

# Messaggio

numero

**6844**

data

27 agosto 2013

Dipartimento

TERRITORIO

Concerne

## **Rapporto del Consiglio di Stato sulla mozione 20 febbraio 2013 presentata da Nadia Ghisolfi e cofirmatari «Rivalutazione della “Finestra di Bedretto”»**

Signor Presidente,  
signore e signori deputati,

con la mozione in oggetto viene riproposto il tema della realizzazione di un collegamento ferroviario tra la Valle Bedretto e il Vallese attraverso la cosiddetta “Finestra di Bedretto”.

Il Consiglio di Stato si era occupato della problematica all’inizio degli anni ’80 allorché stava per concludersi il traforo della Furka ed era imminente l’apertura del nuovo collegamento Andermatt-Realp-Oberwald-Briga/Zermatt.

Allo scopo di prendere una decisione in merito l’allora Ufficio delle ricerche economiche del Dipartimento dell’economia pubblica elaborò su mandato del Governo uno specifico studio: “Un collegamento ferroviario Ticino-Vallese”, Documenti economia di montagna 16, Bellinzona 1982. La conclusione evidenziò come l’impegno finanziario per la realizzazione dell’opera fosse sproporzionato rispetto ai benefici, tanto più che esisteva un accesso alternativo molto vicino attraverso Realp e il San Gottardo; i volumi di traffico sarebbero stati modesti e l’indotto economico, a prescindere dai lavori temporanei di costruzione, assai aleatorio.

Questo Consiglio, nonostante l’evoluzione intercorsa in questo ultimo trentennio, non reputa siano intervenuti fatti nuovi e rilevanti per giustificare una diversa decisione.

Ricordiamo che i costi allora stimati per realizzare la galleria e l’estensione del servizio ferroviario sino ad Airolo ammontavano a 221 milioni di franchi. Se consideriamo il degrado intervenuto nel frattempo nell’esistente cunicolo a sezione ridotta e il rincaro l’investimento aggiornato ai valori attuali ammonterebbe verosimilmente almeno a 350-400 milioni di franchi.

Il nuovo itinerario attraverso la Valle Bedretto non potrebbe che essere marginale rispetto a quello principale attraverso Realp, inserito direttamente nella dorsale est-ovest che porta da Tirano a Zermatt e collegato a Göschenen con la linea del San Gottardo. Inevitabilmente occorrerebbe far fronte a contributi pubblici anche per assicurare l’esercizio. L’impulso del nuovo collegamento per l’economia regionale, che dipende essenzialmente dalle potenzialità esistenti nell’area interessata, non sarebbe che marginale. Diversi studi svolti nell’ultimo decennio hanno relativizzato l’impatto di nuove vie di comunicazione ed evidenziato piuttosto la priorità per la valorizzazione dei potenziali economici esistenti. Una specifica analisi sugli effetti della galleria della Furka <sup>1</sup> ha

<sup>1</sup> Wirtschaftliche Auswirkungen des Furkatunnels, Forschungsinstitut für Freizeit und Tourismus, Universität Bern, Berna 2007

mostrato come l'opera abbia avuto effetti molto positivi per la ferrovia "Matterhorn Gotthard Bahn" senza tuttavia esplicitare cambiamenti strutturali significativi nell'economia regionale. Un investimento di questa portata alternativo a quello ipotizzato ora avrebbe verosimilmente ben altri effetti.

Il Cantone Ticino si trova a dover affrontare nei prossimi anni massicci impegni nel campo della mobilità, sia per quanto riguarda gli investimenti sia per quanto riguarda i contributi per l'esercizio. Ricordiamo a tal proposito la realizzazione dei piani regionali dei trasporti e dei programmi d'agglomerato, che prevedono globalmente un impegno valutabile attorno ai 2 miliardi di franchi nei prossimi 25-30 anni, e oneri lordi d'esercizio annuali per i trasporti pubblici già oggi dell'ordine dei 110 milioni di franchi.

Aggiungiamo che il paragone con la galleria di base del Lötschberg non è proponibile poiché quest'ultima ha permesso di avvicinare notevolmente il Vallese alle città dell'Altopiano con un alto potenziale di utenti, effetto che la finestra di Bedretto evidentemente non avrebbe.

In conclusione rispondiamo ai quesiti posti.

***Ad 1) Inserire tra le priorità della politica ferroviaria cantonale il collegamento della "Finestra di Bedretto"***

L'ipotesi prospettata non ha ragione d'essere inserita nella politica ferroviaria cantonale sia in ragione del suo costo presumibile molto elevato sia in rapporto agli ipotetici e verosimilmente aleatori risultati ottenibili.

Per questo Consiglio risulta prioritario, nella regione del San Gottardo, mantenere e valorizzare il servizio sull'esistente linea di montagna, da integrarsi con il servizio della Matterhorn Gotthard Bahn e con quelli su gomma sui passi alpini e nelle valli laterali.

***Ad 2) Realizzare uno studio che valuti i costi e i benefici di questo collegamento, sulla base del nuovo contesto socio-economico***

Per le ragioni di cui al punto 1. anche un aggiornamento dello studio non si giustifica.

***Ad 3) Impegnarsi nella sua realizzazione***

Questo Consiglio non intende promuovere questa iniziativa.

In conclusione proponiamo al Gran Consiglio di respingere la mozione.

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

Per il Consiglio di Stato:

Il Presidente, P. Beltraminelli

Il Cancelliere, G. Gianella

Annessa: Mozione 20 febbraio 2013

## MOZIONE

### **Rivalutazione della "Finestra di Bedretto"**

del 20 febbraio 2013

La "Finestra di Bedretto" è un collegamento ferroviario - mai ultimato - che in 2 km da Ronco Bedretto incrocerebbe la linea ferroviaria della Furka, che collega il Canton Uri con l'alto Vallese.

In passato il Consiglio di Stato si è sempre espresso negativamente in merito alla realizzazione di questo collegamento, adducendo quale motivazione principale il notevole impegno finanziario richiesto a fronte di modesti vantaggi e quindi un rapporto costi-benefici nettamente sfavorevole.

Il contesto attorno a quest'area è tuttavia notevolmente cambiato negli ultimi anni, pensiamo in particolare:

- all'apertura della galleria di base del Lötschberg nel 2007, che in Vallese ha permesso un incremento di tutte le attività: da quelle turistiche (e non solo di giornata), a quelle residenziali ed economiche. A dirlo è uno studio commissionato dalla Confederazione e dai Cantoni di Berna e del Vallese (<http://www.are.admin.ch/dokumentation/publikationen/00015/00459/index.html?lang=it>);
- all'inserimento della candidatura San Gottardo Via delle Genti nella lista svizzera dei progetti potenziali per l'iscrizione nel Patrimonio mondiale dell'UNESCO;
- al "Programma San Gottardo 2020" che coinvolge i Cantoni Ticino, Uri, Grigioni e Vallese e i diversi attori regionali e locali per lo sviluppo di una politica regionale coordinata;
- al progetto di sviluppo turistico "Andermatt Swiss Alps".

Tutti questi elementi portano a pensare che un collegamento tra Ticino, Vallese e Uri attraverso la "Finestra di Bedretto" debba essere rivalutato e riconsiderato, per permettere uno sviluppo dell'alto Ticino in perfetta sinergia con lo sviluppo attuale della rete ferroviaria nel resto del Cantone. Siamo infatti convinti che questo progetto risulterebbe complementare alla linea AT e costituirebbe una messa in rete efficace delle risorse attualmente esistenti, sia in Ticino che nei Cantoni limitrofi.

Alla luce di queste considerazioni, e dell'evoluzione del contesto socio-economico dove andrebbe ad insediarsi il collegamento, si chiede al Consiglio di Stato di:

1. inserire tra le priorità della politica ferroviaria cantonale il collegamento della "Finestra di Bedretto";
2. realizzare uno studio che valuti i costi e i benefici di questo collegamento, sulla base del nuovo contesto socio-economico;
3. impegnarsi nella sua realizzazione.

Nadia Ghisolfi  
Celio - Cozzaglio - Guerra