

Repubblica e Cantone
Ticino

Il Consiglio di Stato

Signora
Nadia Ghisolfi
e cofirmatari
Deputati al Gran Consiglio

Interrogazione 29 ottobre 2009 n. 291.09

Tunnel di collegamento ferroviario Mesolcina-Valchiavenna: quale ruolo gioca il Ticino?

Signora e signori deputati,

il tunnel ferroviario per il collegamento tra la Mesolcina e la Valchiavenna è già stato oggetto di un'interrogazione nel 2002 del deputato Werner Carobbio (no 198.02), nella quale si chiedeva in particolare a Codesto Consiglio di promuovere l'allestimento di uno studio di fattibilità per la realizzazione di tale opera.

La risposta allora era stata negativa, nel senso che si riteneva la verifica richiesta non prioritaria per il Ticino e che semmai andava promossa dagli enti più direttamente toccati. I motivi di tale decisione sono ancora attuali e si possono così sintetizzare:

- per lo sviluppo delle reti di carattere nazionale e internazionale occorre concentrare l'attenzione e le forze su quanto previsto dal Decreto sul transito alpino affinché venga tempestivamente realizzato;
- occorre poi completare il progetto AlpTransit con la circonvallazione di Bellinzona ed il proseguimento a sud di Lugano;
- sul piano regionale, a livello ferroviario, assumono carattere prioritario la realizzazione del sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia (TILO) e la rete Tram del Luganese, inserita nel Programma d'agglomerato del Luganese.

Se per quel che concerne i progetti previsti dal Decreto sul transito alpino, la situazione per il Ticino è ormai chiara - le gallerie di base del San Gottardo e del Ceneri sono in costruzione ed entreranno in funzione nel 2017 rispettivamente nel 2019 - ed anche i lavori della ferrovia Mendrisio-Varese nell'ambito di TILO sono in corso, altri progetti si trovano in una fase cruciale.

A livello nazionale il Parlamento ha dato mandato al Consiglio federale di proporre entro la fine del 2010 un nuovo programma di investimenti denominato "Ferrovia 2030". L'Autorità federale e le FFS stanno lavorando alla messa a punto di proposte concrete, che saranno formulate secondo due varianti di spesa: l'uno con un tetto massimo di 12 miliardi di franchi e l'altro con un tetto massimo di 21.

Informazioni ai Cantoni sui contenuti principali di dette proposte sono state annunciate per la prossima primavera. Successivamente, verosimilmente a partire da giugno, si svolgerà una consultazione ufficiale. Il Messaggio potrebbe essere trasmesso alle Camere per fine 2010 o inizio 2011.

Esso dovrà contenere anche una proposta di finanziamento supplementare, in quanto il Fondo attualmente attivo non è in grado di mettere a disposizione mezzi sufficienti. È dunque molto probabile anche una consultazione popolare.

Codesto Consiglio si sta adoperando affinché la completazione di Alp Transit, in particolare l'aggiramento di Bellinzona e la prosecuzione a sud di Lugano, sia considerata in questo ambito.

Per quanto riguarda il sistema ferroviario regionale TILO si stanno realizzando e progettando diversi interventi importanti e finanziariamente impegnativi soprattutto per modernizzare le stazioni e i nodi di interscambio.

Per quanto riguarda la rete Tram del Luganese essa è stata riconosciuta dalla Confederazione come uno degli elementi centrali del Programma d'agglomerato del Luganese. Per ottenere i finanziamenti federali occorre tuttavia rispettare i tempi fissati dalla Confederazione, che impongono di presentare un progetto consolidato per la tappa prioritaria entro la metà del 2012. Il Parlamento ha già concesso i necessari crediti con D.L. del 16 dicembre 2009.

Nonostante ciò codesto Consiglio segue l'evolversi della situazione per quanto riguarda l'ipotesi di un collegamento ferroviario tra la Mesolcina e la Valchiavenna.

Nell'ottobre 2007 il Dipartimento del territorio, nell'ottica di sviluppare visioni a lungo termine del sistema dei trasporti, aveva segnalato all'allora "Gruppo pro Tunnel ferroviario Valchiavenna-Mesolcina", la disponibilità ad entrare nel merito di una partecipazione limitata, anche a livello finanziario, per l'allestimento di una valutazione di questa ipotesi. La partecipazione presupponeva però che l'operazione fosse promossa dal Canton Grigioni e dalla Regione Lombardia, se del caso nell'ambito di un programma Interreg IV.

Nel frattempo su sollecitazione della Regione Mesolcina, si è mosso anche il Dipartimento costruzioni, trasporti e foreste del Canton Grigioni. Quest'ultimo nel mese di agosto del 2009 ha organizzato un incontro tecnico tra rappresentanti della Regione Mesolcina, delle FFS e del Cantone Ticino per discutere l'ipotesi del nuovo collegamento ferroviario per la Valchiavenna, rispettivamente di un'estensione di TILO verso la Mesolcina.

Durante l'incontro i rappresentanti del Canton Grigioni hanno informato che la Regione Lombardia aveva da poco commissionato uno studio di "Inquadramento socio-economico del traforo ferroviario della Mesolcina", secondo quanto previsto dall'Accordo Quadro di Sviluppo Territoriale della Provincia di Sondrio per il 2009. Anche il Canton Grigioni ha espresso l'interesse per una valutazione più completa possibile dell'opera in oggetto.

Durante l'incontro si è concordato che il Canton Grigioni avrebbe intrattenuto i rapporti con la confinante Provincia di Sondrio, informando di volta in volta il Cantone Ticino. Primo obiettivo è quello di organizzare un incontro per conoscere i risultati intermedi dello studio in corso sul lato italiano, per poi valutare se e come completare gli studi sul lato svizzero. Il Cantone Grigioni dispone di un fondo specifico ed è disposto a finanziare uno studio del genere per la galleria in questione. Il Cantone Ticino ha riconfermato la sua disponibilità, limitata di 10'000.- fr., a partecipare.

Rispondiamo qui di seguito alle vostre domande.

1. Il Canton Ticino in che misura è coinvolto in questo progetto ?

2. Che genere di contatti sono stati allacciati con il Governo del Canton Grigioni onde vagliare una strategia comune?

Finora vi è stato un primo incontro tecnico con il Canton Grigioni nel corso del mese di agosto.

Il Cantone Ticino è in attesa che il Dipartimento costruzioni, trasporti e foreste del Canton Grigioni organizzi un incontro con la Provincia di Sondrio, nell'ambito del quale verrebbero presentati i risultati intermedi degli studi in corso sul lato italiano. In seguito con il Canton Grigioni si valuterà se e come completare gli studi sul lato svizzero.

3. Quale interesse avrebbe il Canton Ticino ad un collegamento ferroviario con la Valchiavenna in particolare (ma non solo) nell'ottica ecologica?

Questa opera permetterebbe di disporre di un collegamento vantaggioso rispetto a quello attuale su strada, assai meno diretto. Per conoscere i benefici, non solo ecologici, occorre dapprima conoscere il potenziale d'utenza: ciò dovrà essere valutato nell'ambito di uno studio di opportunità.

4. Quali potrebbero essere le ricadute economiche sul Canton Ticino di un simile collegamento?

5. Quali opportunità turistiche reciproche conseguirebbero da un avvicinamento del Ticino all'Engadina?

È difficile dare ora risposte circostanziate a queste domande, che devono essere trattate nell'ambito di uno studio di opportunità.

6. In quest'ottica è pensabile di estendere la rete TILO verso la Mesolcina e la Valchiavenna?

e in un orizzonte a lungo termine dovesse essere realizzato un nuovo collegamento ferroviario Bellinzona-Mesolcina-Valchiavenna sarebbe pensabile anche un'estensione del servizio ferroviario regionale TILO. A livello tecnico la premessa fondamentale è che sia completata la linea d'accesso AlpTransit Camorino-Biasca, così da risolvere i problemi di capacità e di esercizio del nodo ferroviario di Bellinzona, determinante per il buon funzionamento e sviluppo di TILO.

Vogliate gradire, signora e signori deputati, i nostri migliori saluti.

PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente:

Il Cancelliere:

G. Gendotti

G. Gianella

Copia per conoscenza a:

- Sezione della mobilità
- Segretariato cooperazione transfrontaliera