

Messaggio

numero

6370

data

15 giugno 2010

Dipartimento

TERRITORIO

Concerne

Rapporto del Consiglio di Stato sulla mozione 22 marzo 2010 presentata da Graziano Pestoni e cofirmatari per il Gruppo socialista “Alp Transit: aggiramento di Bellinzona e stazione sul Piano di Magadino”

Signor Presidente,
signore e signori deputati,

con il presente Messaggio questo Consiglio si esprime in merito alle osservazioni e alle richieste formulate dai mozionanti.

Reputiamo tuttavia opportuno premettere alle puntuali risposte un quadro aggiornato della situazione che consenta di conoscere gli elementi fondamentali della problematica, in parte purtroppo ignorati dall'atto parlamentare in oggetto.

1. OBIETTIVI E PROPOSTE DEL CONSIGLIO DI STATO

L'obiettivo perseguito dal Consiglio di Stato è quello di veder realizzata una nuova linea ferroviaria completa fino al confine di Stato. In tal senso questo Consiglio negli anni '90 ha pure allestito una proposta di tracciato da Biasca fino a Chiasso, tramite un gruppo di operatori esterni (Gruppo di riflessione/Progetto di larga massima per una Alp Transit-Ticino).

Ricordiamo che l'intento iniziale della Confederazione era la costruzione di una nuova linea da Arth Goldau a Lugano (Decreto sul transito alpino approvato dal Parlamento e dal popolo nel 1992). Successivamente, a seguito della difficile situazione finanziaria, la Confederazione ha proposto un nuovo modello di finanziamento (Fondo per le grandi infrastrutture ferroviarie, alimentato da una quota dell'IVA, da una parte del gettito dei dazi sui carburanti e da una parte della tassa sul traffico pesante) e ha nel contempo ridimensionato il progetto iniziale. Per quanto concerne l'asse del San Gottardo, sono state confermate le gallerie dello Zimmerberg¹, del San Gottardo e del Monte Ceneri, mentre le linee di accesso sono state rinviate a una decisione successiva. Questa impostazione è stata approvata dal Parlamento e dal popolo nel 1998.

Negli anni '90 il Consiglio di Stato, con la Deputazione ticinese alle Camere federali, si è battuto per trovare sul piano nazionale, il necessario consenso per la realizzazione dell'opera e, sul piano cantonale, per ottenere un tracciato condiviso e rispettoso del nostro territorio.

¹ Quest'opera è stata successivamente stralciata dal Decreto sul transito alpino con la decisione parlamentare sulla Legge federale sullo sviluppo futuro dell'infrastruttura ferroviaria (del 20.3.2009)

Sul piano nazionale, dopo alterne vicende, è in definitiva stato approvato un “concetto a rete” in cui per l’asse del San Gottardo sono state riconosciute le opere fondamentali, ossia le gallerie di base del San Gottardo e quella del Monte Ceneri. Si è per contro dovuto accettare l’idea che l’opera fosse realizzata a tappe.

Sul piano cantonale si è trovata un’intesa con la Confederazione e con le FFS sul tracciato completo da Biasca a Vezia/Lugano.

Oggi sono in costruzione la galleria di base del San Gottardo e quella del Monte Ceneri, la cui messa in esercizio è preventivata nel 2017 rispettivamente nel 2019.

Parallelamente al processo decisionale concernente la nuova trasversale ferroviaria alpina il Cantone si è adoperato per sviluppare un sistema ferroviario regionale in grado di dare un contributo tangibile al soddisfacimento della domanda di mobilità e di estendere così i benefici di Alp Transit a tutto il territorio cantonale. In questo senso vanno visti gli investimenti già, parzialmente o interamente, assunti dal Cantone per la realizzazione del collegamento diretto Locarno-Lugano (bretella di Camorino), per la nuova linea verso Varese/Malpensa e per il rinnovo rispettivamente la creazione di nuove fermate regionali (Tenero, Lugano, Giubiasco, Lamone, Riazzino, Castione e, nel prossimo futuro, Mendrisio, Mendrisio S.Martino, Chiasso, S.Antonino, Minusio).

Un importantissimo miglioramento si è avuto con l’introduzione dell’orario cadenzato ogni 30’ a partire dal 2005 e con i successivi ulteriori potenziamenti nelle ore di punta, che di fatto hanno portato ad offrire, a partire dal 2009, un servizio ogni 15’ tra tutti i centri del Cantone.

Va pure menzionato il rinnovo completo del materiale rotabile con i modernissimi treni “FLIRT” dal 2007/2008. Vanno poi menzionati i costanti adattamenti e miglioramenti delle reti dei servizi su gomma, che assumono la funzione di raccolta e distribuzione a partire dalle stazioni ferroviarie da e verso l’intero territorio. Questi sforzi sono stati coronati da un notevole successo. Basti a tal proposito dire che dal 2005 al 2009 l’utenza del servizio ferroviario regionale è aumentata del 65% e le vendite dell’abbonamento Arcobaleno della Comunità tariffale Ticino e Moesano conoscono una continua e ininterrotta ascesa. Questo sviluppo si inquadra e concretizza la visione di una vera e propria “Città-Ticino”, competitiva e coesa come prefigurato dal Piano direttore cantonale.

All’orizzonte 2020, con le due gallerie di base in esercizio, l’offerta per il traffico viaggiatori sulle lunghe percorrenze sarà notevolmente migliorata, grazie a tempi di percorrenza ridotti di circa un’ora dal Ticino a Zurigo rispettivamente a Lucerna/Basilea; inoltre, secondo la pianificazione federale, durante i fine settimana la frequenza di questi treni verrà raddoppiata, offrendo quindi una corsa ogni mezz’ora.

Nel traffico regionale verrà di principio offerto un servizio cadenzato ogni mezz’ora con supplementi fino ad ogni 15 minuti nelle ore di punta.

Nel traffico merci la Confederazione prevede 6 treni/ora per direzione (in totale si passerà dagli odierni 180 treni/giorno a 260).

Secondo le nostre valutazioni questo volume di traffico sarà ben difficilmente gestibile sugli impianti previsti.

Questo Consiglio ha stabilito i propri obiettivi di sviluppo dei servizi ferroviari anche per l’orizzonte 2030, che possono così essere sintetizzati:

- disporre durante l’intera settimana e sull’arco dell’intera giornata di collegamenti di lunga percorrenza con cadenza 30’ verso nord e verso sud con due fermate in Ticino a Bellinzona e a Lugano;
- offrire un servizio regionale con cadenza ogni 15 minuti durante l’intera giornata e su tutta la rete Como/Chiasso, Lugano, Bellinzona, Locarno;

- garantire l'offerta di un treno interregionale sulla linea esistente di montagna;
- disporre di sufficienti capacità per il trasferimento del traffico merci dalla strada alla rotaia.

Dal punto di vista cantonale il raggiungimento di questi obiettivi rende necessaria la realizzazione di nuove infrastrutture. In particolare la richiesta alla Confederazione nell'ambito di "Ferrovia 2030" verte:

- sulla realizzazione immediata della nuova tratta Biasca-Camorino, secondo il tracciato concordato a suo tempo tra Cantone, FFS e Confederazione e già approvato dal Consiglio federale nel 1999;
- sulla scelta in tempi brevi del tracciato definitivo e sulla progettazione della linea tra Lugano e Chiasso (è in corso una verifica di natura geologica ed idrogeologica da parte dell'Ufficio federale dei trasporti sulla variante ritenuta migliore) e sulla realizzazione nel più breve lasso di tempo possibile di una prima tappa Vezia-Melide (circonvallazione di Lugano).

Il Cantone ha pure richiesto, nell'ambito del servizio regionale, la realizzazione di una nuova fermata Bellinzona-Piazza Indipendenza.

2. LE PROPOSTE DELL'UFFICIO FEDERALE DEI TRASPORTI E DELLE FFS DEL 23 MARZO 2010

Le proposte presentate dall'UFT e dalle FFS sono state elaborate tenendo conto dei vincoli finanziari stabiliti dal Consiglio federale: una variante per un programma di investimenti per complessivi 12 mia. fr. e una variante per 21 mia. di fr.

Entrambe le varianti hanno posto l'accento sul miglioramento dell'asse est-ovest; solo la variante più onerosa contempla alcuni miglioramenti per l'asse nord-sud e alcuni interventi a favore del traffico regionale.

Di fatto per l'asse del San Gottardo e per il Ticino la variante da 12 mia. di fr. non comporta alcun intervento.

La variante da 21 mia. di fr. conferma sostanzialmente l'impostazione prioritaria per il miglioramento dell'asse est-ovest con tuttavia alcuni interventi per rafforzare anche la direttrice nord-sud. Per il nostro Cantone gli interventi prevedono:

- l'offerta di treni di lunga percorrenza ogni 30' ca. da e verso nord²;
- l'ampliamento del profilo delle gallerie (4 m) sulle linee di accesso esistenti per il traffico merci e per i convogli viaggiatori a due piani;
- il completamento del raddoppio della linea Contone-Tenero.

La rete delle infrastrutture verrebbe dunque adattata unicamente per quanto riguarda il profilo delle gallerie esistenti e verrebbe completato il raddoppio della linea Bellinzona-Locarno (da Contone a Tenero), già parzialmente previsto e finanziato attraverso la Legge federale sullo sviluppo futuro dell'infrastruttura ferroviaria (LSIF art. 4, lett. b, pto. 19).

In questo contesto non è possibile realizzare il concetto d'offerta "Ticino 2030" del traffico regionale (con orario cadenzato ogni 15'), così come postulato dal Cantone. Temiamo anzi un peggioramento della situazione rispetto alla situazione odierna, che già contempla nelle ore di punta un'offerta con 4 treni/ora.

² Questa proposta vale anche per la variante da 12 mia. di fr. Non è ancora chiaro tuttavia come potrà essere assicurata la cadenza semi-oraria.

Le nuove proposte federali non prevedono alcun incremento del numero di treni merci rispetto alla pianificazione per l'orizzonte 2020 (6 treni/ora per direzione); si rimanda infatti a una non meglio precisata fase successiva l'incremento di 1 o 2 tracce/ora da attribuire all'itinerario del San Gottardo oppure a quello del Lötschberg.

Gli interventi proposti di fatto “congelano” il principio di realizzare una trasversale alpina completa.

La proposta federale in definitiva non dà infatti alcuna prospettiva di sviluppo per Alp Transit, palesa forti criticità nel nodo di Bellinzona-Giubiasco e genererà una elevata competizione per la ripartizione delle tracce tra i treni viaggiatori e quelli merci, con forte penalizzazione del traffico regionale.

Questo Consiglio ha pertanto ribadito nella sua presa di posizione all'indirizzo dell'Autorità federale del 1. giugno 2010 che occorre confermare il principio di completare l'asse nord-sud con le linee di accesso.

Una realizzazione a tappe può entrare in linea di conto per ragioni di ordine finanziario, considerato che per la realizzazione completa dell'intera linea Biasca-Camorino e Vezia/Lugano-Chiasso l'investimento è valutato a circa 8 miliardi di franchi.

Da questo punto di vista la realizzazione prioritaria della circonvallazione di Bellinzona e poi quella di Lugano si fonda su diversi argomenti:

- l'attuale linea a doppio binario tra Biasca e Giubiasco è già oggi il tratto più carico dell'asse, poiché è percorso da tutto il traffico merci (oggi max. 180 tr/giorno e nel 2020 max. 260 tr/giorno), da tutti i treni a lunga percorrenza e da tutti i treni regionali (per Chiasso/Como, per Locarno/Luino e, dal 2013, per Varese). Questo traffico deve inoltre passare attraverso i due complessi nodi di Bellinzona e di Giubiasco. Nella prospettiva 2020 si opererà già, secondo le nostre valutazioni, oltre il limite delle capacità di questa tratta;
- la situazione a sud di Lugano è meno critica, essendo una parte del traffico merci indirizzato verso Luino e una parte di quello viaggiatori verso Locarno. Cionondimeno il nodo di Lugano, molto importante per il traffico viaggiatori, opererà in condizioni d'esercizio difficili; vanno inoltre considerati la problematica dei collegamenti viaggiatori con Milano e, in generale, il coordinamento con lo sviluppo della rete italiana;
- il concetto per il traffico regionale “Ticino 2030” con un orario cadenzato di 15' e una nuova stazione Bellinzona-Piazza Indipendenza necessita di adeguate capacità.

3. IL FINANZIAMENTO DEL PROGRAMMA “FERROVIA 2030”

Secondo l'attuale sistema di finanziamento tramite il Fondo infrastrutturale un nuovo programma di investimenti esige un incremento della sua dotazione finanziaria tramite nuovi cespiti di entrata.

Al momento le proposte federali sono ancora in fase di approfondimento ma in primo piano è stata posta:

- l'introduzione di una tassa sui biglietti ferroviari;
- la soppressione del riversamento ai Cantoni dell'attuale quota (1/3) degli introiti provenienti dalla tassa sul traffico pesante.

Da parte nostra si può già sin d'ora dire che la rinuncia a un cospicuo cespite d'entrata cantonale a supporto di progetti di importanza nazionale e senza una contropartita tangibile per il nostro territorio non entra in linea di conto.

4. STATO DEL PROGETTO E PROSSIMI PASSI SECONDO L'AUTORITÀ FEDERALE

Gli indirizzi e le proposte in oggetto sono stati resi noti per la prima volta a fine marzo 2010. I Cantoni hanno avuto la possibilità di esprimersi entro la fine di maggio. L'UFT prevede ora una fase di affinamento della proposta fino alla consultazione generale di Cantoni, Partiti e Associazioni, prevista all'inizio del 2011. L'adozione di uno specifico Messaggio all'intenzione del Parlamento è stata preannunciata entro la fine del 2011.

CONCLUSIONE

Ai quesiti posti rispondiamo come segue:

1. Questo Consiglio ribadisce, coerentemente con quanto postulato dagli obiettivi del Piano direttore cantonale, la necessità della completazione di Alp Transit con le linee di accesso.

Abbiamo pertanto chiesto all'Autorità federale:

- la realizzazione del nuovo tratto Biasca-Camorino secondo il tracciato già approvato dal Consiglio federale nel 1999 e già inserito nel Piano settoriale Alp Transit;
- la scelta e la progettazione tempestiva del tracciato definitivo della nuova linea tra Lugano e Chiasso e la realizzazione nel più breve lasso di tempo di una prima tappa Vezia-Melide (circonvallazione di Lugano).

Il Piano direttore, che considera l'orizzonte temporale 2020-25, ha evidenziato l'interesse e l'opportunità di disporre in Ticino di due fermate: a Bellinzona e a Lugano. Esse permettono di servire molto bene il territorio e il mercato ticinese e consentono un'ottima sinergia con il servizio ferroviario regionale, a vantaggio di tutte le regioni del Cantone.

Con la circonvallazione di Bellinzona l'intero traffico merci sarebbe spostato sulla nuova linea e disporrebbe di maggiore capacità. Si potrebbe così concretizzare l'ulteriore previsto e necessario potenziamento del servizio ferroviario viaggiatori nazionale e regionale (orario cadenzato ogni 15' durante l'intera giornata), che utilizza la linea esistente.

L'agglomerato di Bellinzona verrebbe così sgravato dal traffico merci in transito con un evidente vantaggio dal profilo ambientale.

La possibilità di realizzare una nuova stazione sul Piano di Magadino è salvaguardata e menzionata nel Piano direttore come un'opportunità da vagliare definitivamente in futuro, alla luce dell'eventuale cambiamento delle modalità d'esercizio ferroviario, della domanda di mobilità e dello sviluppo socio-economico e territoriale del Cantone.

Il progetto oggi in via di costruzione al Ceneri e il tracciato approvato per la tratta Biasca-Camorino sono compatibili con una eventuale nuova stazione.

Alla luce di questi fatti questo Consiglio ritiene prioritario impegnarsi innanzitutto per realizzare la nuova linea ferroviaria di circonvallazione da destinare al traffico merci, per la continuazione a sud con una prima tappa realizzativa (circonvallazione di Lugano) e per disporre di due fermate per i treni viaggiatori di lunga percorrenza in Ticino: a Bellinzona e Lugano, dove peraltro le FFS stanno predisponendo importanti investimenti di rinnovo delle stazioni.

- 2./3.** Questo Consiglio desidera ricordare e sottolineare che il tracciato per la nuova linea Biasca-Camorino è già stato approvato dal Consiglio federale nel 1999 e ha considerato la proposta del Cantone, elaborata dal Gruppo di riflessione con il già menzionato “Progetto di grande massima per una Alp Transit-Ticino”.

Dal profilo territoriale, ambientale e tecnico questo Consiglio si è attenuto all'impostazione data al tracciato dal Gruppo di riflessione, cui si continua e si continuerà a far capo per le necessità del caso così come per altre consulenze specifiche in funzione delle esigenze.

La soluzione tecnica e di inserimento territoriale è stata dunque già affrontata e risolta a suo tempo raccogliendo il generale consenso e permettendo di superare ipotesi alternative pregiudizievoli dal profilo ambientale e territoriale. Questa impostazione non prevede alcun viadotto sul Piano di Magadino, considerato inopportuno dal profilo funzionale e inappropriato da quello paesaggistico.

Il nodo di Camorino oggi in costruzione tiene conto di questa impostazione.

Non sono dunque più attuali discussioni o ipotesi alternative di tracciato (a suo tempo esaminate e scartate, come ad esempio l'aggiramento a est di Bellinzona). Nuove ipotesi del genere rendono peraltro un cattivo servizio agli sforzi in atto per ottenere una decisione tempestiva e vincolante da parte dell'Autorità federale sulla realizzazione dell'opera.

- 4.** Riteniamo prematura la progettazione di una stazione sul Piano di Magadino così come l'elaborazione di un Piano di utilizzazione cantonale.

I sedimi necessari per realizzare questa stazione sono e rimarranno per i prossimi dieci anni un'area di cantiere per la galleria di base del Ceneri e, stando alla decisione di approvazione dei piani dell'Autorità federale, dovranno essere restituiti alla conclusione dei lavori alla loro destinazione originaria, essenzialmente agricola. Non si crea quindi alcun pregiudizio alla possibilità di realizzare una nuova stazione sulla base di nuovi e rilevanti fatti e quindi di una successiva decisione.

- 5.** Questo Consiglio intende battersi a tutti i livelli per una revisione della proposta formulata dall'UFT e dalle FFS in merito ai contenuti di Ferrovia 2030; questo Consiglio lavora a stretto contatto con la Deputazione ticinese alle Camere federali e con il Comitato del San Gottardo per sostenere dal profilo politico gli interessi cantonali e dell'intero asse nord-sud nelle sedi più opportune. Auspica che in ciò sia sostenuto dagli enti locali, associazioni e sindacati con i quali si è instaurato un contatto diretto.

Sulla base delle considerazioni esposte vi invitiamo a non accogliere la mozione.

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

Per il Consiglio di Stato:

Il Presidente, L. Pedrazzini

Il Cancelliere, G. Gianella

Annessa: Mozione 22.03.2010

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 **premature***».

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