legittime aspettative della RTV*" (Regione Tre Valli) negli obiettivi seguenti:

- realizzazione dell'AlpTransit in modo da permettere il trasferimento delle merci dalla gomma alla rotaia
- "*rafforzamento dei collegamenti con i centri urbani (cadenzati alla mezz'ora)*"
- "*realizzazione della rete regionale dei trasporti (tipo S-Bahn): collegamento della RTV agli altri agglomerati ticinesi*"

Più concretamente, l'atto parlamentare rivolge al Consiglio di Stato tre richieste:

1. di impegnarsi "*per garantire anche in futuro il collegamento ferroviario da Biasca verso Bellinzona tramite le ferrovie*" (al riguardo ricorda che i tempi di percorrenza in treno sono attualmente di soli 12 minuti, contro i 35 in bus) e verso Lugano attraverso il futuro nuovo traforo del Ceneri.
2. di adoperarsi per un allacciamento della RTV, attraverso il punto nodale di Biasca, alla futura rete ad alta velocità, e ciò per "*ridurre il rischio di creare una nuova zona grigia*", nonché per "*valorizzare un territorio che ha spiccate qualità*

residenziali e turistiche"

3. di farsi promotore di queste rivendicazioni sia presso il Consiglio federale sia presso le Ferrovie Federali Svizzere.

LA RISPOSTA DEL CONSIGLIO DI STATO

Nel suo Messaggio del 24 maggio 2005 il C.d.S prende posizione passando in rassegna quelli che vengono definiti *"gli obbiettivi principali perseguiti dal cantone Ticino in materia di politica dei trasporti ferroviari e gli sviluppi in relazione ad essi constatati negli ultimi anni"*. Al riguardo il governo sottolinea il suo obbiettivo di inserire il Cantone Ticino nella moderna rete ferroviaria internazionale e nazionale, integrando così il nostro Cantone *"nella rete delle città svizzere ed europee"* e realizzando nel contempo un sistema ferroviario regionale.

Dichiara inoltre la sua volontà di:

- migliorare i collegamenti a lunga distanza, in particolare mediante la drastica riduzione dei tempi di percorrenza sia verso sud che verso nord
- realizzare il progetto TILO onde "offrire all'utente collegamenti rapidi e frequenti (ogni 30 minuti)
- migliorare l'accessibilità alle stazioni ferroviarie ticinesi *"tramite l'ottimizzazione della loro ubicazione"* e l'organizzazione di una rete di trasporti pubblici coordinati
- trasferire il traffico pesante dalla strada alla ferrovia.

A tale scopo l'Esecutivo ribadisce di sostenere i seguenti progetti:

- realizzazione della galleria di base del San Gottardo e del Monte Ceneri
- realizzazione del collegamento fra le due gallerie citate (con la circonvallazione di Bellinzona)
- realizzazione di un collegamento diretto Locarno-Lugano mediante la galleria di base del Ceneri
- proseguimento dell'AlpTransit a sud di Lugano, fino a Chiasso-Como
- allacciamento ad essa dell'area Varese-Malpensa

Per quel che concerne più specificamente l'AlpTransit, il Messaggio passa in rassegna una serie di richieste cantonali e di decisioni federali intervenute nel 2003 e nel 2004. Rinviando al Messaggio stesso per i dettagli, rileviamo che l'accento è messo in particolare sulla realizzazione della galleria di base del Monte Ceneri (con l'"innesto" sulla stessa del collegamento diretto Locarno-Lugano), e sulla realizzazione del progetto TILO, nonché (citiamo) *"sulla verifica dei punti critici della linea esistente, la definizione del nuovo tracciato a sud di Lugano e la promozione del complemento di AlpTransit"*. Al riguardo rileva che le decisioni fondamentali verranno prese dal Consiglio federale nel 2007/08. Per quanto riguarda invece la futura messa in esercizio della galleria di base del San Gottardo, il governo ritiene opportuno (citiamo ancora) *"sviluppare una riflessione e proposte sull'attuale linea di montagna e la sua funzione dal profilo della promozione del turismo"*, e per ciò rimanda a un futuro Messaggio (nel frattempo pubblicato; si tratta del M 5715, del 19 ottobre 2005) in risposta a una mozione del collega Roland David.

Per quanto concerne invece l'aspetto del sistema ferroviario TILO, il Messaggio è

assai articolato. Per comodità, e anche per evitare sintesi approssimative, diamo qui di seguito il riassunto che ne ha fatto lo stesso Consiglio di Stato nell'appena citato Messaggio 5715:

"Questo Consiglio tiene in considerazione le necessità della Regione Tre Valli (...) nella pianificazione e nella realizzazione a tappe del sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia (TILO). Prova ne sono i contenuti già attuati con la prima tappa di TILO realizzata nel dicembre 2004. Tra questi citiamo in particolare l'allacciamento della Regione Tre Valli a TILO attraverso la stazione di Biasca e la riorganizzazione del trasporto pubblico su gomma che, per la Regione Tre Valli, è stato sinonimo di un adattamento di tutte le linee dei bus: grazie al prolungamento dei treni regionali Chiasso-Bellinzona sino a Biasca il centro delle Tre Valli è diventato il nodo principale d'interscambio tra le linee della Valle di Blenio, della Riviera e della Bassa Leventina. Faido, invece, è diventato nodo d'interscambio per l'Alta Leventina. Cogliamo inoltre l'occasione per ribadire che tra gli obiettivi futuri di questo Consiglio vi è pure quello di estendere l'orario cadenzato ogni 30' fino a Biasca, ciò che rappresenta certamente un contributo significativo nella salvaguardia di relazioni ferroviarie funzionali nella Regione delle Tre Valli. È importante evidenziare che il sistema ferroviario TILO raggiungerà la sua massima estensione ed attrattiva attorno al 2015, in concomitanza con la messa in esercizio della galleria di base del Monte Ceneri. Dal profilo tecnico in effetti la nuova linea Alp Transit prevede la gestione del traffico sulle lunghe percorrenze attraverso l'esistente stazione di Biasca. Esistono quindi le premesse per agganciare direttamente anche la Regione Tre Valli alla futura nuova linea. Le modalità di questo aggancio dipenderanno dalla domanda di trasporto e dal concetto d'offerta. Al momento non si conoscono ancora tutti gli elementi, che saranno definiti solo fra qualche anno. È tuttavia intenzione di questo Consiglio sostenere soluzioni che considerino adeguatamente gli interessi della Regione Tre Valli".

INFORMAZIONI AGGIUNTIVE

Tenuto conto che dal momento della presentazione del Messaggio citato a oggi sono ormai passati oltre due anni, la scrivente Commissione, prima di licenziare il Rapporto, ha incaricato il sottoscritto relatore di approfondire la questione al fine di conoscere l'esito avuto dalle richieste di:

- poter disporre di indicazioni il più possibile aggiornate sul progetto TILO
- poter disporre di indicazioni circa l'allacciamento della Regione Tre Valli alla linea Alp Transit attraverso il punto modale di Biasca.

Nella sua risposta e del 4 giugno u.s., il Dipartimento del Territorio fornisce indicazioni assai articolate sul primo punto, mentre sul secondo è più stringato. Ne diamo un sunto qui di seguito:

- per quanto riguarda il progetto TILO, il Dipartimento ritiene assai positivo il bilancio della prima tappa, in funzione dal dicembre 2004, essendosi verificato *"un evidente aumento dell'utenza (...) in percentuale assai superiore a quella del traffico stradale privato"*. (con un aumento del 4% sulla tratta Biasca-Lugano, del 7% tra Chiasso e Lugano, e ben del 15% tra Bellinzona a Locarno). La pianificazione fino al 2011 prevede inoltre, per quel momento, un impiego integrale dei treni ad assetto variabile, ciò che dovrebbe comportare una riduzione di circa 15 minuti nei tempi di percorrenza tra il Ticino e il nord delle Alpi. Passi concreti sono stati intrapresi anche in vista del prolungamento verso Como-sud, dove sarà realizzato un nuovo nodo di interscambio entro il dicembre 2008. Inoltre, la realizzazione della galleria di base del Ceneri, prevista per il 2019, a giudizio del Dipartimento, farà segnare *"una nuova fondamentale tappa per la rete TILO, poiché permetterà di dimezzare i tempi di percorrenza tra il Sopra e il Sottoceneri"*. A quel momento sarà infatti possibile inserire un treno diretto Locarno-Lugano che collegherà i due poli in soli 25 minuti, contro gli attuali 50 ca. (senza più il cambio di vettura a Giubiasco). Per ciò che riguarda più direttamente le Tre Valli, il tempo di

percorrenza Biasca-Lugano sarà ridotto dagli attuali 43 minuti a ca. 30.

- Circa l'allacciamento della RTV all'AlpTransit, come detto, la risposta è invece più sintetica. Rileviamo comunque che attraverso la galleria di base del San Gottardo si prevede un solo treno passeggeri all'ora; con tuttavia la possibilità di inserire dei treni supplementari alla mezz'ora nelle ore di punta e nei fine-settimana, mentre in treno "Interregio" servirà la tratta di montagna, con fermate ad Airolo, Faido e Biasca con cadenza oraria. In questo contesto, osserva il Dipartimento, non è quindi ipotizzabile una fermata regolare del treno IC a Biasca. Per garantire l'allacciamento delle Tre Valli è invece previsto che i treni TILO da e per Biasca abbiano coincidenze con l'IC a Bellinzona, anche se non si esclude che si possa fare in modo che (citiamo) "*ci siano delle fermate a Biasca per i primi treni IC del mattino in direzione nord, risp. Gli ultimi la sera in direzione sud, come avviene già oggi*".

Interessante è poi la conclusione della lettera, iaddove il Dipartimento osserva che:

"Le premesse potrebbero cambiare qualora fosse realizzata Porta Alpina e venissero inseriti alcuni treni supplementari di categoria inferiore nella galleria di base del San Gottardo. E' evidente che in questo scenario i treni di categoria inferiore, per coerenza, dovrebbero fermare anche a Biasca. Non esiste tuttavia al momento una pianificazione d'orario ufficiale che preveda Porta alpina e abbia verificato tutti i suoi effetti".

CONSIDERAZIONI COMMISSIONALI

Alla luce di quanto precede, si può ritenere che gli obiettivi prioritari promossi dal Cantone si orientino, almeno a grandi linee, nella direzione auspicata dai mozionanti, così come afferma il Consiglio di Stato. Resta tuttavia il problema forse principale sollevato dalla mozione, ovvero quello dell'allacciamento della Regione Tre Valli, attraverso il punto nodale di Biasca, alla futura rete ad alta velocità in direzione nord; interrogativo che trova ancora soltanto una risposta interlocutoria, ma che ben difficilmente potrà soddisfare appieno le richieste dell'atto parlamentare.

Si tratta di un aspetto importante affinché non si realizzi la beffa che la regione di Biasca, e più in generale delle Tre Valli, vedano di fatto addirittura aumentare i suoi tempi di collegamento con destinazioni a nord delle Alpi. Le assicurazioni circa il mantenimento in servizio dell'attuale linea di montagna non sono infatti esenti da incertezze. E' comunque da auspicare che per gli abitanti e per l'economia della regione al danno della sottrazione di vastissime superfici di terreno pregiato per far posto all'Alptransit e alle sue infrastrutture, non si aggiunga la beffa citata. La Commissione chiede pertanto al Consiglio di Stato di continuare a prestare la massima attenzione al problema, anche per quanto riguarda il progetto di Porta Alpina, la cui attuazione potrebbe avere ricadute positive anche per l'alto Ticino

CONCLUSIONI

Il Messaggio n. 5656 del Consiglio di Stato del 24 maggio 2005, sulla mozione Raffaele De Rosa e cofirmatari del 22 febbraio 2005, è accolto ai sensi dei consideranda.

Per la Commissione gestione e finanze:

Franco Celio, relatore
Bacchetta-Cattori - Beltraminelli - Bertoli -
Bignasca A. - Bobbià - Bonoli - Foletti - Ghisletta R. -
Gobbi N. - Jelmini - Lurati - Merlini - Orelli Vassere -
Pinoja - Righinetti - Vitta

MOZIONE

Nuova stazione e nuove fermate a Biasca: una risposta concreta a un reale bisogno dell'Alto Ticino

del 14 aprile 2014

Introduzione

Con l'approvazione, avvenuta circa una decina di anni fa, del Piano dei trasporti della Regione Tre Valli (PTRTV), tassello fondamentale assieme all'allestimento degli indirizzi pianificatori e di organizzazione del territorio, si sono gettate le basi per uno sviluppo della RTV.

Il modello di riferimento era (ed è tuttora) quello che tutti conosciamo, ossia il modello di mobilità integrata nel quale si valorizza l'interdipendenza e la complementarietà fra trasporto pubblico e mobilità individuale. Per raggiungere questi obiettivi, ci si è basati su due tipologie di intervento: gli interventi infrastrutturali e le misure relative all'offerta di trasporto pubblico.

Gli interventi del PTRTV sono realizzati a tre livelli e riguardano la mobilità pubblica, la mobilità privata e la mobilità lenta. Nel complesso, si è trattato di elementi ben studiati e ponderati che hanno apportato sicuro valore a tutta la regione. Sono restatesi però sul tappeto alcune problematiche irrisolte e temi da approfondire.

Uno di questi era, già diversi anni fa, quello di valutare la possibilità di una fermata di AlpTransit (ATG) per i treni passeggeri a Biasca quale elemento di completamento e rafforzamento del PTRTV. A quel tempo la risposta del Consiglio di Stato (CdS) fu che era troppo presto esprimersi su questa possibilità - ora speriamo che non sia troppo tardi!

Motivazioni

A diversi anni di distanza siamo costretti a ritornare su questo tema, alla luce della constatazione che il Canton Uri si sta preparando ad accogliere la fermata dei treni ad alta velocità nella futura nuova stazione di Altdorf, la quale - con un progetto molto ambizioso e pure molto costoso - prevede la realizzazione di piattaforme per il trasbordo dei passeggeri lunghe ben 400 metri (la lunghezza attuale è di 220 metri). Alleghiamo alla presente il comunicato stampa redatto congiuntamente da Canton Uri, FFS e UFT. Da un lato, abbiamo preso atto con sorpresa e un certo stupore che la fermata dell'alta velocità ad Altdorf non è più "semplicemente" una rivendicazione regionale degli urani, ma che ormai figura anche nella documentazione ufficiale dell'UFT e delle FFS (vedi slide allegata). Dall'altro, siamo convinti che questo Cantone non si sia lanciato in un progetto di questo tipo, che prevede interventi infrastrutturali notevoli e investimenti elevati, senza avere ottenuto perlomeno l'impegno di Berna e della FFS a fare il possibile per realizzare questo scenario - certamente non definitivo - nonostante ciò sarà probabilmente implementato solamente dopo il 2020 e costituirà una grossa sfida per la stabilità e la tenuta di tutto il sistema.

Alla luce di queste importanti novità, e ritenuto che molte variabili "macro" sono comparabili (Altdorf ha circa 8mila abitanti contro i circa 6mila abitanti di Biasca; tutto il

Canton Uri ha poco più di 30mila abitanti contro i ca. 28mila abitanti della RTV; la superficie di tutto il Canton Uri corrisponde grosso modo a quella della RTV, ecc.), siamo sempre più convinti che un allacciamento della RTV ad ATG sia di fondamentale importanza, sia per frenare lo spopolamento di questa regione periferica, sia per metterla in condizione di elaborare una strategia di sviluppo che permetta di valorizzare il potenziale, ancora in gran parte inespresso, legato all'attrattiva residenziale e alle possibilità di insediamento di nuove realtà imprenditoriali, grazie alla presenza di un territorio tutto sommato ancora intatto e alla disponibilità di terreni a prezzi ancora ragionevoli. A tale proposito ricordiamo che lo stesso CdS ha definito le valli di Blenio e di Leventina "zone a basso potenziale".

Inoltre, non va dimenticato che, contrariamente ad altri Cantoni in Svizzera, il Ticino e la regione del Bellinzonese e Tre Valli hanno sacrificato alcuni milioni di metri quadri di pregiato territorio di pianura per la realizzazione di ATG e di altre infrastrutture di trasporto. L'Alto Ticino rischia di non beneficiare per nulla dei vantaggi di questa nuova infrastruttura per cui, oltre al danno - "esternalità negative" procurate dal cantiere ATG, superfici perse, zone inutilizzabili tra ferrovia, autostrade e strade cantonali, ecc. - la beffa giungerebbe dall'impossibilità di beneficiare dei vantaggi della nuova linea ad alta velocità. Due esempi concreti per capire di cosa stiamo parlando:

Esempio 1

Oggi: Biasca-ZH: ca. 2h36

Con AT: Biasca-ZH (via Bellinzona): ca. 2h20 → nessun vantaggio!

Con AT e fermata a Biasca: Biasca-ZH: ca. 1h30 → pendolarismo, nuovo mercato e nuovi sbocchi!

Esempio 2

Oggi: Biasca-Lugano (Ceneri): ca. 44 min. Con TILO: sempre ca. 44 min. → nessun vantaggio!

Con AT: Biasca-Lugano (via tunnel di base del Ceneri): ca. 26 min.!

Proposte

Per tutti questi motivi riteniamo legittimo e opportuno ritornare sul tema e, sulla base delle considerazioni sopraesposte, di quanto sta accadendo nel Canton Uri e degli esempi indicativi sui tempi di percorrenza (esempi 1 e 2), ci permettiamo di sottoporre al Consiglio di Stato le seguenti proposte:

1. Che il CdS si impegni a fondo per garantire un allacciamento della RTV (attraverso il punto nodale di Biasca) alla futura rete ad alta velocità, ciò che permetterebbe da un lato di ridurre il rischio di creare una nuova zona grigia e, da un altro lato, di valorizzare un territorio che ha spiccate qualità residenziali.
2. Che il CdS, d'intesa con la deputazione ticinese alle Camere federali, si attivi a Berna per tutelare gli interessi del Cantone e di una regione che da anni è in perdita di velocità e che è stata classificata a "basso potenziale" per le Valli di Blenio e di Leventina.
3. Ritenuto che la nostra regione non pretende che tutti i treni si fermino a Biasca, ma neppure vuole diventare la vittima sacrificale che si offre per risolvere problemi che risiedono altrove, chiediamo al CdS già oggi di valutare la fattibilità di alcune fermate al mattino (per senso di marcia) e alcune alla sera (anche in questo caso per senso di marcia) nel nodo di Biasca, per i treni passeggeri a lunga percorrenza, e ciò d'intesa con i Comuni interessati e la CRT, come dovrebbe avvenire ad Altdorf.

4. Di spiegare se il nuovo progetto della stazione di Biasca prevede l'adattamento delle infrastrutture per la fermata dei nuovi treni passeggeri ATG. Qualora ciò non fosse il caso, riteniamo che il progetto vada immediatamente aggiornato ai nuovi standard, anche alla luce del fatto che il progetto di rinnovo e ristrutturazione del nodo della stazione FFS di Biasca sta entrando nella sua fase di progettazione definitiva. In questo senso, chiediamo al CdS di prevedere da subito (come fatto, apparentemente "senza garanzie", dal Governo urano, FFS e UFT per Altdorf), tutti quegli accorgimenti infrastrutturali per poter accogliere in futuro alcune fermate giornaliere per i treni (passeggeri) dell'alta velocità al centro delle Tre Valli. Chiediamo in particolare di individuare quali accorgimenti sarebbero necessari, i costi, rispettivamente per quanto Cantone e Confederazione potrebbero farsene carico, sulla scia dell'esempio e di cosa sta accadendo ad Altdorf.
5. Qualora quanto sopra non fosse proponibile e/o fattibile, chiediamo al CdS di individuare tutte le possibilità a disposizione del Cantone e dei Comuni toccati dalle summenzionate esternalità negative per richiedere il risarcimento per il danno subito e per quelli che subiranno in futuro.
6. Per quanto attiene al collegamento via tunnel di base del Ceneri, sembra che i treni del traffico regionale tipo TILO, tra Lugano e Bellinzona (rispettivamente Lugano e Locarno), dovranno mettersi in coda dietro ai treni merci perdendo così parte dei vantaggi nel guadagno di tempo esposti nell'esempio 2 sopraesposto. Qualora ciò corrispondesse al vero, chiediamo al CdS di ovviare a questa situazione e trovare le giuste soluzioni assieme a tutti i partner, al fine di tutelare i legittimi interessi del Cantone, dei Comuni e dei ticinesi (pendolari, lavoratori, studenti, turisti, ecc.)?

Raffaele De Rosa

Badasci - Bang - Bassi - Beretta-Piccoli F. -
Bergonzoli - Celio - Chiesa - Cozzaglio - Dadò -
Del Don - Dominé - Galusero - Garzoli - Ghisolfi -
Gianora - Guerra - Guidicelli - Kandemir Bordoli -
Minotti - Pagnamenta - Passalia - Pedrazzini -
Pellanda - Schnellmann - Seitz