

MOZIONE

Alp Transit: aggiramento di Bellinzona e stazione sul Piano di Magadino

del 22 marzo 2010

1.

La questione relativa all'aggiramento di Bellinzona e alla realizzazione di una stazione sul Piano di Magadino è già stata oggetto di molte discussioni e proposte, ma al momento attuale non ci sono ancora decisioni vincolanti, né a livello cantonale, né a livello federale.

2.

Con il messaggio no. 5626 del 23 febbraio 2005 il Consiglio di Stato, in risposta ad una mozione del 20 settembre 2004, affermava: *«al momento la ripresa e una maggiore concretizzazione del discorso di una "Stazione Ticino" sul Piano di Magadino appare prematuro»*.

3.

Il rapporto sullo stesso messaggio della Commissione speciale pianificazione del territorio del 23 marzo 2006 da parte sua, alle pagine 17 e 18, affermava:

«Sia dal punto di vista del mercato, sia dal punto di vista dello sviluppo territoriale, un collegamento ad AlpTransit con la stazione di Lugano terrebbe conto dell'importanza finanziaria e della presenza di una massa critica di persone molto importante (regione insubrica) come è altrettanto importante un collegamento nel Sopraceneri. In un primo tempo sarà in ogni caso la stazione di Bellinzona. Con la realizzazione della tratta Biasca sud - Camorino (aggiramento di Bellinzona, con le gallerie Biasca/Giustizia-Claro e Gnosca-Sementina) potrebbe essere presa in considerazione la creazione di una nuova stazione sul Piano di Magadino che serva da punto di scambio tra i mezzi di trasporto regionali e quelli internazionali. Il tutto senza stravolgere una regione e squilibrare i due poli di Bellinzona e Locarno.

[...] Si invita quindi il Consiglio di Stato, nella stesura della revisione del Piano direttore, a concretizzare esplicitamente i punti di contatto con la nuova ferrovia alpina, tenendo conto dei tempi di realizzazione delle varie tappe di questo progetto, del concetto d'esercizio della rete ferroviaria regionale Ticino-Lombardia (TILO) e degli interessi del Piano di Magadino.

Si invita inoltre il Consiglio di Stato a prestare particolare attenzione alla conduzione politica del progetto, ad assumere un atteggiamento fermo nel difendere gli interessi del Cantone nei confronti di tutti i partner coinvolti e ad informare regolarmente il Gran Consiglio sull'evoluzione della situazione».

4.

Nella scheda di Piano direttore (12.1 del PD 90 e scheda M6 del nuovo PD) si legge che il Consiglio federale conferma il mantenimento della fermata dei treni di lunga percorrenza Intercity/Eurocity (IC/EC) a Bellinzona e a Lugano. Le fermate di Bellinzona e Lugano - garantite dal punto di vista tecnico e, tenuto conto dei bacini d'utenza del Sopraceneri e del Sottoceneri, pienamente giustificate dal profilo commerciale - consentono una buona corrispondenza con i servizi regionali a profitto di una diffusione su tutto il territorio cantonale dei vantaggi di Alp Transit. Situazioni problematiche per la capacità risultano in Ticino fra Biasca e Camorino, così come a sud di Lugano.

«Il Cantone» - si legge sempre nella stessa scheda - «intende salvaguardare la possibilità di realizzare una nuova stazione sulla linea di attraversamento del Piano di Magadino nel nodo di Camorino».

5.

Infine, nel rapporto del Consiglio di Stato sulla consultazione del Piano direttore (maggio 2009), a pagina 7, si afferma:

*«Il Cantone mira al completamento di Alp Transit con le linee di accesso tra Biasca sud e Camorino e tra Lugano e Chiasso. Ciò potrebbe concretizzarsi, secondo le scadenze delle decisioni federali, negli anni 2030. La possibilità di realizzare una nuova stazione sul Piano di Magadino è stata **salvaguardata**. Essa andrà riverificata in funzione delle ulteriori decisioni sul completamento dell'opera, degli eventuali mutamenti nel concetto d'esercizio a livello nazionale e internazionale e soprattutto dello sviluppo degli insediamenti tra Bellinzona e Locarno. Per ora e nell'orizzonte temporale del Piano direttore (2020) le fermate IC/EC rimangono Bellinzona e Lugano».*

6.

Si tratta, come si può constatare, di una politica attendista non condivisa dai Comuni del Bellinzonese.

In una presa di posizione del 3 febbraio 2009, i Comuni del Bellinzonese hanno espresso **«preoccupazione per lo scarso interesse attualmente dimostrato per lo studio di una Stazione ferroviaria sul Piano di Magadino e per il tracciato Alp Transit attraverso il Piano».**

«Già l'aggiornamento del Piano direttore cantonale posto in consultazione nel 2008 ha mancato l'occasione per ribadire importanza di questi studi [...] ma anche le discussioni più recenti attorno al completamento del tracciato Alp Transit non riservano la benché minima attenzione a questi studi [...]. Ribadivano infine come «non si possa perdere l'occasione storica di progettare una stazione e uno scalo sul Piano di Magadino e di progettare attorno ad essi il comparto di sviluppo di attività economica già proposto dal Gruppo di riflessione».

7.

La stessa posizione veniva adottata dalla Commissione regionale dei trasporti del Bellinzonese nella sua seduta del 25 marzo 2009: **«La CRTB riconosce l'assoluta necessità della salvaguardia della fermata a Bellinzona del traffico passeggeri nazionale e internazionale e la creazione di una Stazione sul Piano di Magadino nel caso in cui i traffici passeggeri nazionali e internazionali dovessero essere spostati dall'Autorità federale sul nuovo asse dell'Alp Transit».**

8.

Posizioni analoghe sono state espresse lo scorso mese di maggio in una conferenza pubblica a Sementina da parte di Remigio Ratti e Benedetto Antonini. I relatori hanno sostenuto la **necessità di realizzare l'aggiramento ferroviario di Bellinzona, con il tunnel Gnosca-Sementina, e la stazione sul Piano di Magadino** per le seguenti ragioni:

- la tratta Biasca-Giubiasco sarà quella più fortemente sollecitata. Ogni giorno transiteranno 436 treni (+ 160), di cui 260 merci;
- la circonvallazione permetterebbe di risparmiare sulla tratta Zurigo-Chiasso soltanto otto minuti (4 in caso di fermata), per cui le FFS sono poco interessate;
- una stazione sul Piano è un intervento provvido per il Cantone e per il Sopraceneri;
- l'ubicazione della Stazione è opportuna e deve essere accompagnata da un quartiere di attività. Esso godrebbe dei migliori fattori di localizzazione a livello nazionale;
- l'attuazione del Quartiere deve essere vista come una zona di sviluppo d'interesse cantonale, a statuto speciale.

I relatori concludevano ricordando che bisognerebbe promuovere immediatamente uno studio e l'attuazione di un apposito PUC.

9.

Sulla "Regione" del 16 marzo 2010 il gruppo Piano di Magadino Bellinzona Locarno afferma che l'attraversamento del Piano di Magadino della linea veloce deve essere realizzato su **viadotto**; l'attraversamento a raso sul Piano di Magadino «è *inaccettabile perché comporterebbe una profonda cesura, un'interruzione totale della continuità dello spazio fisico di questa parte del territorio con la conseguente disgiunzione della Città di Bellinzona dal Piano e dal lago Maggiore*». Ricorda pure che esiste una **seconda variante** per realizzare l'aggiramento di Bellinzona, ossia a est, prolungando la galleria del Ceneri oltre Arbedo. In questo caso la Stazione per il Sopraceneri rimarrebbe l'esistente stazione di Bellinzona, con un suo raccordo in galleria alla linea ferroviaria veloce.

10.

Alla luce di quanto precede appare evidente la necessità, come Cantone, di sollecitare lo studio:

- a) per la realizzazione dell'aggiramento di Bellinzona e la creazione della Stazione sul Piano di Magadino. L'aggiramento è assolutamente necessario per ragioni ambientali, tenuto conto che si tratta di una regione già fortemente sollecitata dal traffico autostradale. La realizzazione della Stazione sul Piano appare pure inevitabile per garantire anche in futuro una stazione per il Sopraceneri sulla linea Alp Transit, nonché per qualificare per tempo dal profilo territoriale la zona interessata. L'attraversamento del Piano di Magadino, per le ragioni ricordate, va fatto evidentemente su viadotto.
- b) in alternativa, per l'aggiramento a est di Bellinzona prolungando la galleria del Ceneri oltre Arbedo.

Non ci sono ragioni, secondo i sottoscritti, per ritardare una presa di posizione vincolante e per dare avvio agli studi necessari. Anzi, un ulteriore ritardo potrebbe pregiudicare fortemente tutto il Bellinzonese, il Sopraceneri e di riflesso il Cantone.

Va ricordato infine che le decisioni delle Autorità federali sono imminenti e quindi la presente mozione assume un carattere di urgenza.

I sottoscritti chiedono perciò al Consiglio di Stato:

1. di avviare immediate trattative con il Consiglio federale affinché gli studi e la realizzazione dell'aggiramento di Bellinzona siano inseriti nei progetti prioritari;
2. qualora la scelta dovesse cadere sull'attraversamento del Piano di Magadino, devono essere avviati contemporaneamente anche gli studi e la realizzazione della Stazione sul Piano di Magadino;
3. di fare in modo di garantire che l'eventuale attraversamento del Piano di Magadino venga effettuato su viadotto;
4. di promuovere immediatamente uno studio e l'attuazione di un PUC;
5. di istituire un gruppo di lavoro per il sostegno dei progetti dal punto di vista tecnico, ambientale, territoriale e politico.

Per il Gruppo socialista:

Graziano Pestoni

Bertoli - Carobbio - Cavalli - Garobbio -

Ghisletta R. - Kandemir Bordoli - Lurati