

Messaggio

numero

6845

data

27 agosto 2013

Dipartimento

TERRITORIO

Concerne

Rapporto del Consiglio di Stato sulla mozione 15 aprile 2013 presentata da Fausto Beretta-Piccoli per il Gruppo dei Verdi "Sviluppare una linea ferroviaria montana del S. Gottardo dopo l'apertura di Alp Transit"

Signor Presidente,
signore e signori deputati,

con la mozione in oggetto, dopo aver evidenziato l'importanza dell'esistente linea di montagna del San Gottardo, si chiede a questo Consiglio di impegnarsi e integrare l'attuale rete a scartamento normale con quella a scartamento ridotto e per potenziare il sistema ferroviario con nuovi collegamenti.

Prima di entrare nel merito delle singole proposte vogliamo sottolineare che per questo Consiglio è assolutamente prioritario mantenere l'esistente linea di montagna e adattare le modalità del servizio regionale alle future esigenze. In questa ottica è nostro obiettivo assicurare un collegamento ogni ora con le regioni d'oltralpe e con le altre località del Ticino, avendo cura di coordinare al meglio il servizio con la ferrovia Mattherhorn Gotthard Bahn (MGB) e con i servizi su gomma attraverso i colli alpini e con le valli laterali. Questo servizio, che farà capo al nuovo materiale rotabile del tipo FLIRT (che già circola sulla rete regionale ticinese) dovrà essere opportunamente promosso nell'ambito di una strategia e di un'offerta turistica adeguata. Un gruppo di lavoro sul tema del servizio pubblico con FFS, MGB, UFT e i Cantoni Ticino, Uri e Vallese sta approfondendo la problematica.

Rispondiamo ora alle singole proposte di realizzare:

1) *Adattamento (mantenendo comunque anche l'attuale scartamento) della linea del San Gottardo allo scartamento ridotto della MGB e delle Ferrovie retiche (RhB)*

Questo adattamento comporta un investimento molto impegnativo dal profilo dell'infrastruttura e dell'esercizio senza peraltro consentire vantaggi particolari (se si prescinde dall'ipotesi della "bretella di Andermatt", di cui si dirà in seguito). Comporterebbe la problematica di definire il perimetro del nuovo sistema "a due scartamenti" e quindi imporrebbe comunque una rottura di carico tra servizi svolti su un'infrastruttura con un unico scartamento e quelli operanti su un'infrastruttura con due tipi di scartamento. Stando alla visione dei mozionanti occorrerebbe inserire una terza rotaia laddove esiste lo scartamento normale per una lunghezza di circa 215 km e realizzare nuove tratte a scartamento ridotto per 70 km. Di fatto esisterebbe a questo punto un "doppio sistema ferroviario", sicuramente molto flessibile ma, alla luce dei costi elevati, non sostenibile economicamente.

2) *Realizzazione di una bretella che porti direttamente dalla galleria esistente del San Gottardo ad Andermatt*

Questa ipotesi, che si contrappone all'idea della "Finestra di Bedretto", comporterebbe di realizzare secondo i mozionanti, una nuova galleria di circa 3 km. In base ad una nostra valutazione di larga massima l'investimento potrebbe situarsi attorno ai 300-400 milioni di franchi, a dipendenza delle modalità di intervento per l'aggancio agli impianti ferroviari di Andermatt. Il viaggio via Andermatt comporterebbe un notevole aumento dei tempi di percorrenza tra il Ticino e Uri con perdita di attrattività. Al di là degli aspetti, tutti da chiarire, dell'esercizio e del mantenimento del traffico, ancorché ridotto, durante i lavori nell'esistente galleria del San Gottardo, reputiamo l'ipotesi sproporzionata in termini di costi e benefici.

Questa conclusione è tanto più evidente se pensiamo al volume di investimenti prospettato in Ticino nei prossimi 25-30 anni, valutati attorno ai 2 miliardi di franchi lordi per realizzare i piani regionali dei trasporti e i programmi d'agglomerato.

3) *Fondazione di una ferrovia a scartamento ridotto analoga alle RhB o MGB che gestisca questa futura linea*

Questa proposta, alla luce delle risposte precedenti, non ha ragione d'essere.

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

MOZIONE

Sviluppare una linea ferroviaria montana del S. Gottardo dopo l'apertura di AlpTransit

del 15 aprile 2013

Dopo l'apertura di AlpTransit il futuro della linea ferroviaria montana del San Gottardo è molto incerto. Con un treno passeggeri per direzione che le FFS prevedono di far passare ogni ora, difficilmente si giustificherebbero i ca. 50 milioni annui necessari per la sua manutenzione. Una chiusura della linea montana avrebbe delle conseguenze pesanti per la Leventina e la valle della Reuss.

Per garantire un futuro migliore alla Leventina e dare un contributo alla rivitalizzazione delle aree montane della Svizzera centrale, il mantenimento della linea ferroviaria montana del San Gottardo è fondamentale. Bisogna valutare nuovi concetti per evitare lo scenario peggiore, che sarebbe la chiusura di questa linea.

Fatte queste considerazioni, chiediamo al Consiglio di Stato di:

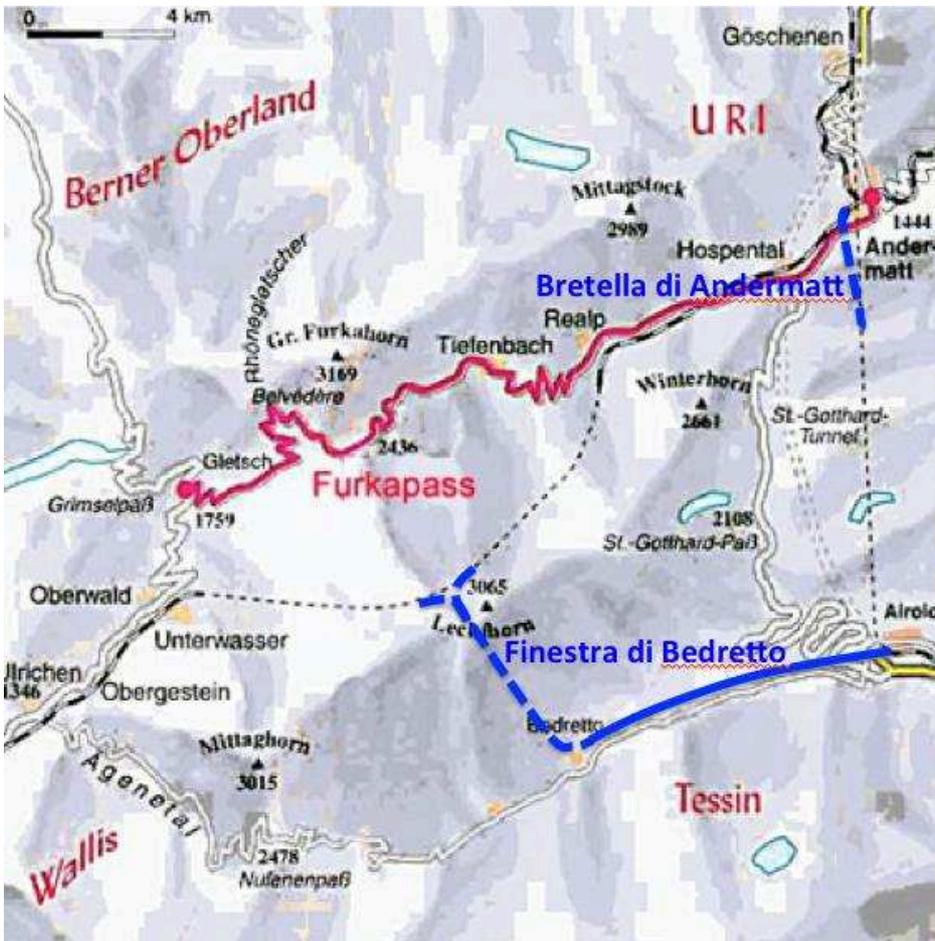
1. realizzare uno studio in collaborazione con il Canton Uri e le Autorità federali, che valuti il futuro della linea montana del San Gottardo dopo l'apertura di AlpTransit con il seguente contenuto:
 - 1.1 l'adattamento (mantenendo comunque anche l'attuale scartamento) della linea del S. Gottardo allo scartamento ridotto della Matterhorn Gotthard Bahn (MGB) e delle Ferrovie Retiche (RhB) di modo che possa essere realizzata una rete ferroviaria montana. Vedi a pag. 7 di:
railvalley.org/sites/railvalley.org/files/Rete%20a%20scartamento%20ridotto.pdf
 - 1.2 la realizzazione di una bretella che porti direttamente dalla galleria ad Andermatt*, per creare un collegamento diretto con queste due ferrovie, vedi a pag. 8 di:
railvalley.org/sites/railvalley.org/files/Rete%20a%20scartamento%20ridotto.pdf
 - 1.3 la fondazione di una ferrovia a scartamento ridotto analoga alla RhB o MGB che gestisca questa futura nuova linea;
2. impegnarsi nella realizzazione della trasformazione di questa linea montana e nella costruzione della "Bretella di Andermatt";
3. creare o incentivare la fondazione di una ferrovia che gestisca la linea trasformata per i seguenti scopi:
 - una offerta turistica analoga al modello di successo del Glacier Express tra Biasca ed Altdorf
 - trasporti regionali analoghi alla TILO con più fermate
 - trasporto merci per fornire le aree montane.

* In una mozione del 20 febbraio 2013 presentata da Nadia Ghisolfi, Franco Celio, Ivan Cozzaglio, Michele Guerra, si è domandato la rivalutazione del collegamento ferroviario tramite la "Finestra di Bedretto" per collegare la galleria della Furka con Ronco Bedretto.

La "Bretella di Andermatt" ha dei notevoli vantaggi in confronto alla "Finestra di Bedretto", che sono i seguenti:

- La bretella avrebbe una lunghezza massima di 3 km, mentre la "Finestra di Bedretto" sarebbe di ca. 6 km (erroneamente è stata indicata di 2 km nella mozione).
- Da Ronco Bedretto ad Airolo ci vorrebbe un collegamento ferroviario nuovo, mentre la "Bretella di Andermatt" collega direttamente la galleria del San Gottardo con Andermatt.

- I treni provenienti dal Ticino (Biasca) possono continuare il percorso in direzione nord via Göschenen fino ad Altdorf o Flüelen e viceversa. Questo può essere molto interessante dal punto di vista turistico e per il progetto "Andermatt Swiss Alps". Biasca e Altdorf (o Flüelen) diventerebbero "Porte Alpine".
- Arrivando direttamente ad Andermatt con la bretella, la stazione diventerebbe l'incrocio est-ovest e nord-sud delle ferrovie montane, ciò che garantirebbe una buona qualità delle coincidenze.



Fausto Beretta-Piccoli
Per il Gruppo dei Verdi