

Messaggio

numero	data	Dipartimento
7032	13 gennaio 2015	TERRITORIO
Concerne		

Rapporto del Consiglio di Stato sulla mozione 14 aprile 2014 presentata da Raffaele De Rosa e cofirmatari “Nuova stazione e nuove fermate a Biasca: una risposta concreta a un reale bisogno dell’Alto Ticino”

Signor Presidente,
signore e signori deputati,

vi presentiamo il rapporto sulla mozione indicata a margine, conformemente alle disposizioni della Legge sul Gran Consiglio e sui rapporti con il Consiglio di Stato.

1. OGGETTO DELLA MOZIONE

La mozione solleva il tema dell’allacciamento della Regione Tre Valli (RTV) alla futura rete ferroviaria al momento dell’apertura delle gallerie di base del San Gottardo (GBG) e del Monte Ceneri (GBC) previste dal progetto AlpTransit (AT). Concretamente, la mozione chiede a questo Consiglio di impegnarsi per assicurare il suddetto allacciamento tramite la fermata dei treni IC/EC a Biasca, analogamente a quanto sarebbe previsto sul versante nord alla stazione di Altdorf, di cui é allo studio un progetto per l’allungamento dei marciapiedi in vista della fermata di treni a lunga percorrenza che utilizzeranno la galleria di base del Gottardo.

2. ELEMENTI DI VALUTAZIONE

Per il nostro Cantone gli obiettivi principali per l’offerta ferroviaria all’orizzonte 2020 sono l’introduzione dell’orario cadenzato ogni 30 minuti nel traffico a lunga percorrenza con fermate sistematiche almeno a Bellinzona e Lugano, lo sviluppo della rete regionale TILO con buone coincidenze con i servizi nazionali e internazionali, il rinnovo delle stazioni ferroviarie e la valorizzazione a scopo insediativo delle loro aree di riferimento e la messa a disposizione di adeguate capacità per il trasferimento del traffico merci dalla strada alla rotaia.

Per allestire il presente rapporto abbiamo richiesto una presa di posizione alle FFS intesa a chiarire la fattibilità dal profilo infrastrutturale e da quello dell’esercizio della fermata a Biasca dei treni a lunga percorrenza.

Ad oggi non disponiamo ancora di una risposta chiara ed articolata. Non è ancora neppure data una presa di posizione a livello di Direzione FFS e quindi comprendente anche le valutazioni economiche e politiche generali di stretta competenza aziendale.

Dalle informazioni avute è in fase di avvio uno studio specifico, che esaminerà le necessità e gli scenari di sviluppo futuro della stazione di Biasca; esso dovrebbe essere concluso nel corso del 2015.

In questa sede non è pertanto possibile esprimerci in via definitiva sui quesiti sollevati dalla mozione.

Questo Consiglio tuttavia condivide l'obiettivo di assicurare almeno alcune fermate a Biasca dei treni a lunga percorrenza nelle fasce orarie mattutine e serali. Evidentemente una valutazione complessiva esige chiarimenti di fondo su almeno tre aspetti rilevanti anche dal punto di vista del Cantone:

- l'idoneità dal profilo infrastrutturale della stazione ad accogliere i treni che percorreranno in futuro la linea di base;
- gli effetti sulla capacità della linea;
- le conseguenze per il traffico nazionale e regionale sul piano dell'offerta, segnatamente riguardo alle frequenze dei servizi e alla garanzia delle coincidenze nei nodi di Bellinzona, Lugano e Mendrisio.

Di seguito esponiamo gli elementi che le FFS segnalano ora come critici e che intendono chiarire.

- I nuovi treni che percorreranno la linea del San Gottardo avranno una lunghezza maggiore rispetto ad oggi (fino a 400 m), ciò che comporta un adattamento degli impianti di stazione e delle infrastrutture per consentire un accesso adeguato e sicuro.
- L'infrastruttura ferroviaria nel comparto di Biasca è stata concepita soprattutto per soddisfare le esigenze della nuova linea. Non è stata quindi predisposta per consentire la massima flessibilità nella circolazione dei treni che transitano attraverso la linea nuova e di quelli che percorrono la linea esistente, in particolare per il traffico sud-nord. Il collegamento fra la GBG e Biasca è costruito a binario unico e comporta incroci a raso dei treni con conseguenti vincoli d'esercizio sulla linea principale e sulla sua capacità.
- Con la fermata dei treni a lunga percorrenza a Biasca il tempo di viaggio risulterebbe allungato di circa 5-7 minuti poiché essi dovrebbero utilizzare la linea esistente da Biasca sud (Giustizia) fino a Pollegio. L'intero sistema delle coincidenze secondo il piano d'offerta è costruito su una cadenza semioraria dei treni EC e IC come pure delle reti "S-Bahn" di Zurigo, Zugo, TILO e della Lombardia. Occorre dunque chiarire le ripercussioni della fermata sul sistema.

Le FFS segnalano che Biasca, al contrario di Altdorf, potrà beneficiare con AT di un miglioramento rispetto alla situazione odierna grazie alle coincidenze a Bellinzona, Lugano e Milano tra i treni regionali e quelli di lunga percorrenza. Ad esempio i tempi di viaggio tra Biasca e Zurigo si ridurranno da 2 ore e 33 minuti nel 2014 a 2 ore e 4 minuti nel 2020 con cadenza ogni mezzora invece dell'attuale cadenza oraria. A titolo di confronto il Canton Uri senza fermata dei treni a lunga percorrenza ad Altdorf non trarrebbe nessun beneficio dalla GBC.

POSIZIONE DEL CONSIGLIO DI STATO

Considerato quanto precede, questo Consiglio risponde come segue alle proposte e considerazioni formulate nella mozione:

- 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.**

Nel quadro del processo decisionale concernente la realizzazione della 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 AlpTransit a tutto il territorio cantonale e conseguentemente anche alla RTV. In particolare si è già ampliato il servizio TILO di base fino a Biasca e sono state prolungate alcune corse fino ad Airolo.

Questo Consiglio si è pure più volte espresso in favore del mantenimento di un servizio ferroviario sulla linea di montagna, sia quale spina dorsale del trasporto pubblico per la popolazione residente sia come vettore per offrire attrattive possibilità di accesso turistico. Sosteniamo il principio di poter realizzare in modo mirato alcune fermate dei treni a lunga percorrenza a Biasca compatibilmente con gli effetti sull'attrattività dell'offerta per l'intero Cantone e con le eventuali conseguenze finanziarie. Questo impegno verrà, come nel passato, coordinato con la Deputazione ticinese alle Camere. Un atto parlamentare dell'on. Regazzi sul tema è attualmente pendente.

Ricordiamo e ribadiamo che è nostra intenzione realizzare il nodo intermodale di Biasca attraverso in particolare la sistemazione dell'accesso stradale alla stazione e una più efficace organizzazione delle linee bus che vi fanno capo. La progettazione è in corso.

4. **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.**

FFS ha avviato uno studio, sul quale abbiamo chiesto di essere coinvolti, come peraltro già è stato in altri casi (Piano quadro Chiasso), che tocca l'intera area della stazione per verificarne le necessità future.

- 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.**

Indipendentemente dall'esito delle valutazioni da parte di FFS, non riteniamo proponibile una richiesta di risarcimento né dal profilo politico né da quello giuridico.

- 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.)?**

Questa tesi non trova riscontro. Le FFS ci hanno indicato che nella concezione dell'orario i treni passeggeri - EC, IC e regionali - sono di principio pianificati prima dei treni merci in modo tale che questi ultimi dovranno adeguare la loro marcia alla circolazione dei treni viaggiatori e non viceversa.

4. CONCLUSIONE

Questo Consiglio ha dedicato negli scorsi anni molte energie per ottenere il massimo beneficio possibile dall'opera AlpTransit dal profilo dei servizi e per minimizzarne l'impatto ambientale. È innegabile che dall'apertura delle due gallerie di base e delle opere annesse il nostro Cantone potrà trarre benefici importanti, segnatamente per la sua accessibilità e mobilità interna. Ciononostante questo Consiglio è conscio che vanno chiariti ulteriormente i dettagli del piano d'offerta e occorreranno nuovi sforzi per completare l'opera secondo gli intendimenti iniziali e dunque si impegnerà anche in futuro in tal senso.

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

Per il Consiglio di Stato:

Il Presidente, M. Bertoli

Il Cancelliere, G. Gianella

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:

3. 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