

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