

Rapporto

numero	data	Dipartimento
5626 R	23 marzo 2006	TERRITORIO
Concerne		

**della Commissione speciale per la pianificazione del territorio
sulla mozione 20 settembre 2004 presentata da Elio Genazzi «AlpTransit -
Stazione Ticino sul Piano di Magadino - Un'opzione da non dimenticare!»
(v. messaggio 23 febbraio 2005 n. 5626)**

INDICE

1.	Introduzione	2
1.1	Oggetto della mozione	2
1.2	Alcune premesse	2
2.	Nuova ferrovia transalpina	3
2.1	Decreto sul transito alpino	3
2.2	Piano settoriale AlpTransit	3
2.3	Finanziamento dei grandi progetti ferroviari	3
2.4	Analisi delle capacità degli assi nord-sud e garanzia dei tracciati per le tratte rinviate.....	4
3.	Piano direttore cantonale	6
3.1	Scheda 12.1 AlpTransit	6
3.2	Scheda A.10 Piano comprensoriale del Piano di Magadino	6
3.3	Piani regionali dei trasporti	8
3.4	Revisione del Piano direttore	10
4.	Proposte del Gruppo di riflessione	11
4.1	Progetto di grande massima per una AlpTransit Ticino	11
4.2	Concetto urbanistico per il Comprensorio speciale AlpTransit	12
4.3	Evoluzione del concetto urbanistico	13
5.	Concetti d'esercizio di AlpTransit e della rete ferroviaria regionale	14
5.1	Principi generali del trasporto pubblico	14
5.2	Concetto d'esercizio di AlpTransit	16
5.3	Concetto d'esercizio della rete ferroviaria regionale Ticino-Lombardia (TILO)	18
6.	Considerazioni particolari	19
6.1	Tempi di realizzazione della tratta Biasca sud - Camorino e della continuazione a sud di Lugano	19
6.2	Conflitti tra il Concetto urbanistico e la revisione del Piano direttore	19
7.	Risposta alla mozione	20
8.	Conclusioni	20

1. INTRODUZIONE

1.1 Oggetto della mozione

La mozione presentata il 20 settembre 2004 da Elio Genazzi chiede di riprendere il discorso di una Stazione Ticino sul Piano di Magadino in funzione di uno sviluppo socio-economico equilibrato del Cantone. Essa poggia sull'idea che, nell'ambito dei collegamenti con le grandi città europee, sul nostro territorio ci sarà un unico punto di contatto. Dal punto di vista strategico, una Stazione Ticino sul Piano di Magadino sarebbe la soluzione migliore per offrire all'intero Cantone pari opportunità.

Con il messaggio del 23 febbraio 2005 il Consiglio di Stato risponde che, al momento, la ripresa e una maggiore concretizzazione del discorso di una Stazione Ticino sul Piano di Magadino appare prematura. E' tuttavia più che mai convinto della necessità di non impedirne una sua futura realizzabilità e che, nel frattempo, sarà di fondamentale importanza identificare iniziative e programmi di sviluppo socio-economico che creino premesse favorevoli al progetto di una nuova stazione.

Nell'audizione del 25 agosto 2005 il mozionante ha rilevato che il messaggio del Consiglio di Stato aggiorna in modo esaustivo sulla situazione del progetto AlpTransit in Ticino, ma che sulla Stazione Ticino si aspettava qualche riflessione più approfondita: è in effetti dell'avviso che si debba decidere al più presto dove metterla, in modo che siano gli altri (a nord e a sud) a doversi adattare e non viceversa.

1.2 Alcune premesse

Dalle discussioni nella Commissione speciale per la pianificazione del territorio, dall'audizione con mozionante e Dipartimento del territorio, come pure da numerosi interventi sulla stampa, è emersa la necessità di chiarire il quadro generale della situazione.

Quale premessa vale la pena di anticipare tre punti importanti:

A. Stazione Ticino

La Stazione Ticino è un'ipotesi emersa nel Progetto di grande massima per una AlpTransit Ticino elaborato nel 1993 dal Gruppo di riflessione istituito dal Consiglio di Stato; da parte della Confederazione e delle FFS non esiste comunque nessuna imposizione di realizzare un'unica Stazione AlpTransit in Ticino.

B. Stazioni di Bellinzona e Lugano

Con l'entrata in esercizio delle gallerie di base del San Gottardo e del Monte Ceneri, nel 2016-18, è prevista la fermata dei treni Intercity/Eurocity nelle stazioni di Bellinzona e Lugano, come oggi. Dal punto di vista dell'esercizio della nuova ferrovia transalpina, il discorso di un'eventuale stazione AlpTransit sul Piano di Magadino sarà d'attualità solo al momento della realizzazione della tratta Biasca sud - Camorino.

C. Nuova stazione sul Piano di Magadino

La posizione e le caratteristiche principali di un'eventuale stazione AlpTransit sul Piano di Magadino sono già date dagli elementi del progetto approvato del Nodo di Camorino (portale della galleria del Ceneri, linea Bellinzona-Locarno) e dalla riserva per il tracciato per l'attraversamento del Piano di Magadino. Tutta la superficie interessata è in pratica già di proprietà di AlpTransit San Gottardo SA (o è in via di acquisizione).

2. NUOVA FERROVIA TRANSALPINA

2.1 Decreto sul transito alpino

Nel decreto sul transito alpino¹ la nuova ferrovia transalpina (NFTA) è descritta in questi termini: il programma NFTA si prefigge di fare in modo che la Svizzera diventi una piattaforma del traffico viaggiatori europeo ad alta velocità. Esso include gli assi di transito del San Gottardo e del Lötschberg-Sempione come sistema globale nonché un miglior raccordo della Svizzera orientale all'asse di transito del San Gottardo. Per perseguire questi scopi vanno applicati in permanenza gli sviluppi tecnologici in campo ferroviario.

2.2 Piano settoriale AlpTransit

Il 12 aprile 1995 il Consiglio federale ha approvato il progetto di massima NFTA, sotto forma di Piano Settoriale AlpTransit; il 12 marzo 1999 ne ha aggiornato i contenuti, definendo in particolare il tracciato tra Biasca sud e Vezia, compresi i collegamenti alla linea esistente, il raccordo Locarno-Lugano e quello verso Luino.

Il tracciato in territorio ticinese è pertanto così definito:

- ◆ la galleria di base del San Gottardo con il portale di Bodio;
- ◆ la tratta a cielo aperto Bodio - Biasca sud (nodo della Giustizia);
- ◆ la tratta Biasca sud - Camorino, comprendente la galleria della Riviera tra la Giustizia e Claro, la circonvallazione di Bellinzona con la galleria tra Gnosca e Sementina, l'attraversamento del Piano di Magadino e le bretelle di collegamento verso Bellinzona e Luino;
- ◆ la galleria del Ceneri da Camorino a Vezia.

Per quanto riguarda la tratta Bellinzona Sud/Ceneri Nord il piano prevede, quale informazione preliminare, l'opzione della stazione Ticino nel nodo di Camorino. Viene specificato esplicitamente che la realizzazione e il finanziamento di questo progetto non avviene nell'ambito di AlpTransit e che la Confederazione non accorda nessun preinvestimento².

2.3 Finanziamento dei grandi progetti ferroviari

Il 29 novembre 1998 popolo e Cantoni avevano accettato il decreto federale concernente la costruzione e il finanziamento dei progetti d'infrastruttura dei trasporti pubblici (FTP) che disciplina il finanziamento di quattro grandi progetti ferroviari: NFTA, FERROVIA 2000, raccordo RAV³, risanamento fonico. Il fondo per il finanziamento dei progetti d'infrastruttura dei trasporti pubblici (Fondo FTP) è alimentato mediante quote dell'imposta sul valore aggiunto, della tassa sul traffico pesante, dell'imposta sugli oli minerali e attualmente anche da risorse di tesoreria.

Il 17 giugno 2005 l'Assemblea federale ha adeguato i meccanismi di finanziamento dei grandi progetti ferroviari alle nuove circostanze. Come indicato nel relativo messaggio del Consiglio federale⁴, questa modifica permetterà di finanziare i progetti essenziali attualmente in costruzione (1a tappa di FERROVIA 2000, tunnel di base del Lötschberg e

¹ Decreto federale concernente la costruzione di una ferrovia transalpina del 4 ottobre 1991; art. 3bis, introdotto il 20.3.1998.

² Cfr. Piano settoriale 15.3.1999, punto 3.144, pag. 116-7.

³ Raccordo della Svizzera orientale e occidentale alla rete ferroviaria europea ad alta velocità.

⁴ Messaggio concernente modifiche nel finanziamento dei progetti FTP dell'8.9.2004 (04.056).

del Gottardo, raccordo della Svizzera orientale, miglorie nell'ambito della NFTA, risanamento fonico) come pure la galleria di base del Monte Ceneri e la prima fase del raccordo RAV.

Gli altri progetti saranno invece differiti e se necessario ridimensionati. E' il caso della galleria di base dello Zimmerberg e della galleria dell'Hirzel, della 2a tappa di FERROVIA 2000 e della 2a fase del raccordo RAV. Tutti questi progetti saranno riesaminati nel quadro di una nuova valutazione globale che includerà anche altri grandi progetti dei trasporti pubblici per il momento non ancora finanziati (raccordo Cornavin-Eaux-Vives-Anmasse a Ginevra; linea di transito Löwenstrasse e stazione sotterranea a Zurigo; raccordo Stabio-Arcisate), sempre che questi non possano essere finanziati mediante il conto finanziario⁵.

Negli anni 2007/2008 verrà posto in consultazione un nuovo progetto relativo al futuro sviluppo dei grandi progetti ferroviari, con indicazioni circa quali progetti devono essere realizzati prioritariamente e a quali progetti sinora previsti occorrerà eventualmente rinunciare.

2.4 Analisi delle capacità degli assi nord-sud e garanzia dei tracciati per le tratte rinviate

Nel giugno 2005 il parlamento ha approvato anche un credito per l'analisi delle capacità degli assi nord-sud della rete ferroviaria svizzera e il finanziamento della garanzia dei tracciati per le tratte rinviate della NFTA.

Analisi delle capacità

Come indicato nel messaggio del Consiglio federale⁶, il credito di 24 milioni di franchi per l'analisi delle capacità è destinato a finanziare i seguenti lavori:

- elaborare il progetto preliminare del tracciato della linea "dorsale lunga chiusa" nel Cantone di Uri;
- eseguire un'analisi dettagliata secondo criteri di tecnica ferroviaria, economici e politici per le principali tratte NFTA tra Arth-Goldau e Lugano, nonché tra Heustrich e la valle del Rodano;
- evidenziare le strozzature e allestire un elenco di priorità sugli assi di transito nord-sud;

⁵ Il 2.12.2005 il Consiglio federale ha presentato il messaggio relativo al fondo infrastrutturale per il traffico d'agglomerato e la rete di strade nazionali (05.086) che dovrebbe essere introdotto nel 2008. Questo fondo serve a finanziare le vie di trasporto negli agglomerati e portare a termine e completare la rete delle strade nazionali. Esso viene finanziato con i mezzi a destinazione vincolata dell'imposta sugli oli minerali e del contrassegno autostradale.

In base ai dati forniti dai Cantoni, il DATEC ha stilato una lista di 21 progetti d'agglomerato urgenti, selezionati per urgenza (progetti già in fase di realizzazione o che lo saranno entro fine 2008), maturità del progetto (progetti che dispongono almeno di un progetto preliminare) e rapporti costi-benefici (progetti che presentano un buon rapporto). Secondo la proposta del Consiglio federale, subito dopo l'istituzione del fondo i 21 progetti verranno cofinanziati con un importo totale di ca. 2,3 miliardi di franchi; i costi rimanenti saranno a carico dei Cantoni.

In questa lista sono compresi anche i 3 progetti ferroviari indicati. Per il collegamento transfrontaliero Mendrisio-Varese è previsto un contributo di 67 mio su un costo totale di 134 mio di franchi.

Il 21.3.2006 il Consiglio degli Stati – come prima camera – ha approvato il messaggio all'unanimità, con alcuni adattamenti proposti dalla Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni (essi non riguardano i 21 progetti urgenti).

⁶ Messaggio concernente l'analisi delle capacità degli assi nord-sud della rete ferroviaria svizzera e la garanzia per le tratte rinviate della NFTA dell'8 settembre 2004 (04.057).

- valutare eventuali miglioramenti per i collegamenti con l'estero, in particolare con la Germania e con l'Italia;
- armonizzare i lavori con il concetto e i progetti della seconda tappa di Ferrovia 2000;
- definire le possibilità di finanziamento per il potenziamento degli assi nord-sud della rete ferroviaria svizzera secondo il progetto FTP.

L'analisi delle capacità costituirà una base per l'avanprogetto di consultazione sul futuro sviluppo dei grandi progetti ferroviari indicato al punto precedente.

Tratta tra Arth-Goldau e Lugano

I progetti preliminari del 1994 per le tratte parziali fra la valle di Kander e quella del Rodano (asse del Lötschberg) e fra Arth-Goldau e Lugano non saranno aggiornati prima che i progetti corrispondenti siano finanziati. Il Consiglio federale indica nel messaggio che, anche se nell'esecuzione tecnica non corrispondono più al livello degli attuali strumenti pianificatori (piani digitali ecc.), essi sono assolutamente sufficienti per quanto concerne il tracciato orizzontale e verticale e, quindi, gli elementi che incidono sul territorio.

Raccordi a sud

Nel 1999, la Svizzera ha concluso con l'Italia un accordo⁷ che disciplina la pianificazione dell'infrastruttura ferroviaria transfrontaliera. Gli obiettivi perseguiti nel traffico merci sono:

- assicurare le necessarie capacità sulle linee d'accesso alla NFTA per poter trasferire le merci dalla strada alla ferrovia;
- decongestionare il nodo di Milano;
- costruire e collegare nuovi terminali a Novara (Vercelli) e a est di Milano (Treviglio).

Per il traffico passeggeri, la preferenza è data ai collegamenti rapidi (San Gottardo e Lötschberg) tra gli agglomerati, nonché al raccordo della Svizzera all'aeroporto della Malpensa.

Da parte dell'Italia, è stato deciso che l'asse del San Gottardo proseguirà sulla tratta Como-Seregno-Treviglio, con il passaggio a 4 binari tra Como e Seregno e la costruzione della nuova linea Seregno-Treviglio. Il relativo progetto di massima è stato approvato dalla Regione Lombardia e sottoposto all'approvazione del Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE) nell'ambito della legge obiettivo.

Garanzia dei tracciati

Il credito di 15 milioni di franchi per la garanzia dei tracciati per le tratte rinviate della NFTA (indennizzi derivanti dal diritto di espropriazione, costi per l'acquisto di terreni mediante trattativa privata,...) è ripartito tra l'asse del San Gottardo (10 mio fr.) e l'asse del Lötschberg (5 mio fr.).

⁷ Convenzione bilaterale sul coordinamento della pianificazione a lungo termine dell'infrastruttura ferroviaria, entrata in vigore il 18.5.2001.

3. PIANO DIRETTORE CANTONALE

3.1 Scheda 12.1 AlpTransit

L'11 luglio 2000⁸ il Consiglio di Stato ha adottato la scheda di coordinamento 12.1 del Piano direttore concernente il consolidamento del Piano settoriale AlpTransit. Lo scopo del coordinamento è descritto come segue:

Con AlpTransit la Confederazione si prefigge di tutelare la sua posizione in Europa nell'ambito della politica dei trasporti e di proteggere le Alpi da nuove immissioni dannose. Questo progetto deve consentire di alleggerire le strade dal traffico delle merci sulle lunghe distanze, servire al trasporto veloce delle persone e ridurre i carichi ambientali (art. 1 Decreto sul transito alpino).

Il Cantone sostiene il progetto nell'intento di:

- ◆ garantire e migliorare la sua integrazione nella rete ferroviaria svizzera ed europea, in via di progressiva modernizzazione;
- ◆ assicurare il miglior allacciamento sull'asse Zurigo - Milano onde poter adempiere il suo ruolo di intermediazione tra l'area di cultura tedesca e quella di cultura italiana;
- ◆ assicurare l'allacciamento del Ticino alla rete ferroviaria ad alta velocità attraverso almeno una fermata per tutti i treni Eurocity e da due a tre fermate per i treni Intercity;
- ◆ consentire l'alleggerimento della strada nazionale A2 preservandone la capacità sufficiente per i bisogni del traffico interno;
- ◆ creare un sistema efficiente ed attrattivo di trasporto ferroviario regionale tra i poli d'interesse cantonale.

La scheda comprende dati di categoria «dato acquisito» (art. 18 LALPT), vale a dire i contenuti del Piano settoriale AlpTransit decisi dal Consiglio federale e vincolanti per il Cantone (allegato 12.1.1), e dati delle categorie «informazioni preliminari» e «risultati intermedi» (art. 15 LALPT), vale a dire i contenuti pianificatori di competenza cantonale relativi alle ripercussioni territoriali dovute al passaggio di AlpTransit attraverso il Ticino (allegati 12.1.2-4).

L'allegato 12.1.3 concernente il comprensorio del Piano di Magadino rimanda al Rapporto esplicativo del Concetto urbanistico ancorato nella scheda comprensoriale del Piano di Magadino, segnatamente nella scheda A.10.2 Comprensorio speciale AlpTransit.

3.2 Scheda A.10 Piano comprensoriale del Piano di Magadino

Il 16 ottobre 2001⁹ il Consiglio di Stato ha adottato il Piano comprensoriale del Piano di Magadino. Esso comprende la scheda settoriale A.10 Insediamenti con l'allegato A.10.2 Comprensorio speciale AlpTransit che interessa i Comuni di Camorino, Giubiasco, S. Antonino e Sementina e riprende il Concetto urbanistico dell'area della stazione AlpTransit elaborato dal Gruppo di riflessione.

Comprensorio speciale AlpTransit

La finalità dell'allegato A.10.2 è descritta come segue:

Il PD delimita un'area denominata "Comprensorio speciale AlpTransit" allo scopo di salvaguardare a medio-lungo termine le potenzialità territoriali per inserirsi nella realizzazione di AlpTransit e per favorire una pianificazione coordinata dei molteplici interessi in gioco. Il piano considera e comprende:

⁸ Il 18 settembre 2001 la scheda è stata approvata dal Gran Consiglio con la decisione del ricorso del Comune di Sementina (cfr. massaggio del Consiglio di Stato 5057 del 25.10.200, rapporto della Commissione speciale per la pianificazione del territorio 5057R del 5.9.2001).

⁹ Il 12 marzo 2003 il Piano comprensoriale è stato approvato dal Gran Consiglio con la decisione dei ricorsi (cfr. massaggio del Consiglio di Stato 5258 del 28.5.2002, rapporto della Commissione speciale per la pianificazione del territorio 5258R1 del 19.2.2003).

- l'elaborazione di un concetto urbanistico quale importante componente per l'inserimento locale di un'area strategica per l'aggancio dell'intero Sopraceneri alla nuova infrastruttura ferroviaria, qualora in futuro saranno date le premesse per attuare una stazione sul Piano di Magadino;
- la salvaguardia del nuovo tracciato AlpTransit e dei relativi binari di raccordo con la linea esistente, segnatamente le bretelle di raccordo tra la linea di base del Monte Ceneri e la linea Bellinzona-Cadenazzo-Locarno;
- l'inserimento territoriale del completamento del nuovo collegamento stradale A2-A13;
- le condizioni territoriali, ambientali e insediative dell'intera area;
- l'attuazione a tappe delle opere previste.

Tappe di attuazione

Le tappe di attuazione prevedono:

- ◆ Tappa 0 (2006-2012, dato acquisito)
La regolamentazione della zona insediativa (Ar) di Camorino (sono escluse nuove costruzioni, ammessi riattamento trasformazione e ampliamento degli insediamenti esistenti).
- ◆ Tappa 1 (2006-2016, risultato intermedio)
Nuove aree di sviluppo insediativo a Camorino e Giubiasco, in relazione alle future opportunità di sviluppo legate alla nuova infrastruttura ferroviaria, nonché a compenso dei vincoli territoriali da essa provocati.
- ◆ Tappe successive (informazione preliminare)
Una nuova stazione con il relativo supporto urbanistico (previo esame d'opportunità); nuove aree di sviluppo insediativo a Camorino, Giubiasco, S. Antonino e Sementina; il prolungamento verso sud (Lugano-Milano).

Approvazione del DATEC

Il 30 settembre 2005 il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC), nell'ambito dell'approvazione del Piano comprensoriale del Piano di Magadino, ha indicato che le disposizioni sulla tappa 1 della scheda A.10 allegato 2 sono modificate come segue (stralcio della parte barrata):

- ◆ Il PD prospetta nuove aree di sviluppo insediativo a Camorino e Giubiasco ~~in relazione alle future opportunità di sviluppo legate alla nuova infrastruttura ferroviaria, nonché a compenso dei vincoli territoriali da essa provocati.~~

Spiegazione nel rapporto d'esame

Il rapporto d'esame dell'Ufficio federale dello sviluppo territoriale rileva che "...la situazione del comprensorio del Piano di Magadino vede un'edificazione a macchia di leopardo, in parte riconducibile all'estensione molto ampia delle zone edificabili. Le indicazioni sulle riserve edificabili odierne, lasciano presagire un'estensione non conforme alle disposizioni federali in materia. Malgrado ciò la scheda A.10 si limita a proporre modifiche della distribuzione delle superfici edificabili, da concentrare nelle zone già edificate, migliorando l'utilizzazione del suolo, senza indicare misure concrete di riduzione della superficie edificabile."

Inoltre sottolinea anche che gli obiettivi dell'allegato A.10.2, che prevedono la possibilità di realizzazione di una nuova area di sviluppo legata alla stazione lungo la linea AlpTransit, sono *"...parzialmente in contrasto con quello del mantenimento dell'estensione delle superfici edificabili. Un ingrandimento delle superfici edificabili all'interno del comprensorio*

speciale AlpTransit dovrebbe essere compensato da una riduzione in eguale misura all'interno del comprensorio del Piano di Magadino."

3.3 Piani regionali dei trasporti

I piani regionali dei trasporti considerano i temi legati ad AlpTransit in relazione ai dati e alle informazioni disponibili al momento della loro elaborazione.

Piano dei trasporti del Luganese (PTL)

Il PTL contiene una scheda concernente l'adattamento della viabilità e il rafforzamento del nodo intermodale alla stazione FFS di Lugano (scheda-oggetto 12.23.4.8 del 14 marzo 2001, di categoria dato acquisito). Gli interventi proposti prevedono di:

- creare il principale nodo di interscambio dell'agglomerato luganese;
- accentuare la funzione di terminale urbano dei trasporti pubblici e privati;
- migliorare le condizioni di viabilità, segnatamente per il transito e per l'accessibilità

Nel febbraio 2004 la delegazione delle autorità ha approvato il programma di lavoro dei progetti sull'area della stazione FFS di Lugano, suddividendo gli interventi in tre elementi

- ◆ StazLu1, 1. Fase, concernente le infrastrutture della mobilità, di competenza del Cantone, delle FFS e della Città di Lugano
- ◆ StazLu2, 2. Fase, concernente le edificazioni dell'area della stazione, di competenza della Città di Lugano
- ◆ TriMa, concernente il riassetto urbanistico dell'area della trincea di Massagno

Il progetto StazLu1¹⁰ comprende un modulo ferroviario (in particolare l'adattamento dell'impianto dei binari e la formazione di un terzo marciapiede ferroviario in grado di accogliere le prossime innovazioni dell'esercizio ferroviario - TILO, Varese/Malpensa, AlpTransit), un modulo stradale e un modulo delle infrastrutture della stazione (autosili, terminale bus, passaggi pedonali, piazzale della stazione). Esso sarà pubblicato con la procedura prevista dalla legge federale sulle ferrovie¹¹.

Piano dei trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio (PTM)

Il PTM¹² rimanda alla scheda 12.29 concernente i collegamenti ferroviari transfrontalieri con l'Italia dal Mendrisiotto. La scheda-oggetto 12.29.2 del 5 novembre 2002, di categoria dato acquisito, riguarda la stazione internazionale comune Como-Chiasso (integrazione del servizio ferroviario nell'agglomerato Como-Chiasso).

Nel gennaio 2006 le FFS hanno presentato un programma di investimenti per la stazione ferroviaria di Chiasso (100 milioni di franchi entro il 2013). Esso prevede in particolare: la sostituzione dell'impianto che assicura il controllo degli scambi e dei segnali che permette di gestire le disfunzioni e garantire la sicurezza della circolazione su rotaia; la sostituzione degli scambi per aumentare la velocità dei convogli in transito; l'innalzamento del livello dei marciapiedi per agevolare l'accesso alle carrozze; l'installazione di pannelli elettronici; la

¹⁰ Per maggiori dettagli, cfr. il messaggio 5738 del 13 dicembre 2005 concernente la richiesta di un credito di fr. 485'000 quale partecipazione del Cantone all'ampliamento del sottopasso pedonale della stazione FFS di Lugano nell'ambito del credito-quadro a favore delle opere di prima fase del PTL.

¹¹ Per ragioni pratiche, questa procedura è stata preferita al Piano di utilizzazione cantonale (PUC) previsto dalla scheda 12.23.4.8 per le opere legate ai trasporti di portata regionale. Il disciplinamento degli interventi di portata comunale sarà regolato dalla Città di Lugano con un Piano particolareggiato.

¹² Scheda di coordinamento 12.24 del 26.3.2002.

ristrutturazione del settore commerciale per rispondere alle future esigenze di mercato, ecc.

Piano dei trasporti del Bellinzonese (PTB)

Piano dei trasporti e del Locarnese e Vallemaggia (PTLV)

Nell'ambito del PTB¹³ e del PTLV¹⁴ sono già stati effettuati degli interventi alle stazioni di Bellinzona e Locarno (nodi di interscambio, terminali per i bus, P&R). Entrambi i piani rimandano alla scheda comprensoriale A concernente il Piano comprensoriale del Piano di Magadino.

Nel frattempo il Dipartimento del territorio ha avviato due studi per l'elaborazione dei concetti di organizzazione territoriale degli agglomerati di Bellinzona e di Locarno volti a verificare, aggiornare e completare gli indirizzi di organizzazione territoriale delineati con il PTB e il PTLV. Gli studi sono parte integrante dei lavori di revisione del Piano direttore cantonale per quanto riguarda l'ambito Rete urbana.

La prima fase dello studio per l'agglomerato di Bellinzona è stata svolta in relazione agli studi della Sezione enti locali "Il Cantone e le sue Regioni: le nuove città" pubblicati nel 2004. La seconda fase prevede un approfondimento degli indirizzi ed una consultazione dei Comuni interessati tramite la Commissione regionale dei trasporti.

Piano dei trasporti della Regione Tre Valli

La struttura dei trasporti pubblici della Regione Tre Valli è imperniata sul servizio ferroviario, che funge da spina dorsale al complesso sistema di organizzazione delle linee di trasporto pubblico su gomma¹⁵. L'obiettivo principale del PTRTV¹⁶ era quello di rispondere alle esigenze imposte dal cambiamento della struttura del servizio ferroviario, allacciandosi alle tappe di realizzazione del concetto d'esercizio della rete ferroviaria regionale Ticino-Lombardia (TILO) e all'evoluzione del traffico nazionale e internazionale, fino alla messa in esercizio del progetto AlpTransit.

Già con l'orario 2005 è stato necessario un riassetto dell'offerta – in particolare con il prolungamento dei treni regionali Chiasso-Lugano-Bellinzona fino a Biasca – per ovviare alla perdita del collegamento diretto con Lugano, a causa del cambiamento di destinazione verso Locarno¹⁷.

La messa in servizio di nuovo materiale rotabile¹⁸, con la riduzione dei tempi di percorrenza, e il prolungamento dei treni regionali Locarno-Bellinzona fino a Castione porteranno ad un nuovo cambiamento di orari. Al fine di mantenere buone coincidenze, gli orari delle linee di trasporto pubblico su gomma hanno già dovuto essere pianificati in modo da potersi adattare a questi cambiamenti. Il problema più acuto è rappresentato dall'ulteriore aumento del grado di saturazione della linea Bellinzona-Biasca; per questo motivo il PTRTV ipotizza anche la creazione di un terzo binario tra Castione e Bellinzona.

¹³ Scheda di coordinamento 12.22 del 26.1.1999.

¹⁴ Scheda di coordinamento 12.25 del 23.12.2003.

¹⁵ Per poter offrire adeguate capacità al servizio merci di transito e velocizzare le relazioni ferroviarie di carattere regionale, le stazioni di Ambri, Rodi, Lavorgo, Giornico, Osogna-Cresciano e Claro sono state chiuse al traffico passeggeri.

¹⁶ Adottato dal Consiglio di Stato nel 2004.

¹⁷ Treni diretti Zurigo-Locarno e Basilea-Lucerna-Locarno, alternati ogni ora, con fermate a Zugo (rispettivamente Olten, Zofingen, Sursee) e Arth-Goldau, Svitto, Brunnen, Flüelen, Erstfeld, Göschenen, Airolo, Faido, Biasca, Bellinzona, Cadenazzo. In precedenza questi treni proseguivano verso Lugano come diretti e Chiasso come regionali.

¹⁸ Materiale rotabile a tecnica pendolare per il servizio Intercity e materiale rotabile a tecnologia bicorrente per il servizio regionale TILO.

Con l'entrata in servizio di AlpTransit, la tratta Biasca-Bellinzona-Giubiasco vedrà ulteriormente incrementare il traffico merci e passeggeri proveniente sia dalla galleria di base che dalla linea attuale¹⁹; senza il completamento della tratta AlpTransit Biasca sud - Camorino (con l'aggiramento di Bellinzona), essa costituirà una strozzatura²⁰ sull'asse di transito nord-sud, con qualche oggettiva preoccupazione per il mantenimento delle relazioni ferroviarie verso Biasca.

3.4 Revisione del Piano direttore

Nell'ambito della revisione del Piano direttore, nel febbraio 2005 il Consiglio di Stato ha messo in consultazione il documento "Un progetto per il Ticino – Scenari e obiettivi per il nostro territorio".

Scenario *Tra Alpi e pianura*

Per il contesto nazionale e internazionale, al rischio dell'esclusione con lo scenario *Corridoio o Doppia periferia*, è stata contrapposta l'opportunità dell'integrazione con lo scenario *Tra Alpi e pianura*, promuovendo due approcci complementari per l'organizzazione urbana e territoriale, uno volto a integrare il Ticino nella rete delle città europee e l'altro volto a rivalutare l'identità del Cantone nel contesto paesaggistico dell'arco alpino.

In relazione ad AlpTransit, lo scenario *Tra Alpi e pianura* è stato tradotto nei tre seguenti obiettivi:

- ◆ Allacciare il Cantone alla rete delle città svizzere, lombarde e europee. (obiettivo n. 8, Rete urbana)
- ◆ Sostenere l'ammodernamento e il completamento della rete ferroviaria per le relazioni esterne, con la realizzazione completa di AlpTransit e il collegamento con l'aeroporto della Malpensa. (obiettivo n. 19, Mobilità)
- ◆ Sostenere il progressivo trasferimento del trasporto merci di transito dalla strada alla ferrovia. (obiettivo n. 30, Vivibilità).

Questo scenario ha registrato un largo consenso nella consultazione. Tuttavia, da più parti, è stato chiesto di delineare gli effetti del dopo AlpTransit e le scelte pianificatorie necessarie. In particolare: la localizzazione della Stazione Ticino, il prolungamento verso sud e il futuro dell'attuale linea del Gottardo.

Scenario *Coesione*

Per il contesto interno, al rischio di un Ticino come regione a due velocità con lo scenario *Concentrazione*, è stata contrapposta l'opportunità dell'equilibrio con lo scenario *Coesione*. Per rafforzare il sistema urbano ticinese occorre incentivare un maggiore equilibrio tra le regioni, facendo leva sulle forze, sui valori e sul dinamismo specifici a ognuno di esse. Questo scenario prevede tre regioni funzionalmente integrate: Luganese e Mendrisiotto; Bellinzonese e Tre Valli; Locarnese e Vallemaggia. Lugano viene definito quale polo

¹⁹ Oltre alle esigenze del traffico regionale passeggeri, il sistema ferroviario del San Gottardo richiederà il mantenimento dell'esercizio della linea attuale anche per il traffico merci, sia per il trasporto di convogli tradizionali che non permettono di raggiungere velocità adeguate nella galleria di base (e dunque ne limitano le sue capacità), sia come linea di riserva in caso di manutenzioni generali o di interruzioni temporanee della galleria di base.

²⁰ Si parla di strozzatura quando l'offerta su un tracciato non è in grado di coprire la domanda di traffico viaggiatori e merci.

d'importanza nazionale, mentre i centri di Bellinzona, Locarno e Chiasso-Mendrisio mantengono il ruolo di poli d'importanza cantonale.

Lo scenario *Coesione* è stato tradotto in particolare nei quattro seguenti obiettivi:

- ◆ All'interno del Cantone, promuovere una struttura degli insediamenti competitiva, policentrica ed integrata dal profilo funzionale e della mobilità. (obiettivo n. 9, Rete urbana)
- ◆ Incentivare lo sviluppo economico e territoriale in funzione dei singoli poli e delle diverse regioni. (obiettivo n. 10, Rete urbana)
- ◆ Promuovere una rete integrata di collegamenti viari e di trasporto pubblico per le relazioni interne e con la Regio insubrica, in particolare attraverso il nuovo sistema ferroviario Ticino-Lombardia. (obiettivo n. 21, Mobilità)
- ◆ Incentivare la complementarietà tra i diversi mezzi di trasporto, sostenendo in particolare il trasporto pubblico negli agglomerati e per gli spostamenti pendolari. (obiettivo n. 24, Mobilità)

In generale, nella consultazione questo scenario è effettivamente stato recepito come un'opportunità; in ogni caso lo scenario *Concentrazione* non rappresenta una valida alternativa. Molte prese di posizione chiedono comunque spiegazioni più convincenti sulla struttura degli insediamenti che si intende promuovere, sia per gli agglomerati che per le zone periferiche e di montagna.

Altri obiettivi degli ambiti Rete urbana e mobilità

In relazione ai temi sollevati nella mozione – e anche nella risposta del Consiglio di Stato – vale la pena di citare anche i seguenti obiettivi:

- ◆ Favorire lo sviluppo di aree di crescita economica, individuando la combinazione ideale di servizi, infrastrutture e politiche di promozione economica. (obiettivo n. 14, Rete urbana)
- ◆ Utilizzare al meglio le aree di attività esistenti già insediate dai grandi centri di vendita e di svago e privilegiare i nuovi insediamenti sulla base dell'allacciamento alla rete dei trasporti. (obiettivo n. 15, Rete urbana)
- ◆ Favorire un uso razionale del territorio contenendo l'estensione degli insediamenti e promuovendo l'utilizzazione dei terreni attribuiti alla zona edificabile. (obiettivo n. 16, Rete urbana)
- ◆ Incrementare la mobilità non motorizzata – pedoni e ciclisti. (obiettivo n. 25, Mobilità)
- ◆ Coordinare la gestione dei posteggi negli agglomerati, promuovendo in particolare l'uso delle strutture P&R ai margini degli stessi. (obiettivo n. 27, Mobilità)

4. PROPOSTE DEL GRUPPO DI RIFLESSIONE

4.1 Progetto di grande massima per una AlpTransit Ticino

Nel 1993 il Gruppo di riflessione istituito dal Consiglio di Stato ha elaborato il Progetto di grande massima per una AlpTransit Ticino, che ipotizzava i tre seguenti scenari di integrazione:

1. Corridoio di transito, con scarsi effetti strutturali e con il pericolo di trasformare o declassare il territorio intermetropolitano (per esempio Chiasso) in una specie di "zona grigia", semplicemente attraversata.

2. Pianificare sulla linea veloce una nuova stazione "Ticino" (per esempio sul Piano di Magadino) e una stazione transfrontaliera (Chiasso-Como), oppure una stazione-polo a Lugano, dalle quali far partire l'inserimento nella rete dei trasporti regionali.
3. Sposare le esigenze del transito con quelle del servizio dell'organizzazione territoriale regionale tramite una strategia di "by-pass", vale a dire efficaci possibilità di uscita dalla linea veloce per servire un centro regionale (esistente o futuro) per poi reinserirsi immediatamente dopo sulla linea madre.

Il primo scenario veniva ovviamente giudicato non auspicabile. Si evidenziava però anche la difficoltà di proporre una soluzione forte (la concentrazione in nuovi poli ferroviari con irradiazione regionale), scegliendo tra Lugano, il Piano di Magadino o Chiasso-Como. *"Lugano diventerebbe di fatto la stazione AlpTransit di un bacino di utenza troppo vasto per l'attuale sito; Magadino richiederebbe una svolta paesaggistica e urbanistica immediata e assai ardua; Chiasso-Como investimenti ed un grosso progetto di riconversione economica ed infrastrutturale, che resta comunque necessario."*

La soluzione proposta ottimizzava con opzioni radicali (raggi di curvatura di 6'000 m) il tracciato del corridoio; inoltre puntava sull'integrazione-coordinamento dei trasporti regionali collettivi cantonali e transfrontalieri per mezzo di raccordi by-pass e due finestre del Piano di Magadino e del Vedeggio.

4.2 Concetto urbanistico per il Comprensorio speciale AlpTransit

In seguito, il Consiglio di Stato ha affidato al Gruppo di riflessione anche l'incarico di elaborare un Concetto urbanistico per il Comprensorio speciale AlpTransit che, come già indicato, nel 2001 è stato integrato nel Piano comprensoriale del Piano di Magadino.

Indirizzi urbanistici

Questo concetto ha esaminato i temi della "città diffusa" Bellinzona-Locarno e la relativa organizzazione territoriale; le questioni di tutela paesaggistica ed i problemi ambientali; le infrastrutture di trasporto esistenti e previste. Esso si è basato sui seguenti indirizzi urbanistici:

- elementi tecnici di carattere ferroviario molto rigidi;
- tracciato A2-A13 con nuovo svincolo;
- area insediativa circolare (forma antagonista alla trama ortogonale degli insediamenti esistenti) inserita in un contesto d'insediamenti esistenti che sono parte costitutiva delle aree di crescita dalla città diffusa Bellinzona-Locarno;
- sul lato nord-ovest si inserisce il piazzale della stazione con gli insediamenti della stazione vera e propria.

Per quanto concerne il paesaggio e l'ambiente, sono stati considerati il disegno paesaggistico, la falda, i conflitti con le zone e le aziende agricole e la protezione fonica.

Insedimenti

Il concetto urbanistico prevedeva un insediamento circolare con un settore esterno che si sviluppava su 2 livelli e uno interno su 4 livelli (con un ingombro di 10/17 m) e un insediamento lineare accostato alle pensiline della fermata sulla linea AlpTransit. Essi occupavano una superficie totale di ca. 200'000 m², con una superficie utile lorda (SUL) di 220'000 m² e un'area di 42'000 m² per il piazzale bus, taxi e posteggi P&R pubblici. Questo dimensionamento era ritenuto conforme a stazioni ferroviarie di nuova

generazione a livello europeo, come quelle di Limburg-Sud e Montabaur previste sulla nuova linea veloce tra Francoforte e Colonia.

Nuova stazione AlpTransit

La nuova stazione si sviluppava sulla linea AlpTransit (con due binari supplementari) per una lunghezza di ca. 400-450 m con relativi marciapiedi e sulla linea regionale Bellinzona-Locarno per una lunghezza di ca. 300 m. Erano inoltre previsti 1'000 posteggi pubblici e il terminale per bus e taxi.

Strategie d'attuazione

Per la gestione dell'area della stazione (200'000 m²), il concetto ipotizzava un unico ente responsabile; ad esempio una società mista con privati e enti pubblici (FFS, Cantone, Comuni del Bellinzonese), con relativa chiave di riparto.

Erano previste 4 tappe d'attuazione in corrispondenza dell'entrata in servizio della galleria di base del San Gottardo e del semi-svincolo autostradale di Bellinzona (tappa 0); della galleria Monte Ceneri (tappa 1); dell'attraversamento del Piano di Magadino, della nuova stazione sul Piano di Magadino e del collegamento stradale A2/A13 (tappa 2); degli insediamenti attorno alla stazione sul Piano di Magadino e del prolungamento di AlpTransit a sud di Lugano (tappa 3).

Nuove aree di sviluppo insediativo

In corrispondenza delle tappe 1-3 era prevista la creazione di nuove aree di sviluppo insediativo a Camorino, S. Antonino, Giubiasco e Sementina. In totale era prevista l'occupazione di una superficie di 721'100 m²²¹, con 633'800 m² di superficie utile lorda (SUL) e ca. 7'300 unità insediative²².

4.3 Evoluzione del concetto urbanistico

Nel 2003, il Gruppo di riflessione ha approfondito e adattato il concetto urbanistico, considerando in particolare: le componenti del piano del paesaggio di grande scala; l'evoluzione del concetto urbanistico; il concetto urbanistico e il piano del paesaggio sul lungo termine; il coordinamento tra il progetto AlpTransit e gli obiettivi cantonali.

Orizzonti temporali

Nell'evoluzione del concetto sono stati considerati 2 orizzonti:

- la 1. tappa,
con la galleria del Monte Ceneri, le bretelle di raccordo a Bellinzona e Locarno, la continuazione della A13 dalla rotonda dell'aeroporto di Magadino a Cadenazzo, la messa in esercizio del semi-svincolo di Bellinzona e l'ev. declassamento dello svincolo A2 di Camorino;
- le tappe successive,
con l'attraversamento del Piano di Magadino, la nuova stazione, il completamento della A13 e il nuovo svincolo A2/A13 a Giubiasco.

²¹ Tappa 1: Camorino 87'000 m², S. Antonino 49'500 m², Giubiasco 39'600 m², Sementina 8'400 m²; tappa 2 Camorino 117'000 + 80'000 + 48'000 m², S. Antonino 88'000 m², Sementina 50'600 m²; tappa 3 Camorino 153'000 m².

²² Suddivise in: 1'250 abitanti, 5'600 posti lavoro, 450 posti turismo.

Piano del paesaggio di grande scala

Il piano del paesaggio di grande scala suddivide in 4 settori (A-D) l'attraversamento del Piano di Magadino. Il settore A, tra il portale di Sementina e il fiume Ticino, concerne un'area con contenuti naturalistici (golena e Parco del Ticino). Il settore B, tra il fiume Ticino e la linea FFS Bellinzona-Locarno, ha un carattere di tipo agricolo. Il settore C, tra la linea FFS Bellinzona-Locarno e il piede di versante del Monte Ceneri, con la nuova stazione e gli insediamenti di contorno, ha un carattere di tipo urbano. Il settore D, in corrispondenza del piede di versante del Monte Ceneri, concerne il disegno del portale.

Evoluzione del concetto urbanistico

L'area di pertinenza della stazione è integrata nella sua piattaforma, tra il portale nord della galleria del Monte Ceneri e la linea FFS Bellinzona-Locarno, in modo da rafforzare la stessa come elemento portante e dominante rispetto alle opere stradali e ferroviarie. La stazione è pensata come impianto a croce, tra la linea AlpTransit a livello terra che attraversa il Piano di Magadino e il passante sopraelevato costituito dalla linea ferroviaria Bellinzona-Locarno.

Le componenti paesaggistiche principali sono rappresentate dalla trama del verde che disegna, da una parte il margine della piattaforma, dall'altra la suddivisione delle aree insediative e la messa in evidenza dello spazio di pertinenza delle opere ferroviarie.

Insedimenti

L'area di pertinenza della stazione comprende due insediamenti puntuali nella forma di torri con una destinazione per servizi in genere ed in particolare uffici, centri di vendita, albergo, residenza e simili. Le torri hanno un'altezza di 60 m con una pianta a forma di cerchio di un diametro di 50 m. Questo settore occupa una superficie di 65'500 m², con 78'000 m² di superficie utile lorda (SUL) e un volume di 235'000 m³.

L'area di complemento comprende insediamenti di tipo artigianale-commerciale per esposizioni, vendita, attività produttive, spazi fieristici e simili con un ingombro di 10,5 m. Questo settore occupa una superficie di 231'800 m², con 278'000 m² di superficie utile lorda (SUL) e un volume di 974'000 m³.

In totale, l'area di pertinenza e l'area di complemento occupano 295'300m², con 356'000 m² di superficie utile lorda (SUL), un volume di 1,2 mio di m³ e una contenibilità di 4'800 unità insediative (1'600 abitanti, 2'700 posti lavoro e 500 posti turismo).

5. CONCETTI D'ESERCIZIO DI ALPTRANSIT E DELLA RETE FERROVIARIA REGIONALE

5.1 Principi generali del trasporto pubblico

L'Ufficio federale dei trasporti (UFT) è competente per elaborare le condizioni quadro dei trasporti pubblici, garantirne la sorveglianza e disciplinare l'accesso al mercato nel settore del traffico stradale commerciale. Per strutturare e concretizzare questi compiti dispone di una serie di strumenti tra cui le convenzioni sulle prestazioni stipulate con le imprese di trasporto, l'ordinazione e l'indennizzo del traffico regionale e del traffico merci nonché le decisioni in materia d'investimento.

I principi generali dell'UFT per i trasporti pubblici di passeggeri, il traffico merci su ferrovia e l'infrastruttura ferroviaria sono illustrati nella bozza per la consultazione del Piano settoriale Ferrovia/Trasporti pubblici²³.

Traffico viaggiatori

I principi più importanti per il traffico viaggiatori sono i seguenti:

◆ Servizio di base

Su mandato della Confederazione, l'UFT garantisce un servizio di base su tutto il territorio. L'amministrazione pubblica ordina il servizio di base qualora quest'ultimo non si crei secondo le regole del libero mercato o non sia garantito dalle concessioni rilasciate per il traffico a lunga distanza.

◆ Traffico nazionale a lunga distanza²⁴

L'offerta di traffico a lunga distanza è disciplinata dalla relativa concessione conclusa con le FFS. Nel quadro della concessione, l'UFT fissa l'offerta minima, la durata d'esercizio, le fermate, ecc. Grazie a Ferrovia 2000²⁵, alla NFTA e ai raccordi alla rete alta velocità, la Confederazione intende migliorare i collegamenti con le reti urbane svizzere e estere, creare sufficienti capacità e valorizzare il traffico d'agglomerato.

◆ Traffico internazionale a lunga distanza

Nel quadro del raccordo alla rete ferroviaria europea ad alta velocità, nei prossimi 10-20 anni si mira a ridurre i tempi di percorrenza tra le grandi città svizzere e le vicine metropoli europee a 2-3 ore. Per le destinazioni lontane occorre promuovere la combinazione treno/aereo; gli aeroporti di Basilea/Mulhouse e Milano/Malpensa devono essere collegati alla rete ferroviaria.

◆ Traffico regionale

Il traffico regionale ha la funzione di collegamento per l'intero territorio. Esso deve almeno poter garantire in tutto il paese la cadenza oraria. E' possibile intensificare la cadenza se la domanda lo giustifica. Il traffico regionale è commissionato dalla Confederazione e dai Cantoni. Nelle regioni di frontiera il traffico regionale internazionale è sostenuto alla stessa stregua del traffico regionale nazionale; i costi vanno ripartiti in base a convenzioni bilaterali.

Altri principi concernono il traffico locale, d'escursione, d'agglomerato e del tempo libero.

Traffico merci

In vista dell'applicazione della legge sul trasferimento del traffico, l'UFT si impegna a favore di un aumento costante della qualità nel traffico merci ferroviario transfrontaliero. A breve e medio termine, la Confederazione sostiene in particolare il traffico merci su rotaia

²³ Il progetto è stato messo in consultazione, contemporaneamente al Piano settoriale delle strade, alla fine del 2002. In seguito il DATEC ha deciso di presentare un unico Piano settoriale dei trasporti attualmente in elaborazione.

²⁴ Per traffico nazionale a lunga distanza si intende il segmento di traffico che le FFS designano con i due gruppi di prodotti A e B. I treni A, che corrispondono all'attuale offerta EC/IC basata sulla cadenza oraria o bioraria collegano le grandi città. I treni del gruppo B, che corrispondono all'offerta IR/RX, collegano i centri medi tra di loro e con i centri grossi. Una parte dei treni B è indennizzata dalla Confederazione e rientra nel traffico regionale.

²⁵ Dal punto di vista concettuale, la novità di Ferrovia 2000 consiste nel principio dei nodi ferroviari: i treni giungono contemporaneamente – a cadenza oraria o semioraria – nelle principali stazioni e ripartono subito dopo. (Il principio dei nodi garantisce coincidenze ottimali, ma presuppone che i tempi di percorrenza tra i nodi principali siano inferiori ad un'ora.)

attraverso le Alpi. Gli altri principi riguardano in particolare l'ordinamento del mercato (accesso alla rete) e il finanziamento.

Infrastruttura

La pianificazione dell'infrastruttura è imperniata sugli obiettivi di politica dei trasporti, sulle esigenze del mercato, sulle risorse finanziarie, sullo stato della tecnica e sul suo potenziale di sviluppo. La Confederazione pianifica il potenziamento della rete di base e i grandi progetti. La pianificazione a lungo termine definisce lo sviluppo dei trasporti pubblici su un orizzonte temporale di circa 20 anni; essa è aggiornata ogni 10 anni. La pianificazione di dettaglio indica le misure di potenziamento da integrare nelle convenzioni sulle prestazioni concluse con i gestori dell'infrastruttura; le convenzioni vengono rinnovate ogni quadriennio. Per migliorare l'esercizio e la sicurezza l'UFT ha definito un piano che prevede l'introduzione graduale di un nuovo sistema di segnalazione a bordo treno²⁶.

5.2 Concetto d'esercizio di AlpTransit

Il concetto d'esercizio di AlpTransit è stato indicato nel messaggio concernente la realizzazione e il finanziamento dell'infrastruttura dei trasporti pubblici del 26 giugno 1996²⁷ e che costituisce la base per il dimensionamento dell'infrastruttura. Per il traffico viaggiatori esso prevede in particolare 2 treni all'ora, che circolano a pochi minuti di distanza:

- ogni ora, un treno IC/EC Zurigo-Milano con fermate a Zugo, Arth-Goldau, Bellinzona, Lugano;
- ogni due ore, alternati, un treno IC Basilea - Lucerna - Milano e un treno IR Basilea - Lucerna - Locarno.

Su mandato dell'Ufficio federale dei trasporti, le FFS hanno recentemente approfondito il concetto d'esercizio. Sulla base di un'attenta analisi della domanda, la divisione del traffico viaggiatori auspica la circolazione di treni IC ogni 30 minuti tra Zurigo/Basilea ed il Ticino. Considerati gli attuali condizionamenti del traffico merci il concetto d'esercizio sviluppato prevede inizialmente un cadenzamento semiorario solo nelle ore di punta e nei fine settimana.

In concetto si basa sull'integrazione dei nodi di corrispondenza tra Zurigo, Basilea e Milano.

Traffico passeggeri attraverso il San Gottardo

Oggi il 64% del traffico passeggeri che attraversa il San Gottardo ha origine o destinazione nel Cantone Ticino. I flussi si ripartiscono uniformemente tra il Sopra- e il Sottoceneri. Nel Sopraceneri la quota destinazione è maggiore della quota partenza.

Un rapporto commissionato dal Comitato del San Gottardo²⁸ indica che, nel 2000, il modal-split della ferrovia (quota parte rispetto a tutti i mezzi di trasporto) attraverso le Alpi

²⁶ ETCS, European Train Control System.

²⁷ Messaggio 96.059. Il concetto d'esercizio è basato sullo studio "Angebot und Fahrplanstruktur der Transitachsen Gotthard & Lötschberg".

²⁸ Alpenquerender Vehrkehr 2020, ProgTrans AG & RappTrans AG, 2004: "Der Modalsplit-Anteil der Schiene betrug im Jahr 2000 im Durchschnitt der vier Grossrelationen gut 14 %; im innerschweizerischen Verkehr lag er mit 19 % am höchsten und im Verkehr zwischen dem Tessin einerseits sowie Deutschland und den Benelux-Ländern andererseits mit knapp 5 % am niedrigsten. In Szenario A wird der Modalsplit-Anteil der Schiene im Mittel um 1 %-Punkt zulegen; im bandfreundlicheren Szenario B werden es 2,6 %-Punkte sein. Der Schienenpersonenverkehr würde auf den genannten Relationen im Szenario B um 43 % zulegen, im Verkehr innerhalb der Schweizer Kantone sogar um gut 50 %. Im Szenario A, das ja ebenfalls die

era in media del 14%. Nel traffico interno esso raggiungeva il 19% (quota massima), mentre nel traffico tra Ticino e Germania e BENELUX era del 5% (quota minima).

Con l'entrata in esercizio di AlpTransit è stato ipotizzato un aumento del traffico passeggeri del 30-43%. Nel flusso interno tra il Ticino e il resto della Svizzera l'aumento dovrebbe essere del 42-50%. Il flusso interno dovrebbe quindi aumentare in proporzione più elevata. Questo spiega perché per le FFS è fondamentale servire in modo ottimale il mercato ticinese.

Il percorso Zurigo-Milano con le 4 fermate indicate dovrebbe essere compiuto in 2:15 ore. Una sola fermata in Ticino oppure una fermata sul Piano di Magadino invece di Bellinzona dovrebbe permettere un guadagno nell'ordine di 4-8 minuti. La domanda per dei treni regolari non-stop Zurigo-Milano è in ogni caso insufficiente; si potrebbero ev. ipotizzare 2 o 3 treni al giorno.

Dal punto di vista del traffico passeggeri l'evoluzione più favorevole per il Ticino sarebbe quella del passaggio alla cadenza semioraria, come del resto auspicato dalla divisione del traffico viaggiatori delle FFS.

Porta Alpina

Nella sessione invernale del 2005 il Parlamento federale ha approvato un investimento preliminare di 7,5 milioni di franchi (quota della Confederazione) per il progetto Porta Alpina. Il 12 febbraio 2006, in votazione popolare, il Cantone dei Grigioni ha approvato un credito d'impegno di 20 milioni di franchi per la sua realizzazione.

Per la decisione sull'investimento preliminare il Consiglio federale aveva richiesto una valutazione generale degli effetti territoriali ed economici estesa a tutta la regione del Gottardo. Su mandato del Cantone dei Grigioni uno studio privato ha allestito un concetto territoriale del Gottardo²⁹.

La Delegazione di vigilanza della NFTA (DVN) si era occupata delle ripercussioni di questo progetto giungendo alle seguenti conclusioni³⁰:

- il finanziamento dell'investimento preliminare non avviene mediante il Fondo FTP;
- se l'investimento preliminare può essere liberato subito, non vi saranno ritardi per i lavori di costruzione in corso;
- l'obiettivo della NFTA è ridurre la durata del viaggio nel trasporto dei passeggeri e aumentare la capacità nel trasporto delle merci; non sono da escludere eventuali limitazioni nell'esercizio futuro o nel futuro ampliamento delle capacità di trasporto delle merci; in questo caso, a breve termine la flessibilità dell'esercizio verrebbe a cadere e più a lungo termine un'intensificazione dell'esercizio sarebbe da escludere; secondo la DVN sarebbe messa in discussione la possibilità di coprire i costi d'esercizio; occorrerebbe prevedere costi d'esercizio supplementari;
- è tuttavia necessario decidere subito sull'investimento preliminare; un suo differimento di sei mesi/un anno implicherebbe ritardi nei lavori di costruzione e un aumento dei costi.

Nell'ambito del suo mandato di alta vigilanza la DVN si limiterà a verificare le ripercussioni sulla NFTA (scadenze, spese, esercizio e sicurezza sulla linea di base del San Gottardo)³¹.

Fertigstellung der NEAT unterstellt, wären es hingegen „nur“ 30 % insgesamt und innerschweizerisch 42 %. Gesamtaft kann man resümieren, dass die Szenariounterschiede bei den Personenverkehrsprognosen sichtbar, aber nicht sehr gross sind."

²⁹ Basler + Partner, Raumkonzept Gotthard, Grundlage, Inhalte, Struktur, Prozess.

³⁰ Cfr. comunicato stampa del 24.11.2005.

³¹ Cfr. comunicato stampa del 10.2.2006.

5.3 Concetto d'esercizio della rete ferroviaria regionale Ticino-Lombardia (TILO)

In sintonia con gli obiettivi indicati nella scheda di coordinamento 12.1 del Piano direttore, il Cantone ha promosso la realizzazione a tappe del sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia (TILO) con:

- la partecipazione al finanziamento del collegamento diretto Locarno-Lugano;
- il sostegno alla progettazione del nuovo collegamento Mendrisio - Stabio - Arcisate - Varese/Malpensa;
- la promozione del rinnovo del materiale rotabile;
- la promozione e il sostegno di interventi di modernizzazione delle stazioni principali (Bellinzona, Lugano, Chiasso) e dei punti d'interscambio (stazioni di Lamone, Paradiso, Cadenazzo, Tenero, Giubiasco,...);
- l'adattamento o la nuova costruzione di alcune stazioni strategiche;
- l'introduzione dell'orario cadenzato ogni 30 minuti sulle due linee principali del Cantone.

Convenzione tra Cantone e FFS

Il progetto di sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia è stato concretizzato in una convenzione tra Cantone e FFS, sottoscritta il 23 giugno 2003. Essa prevede i seguenti orizzonti temporali per l'estensione del servizio:

- ◆ 2005: introduzione dell'orario cadenzato ogni 30 minuti (con un incremento delle prestazioni del 30% circa);
- ◆ 2010: estensione del servizio regionale a cadenza di 30 minuti verso Varese e Como e l'offerta di treni diretti Lugano-Aeroporto della Malpensa;
- ◆ 2010/11: estensione dell'orario cadenzato fino a Castione-Arbedo;
- ◆ 2016: inserimento nel sistema della galleria di base del Monte Ceneri e la relativa drastica riduzione dei tempi di percorrenza tra Sopra- e Sottoceneri.

La Convenzione definisce pure le stazioni da ristrutturare, quelle da spostare e alcune nuove fermate per meglio rispondere allo sviluppo degli insediamenti.

Richiesta di credito per la progettazione di nuove stazioni

Il 21 febbraio 2006 il Consiglio di Stato ha presentato il messaggio 5755 concernente la richiesta di un credito di fr. 720'000.– per la progettazione di massima delle stazioni/fermate di Castione-Arbedo, S. Antonino, Minusio, e Mendrisio S. Martino nell'ambito del nuovo sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia.

La progettazione di massima di queste stazioni approfondirà:

- la domanda di trasporto, considerando in particolare la posizione delle fermate rispetto agli insediamenti;
- l'accessibilità, con l'individuazione di percorsi pedonali diretti e sicuri, la combinazione con le linee di trasporto pubblico su gomma, i posteggi, i percorsi per le biciclette;
- l'infrastruttura ferroviaria (marciapiedi, rampe d'accesso, sottopassi, ...);
- almeno nel caso di Castione-Arbedo e Mendrisio-S. Martino, l'accompagnamento urbanistico.

6. CONSIDERAZIONI PARTICOLARI

6.1 Tempi di realizzazione della tratta Biasca sud - Camorino e della continuazione a sud di Lugano

Come indicato al punto 2.3, l'indicazione del Consiglio federale circa quali grandi progetti ferroviari saranno realizzati prioritariamente sarà conosciuta nel 2007/2008. Nella risposta all'interpellanza Adobati³², il Consiglio di Stato ha indicato che la completazione delle opere principali necessiterebbe solo in Ticino un investimento valutato attorno ai 6 miliardi di franchi. Considerati i mezzi a disposizione del fondo per il finanziamento dei progetti d'infrastruttura bisogna realisticamente considerare che i tempi di realizzazione delle tratta Biasca sud - Camorino e della continuazione a sud di Lugano potrebbero anche essere molto lunghi.

6.2 Conflitti tra il Concetto urbanistico e la revisione del Piano direttore

La stazione sul Piano di Magadino dovrebbe venir realizzata e finanziata non nell'ambito del progetto AlpTransit e la Confederazione non accorda nessun preinvestimento. La sua realizzazione è parzialmente in contrasto con il mantenimento dell'estensione delle superfici edificabili all'interno del comprensorio speciale AlpTransit; l'aumento di edificabilità dovrebbe essere compensato da una riduzione in eguale misura all'interno del comprensorio del Piano di Magadino. Intervento non certamente facile in una zona con forte presenza agricola e con spazi che verranno già ridotti dai nuovi collegamenti stradali. La revisione Piano direttore vuole portare in porto il progetto definito di coesione che tiene conto di quattro poli importanti in Ticino e di uno sviluppo sostenibile su tutto il territorio. A sostegno di questa strategia hanno risposto la maggior parte di chi è stato sollecitato a prendere posizione sulla nuova proposta. Inoltre viene tenuto in considerazione il collegamento con altri due poli della regione insubrica che sono Como e Varese. Questi poli sono strategicamente collegati tra di loro e, a conferma di ciò, ci sono i vari investimenti che si riscontrano nel Concetto d'esercizio della rete ferroviaria regionale Ticino-Lombardia (TILO).

Sembra molto difficile accettare una pianificazione cantonale che tiene conto:

- della ristrutturazione delle stazioni dei poli;
- dello sviluppo (ristrutturazione-spostamento-nuova fermata) in tempi brevi delle stazioni di Castione-Arbedo, S. Antonino, Minusio e Mendrisio S. Martino;
- del parco sul Piano di Magadino;
- del mantenimento delle zone agricole;
- del idea di coesione territoriale;
- dei nuovi collegamenti stradali;
- degli interessi della regione insubrica che deve restare economicamente viva tra due poli di interesse europeo Zurigo e Milano;

e accettare una nuova urbanizzazione legata ad un progetto di stazione che stravolge quanto si vuole pianificare a livello cantonale con la revisione del Piano direttore.

Se guardiamo le date di realizzazione dei vari progetti importanti di AlpTransit, per esempio la galleria di base del Monte Ceneri (2016), ci accorgiamo che le strategie di pianificazione devono essere fatte tenendo conto della possibilità di realizzazione. Gli interventi importanti riguardano i trasporti pubblici sul territorio tra i vari poli del Ticino e

³² Interpellanza A. Adobati del 14.3.2006 - Qual è il concetto del Consiglio di Stato sul come e dove AlpTransit dovrà servire il Ticino? (Risposta del 20.3.2006 in Gran Consiglio)

della regione insubrica e devono sì tenere conto dei collegamenti veloci europei ma senza stravolgere il territorio.

7. RISPOSTA ALLA MOZIONE

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.

L'idea delle due stazioni è anche sostenuta dalla risposta del Consiglio di Stato del 20 marzo 2006 all'interpellanza Adobati.

8. CONCLUSIONI

La Commissione ritiene che la mozione abbia avuto il pregio di sollevare il problema e di chiarire molti equivoci, permettendo di fare il punto della situazione.

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.

Per la Commissione speciale pianificazione del territorio:

Giuseppe (Bill) Arigoni, relatore
Arn - Bergonzoli - Bobbià - Calastri - David -
Ferrari C. - Gobbi N. - Maggi - Marra -
Marzorini - Piazzini - Rizza - Suter

Allegati:

1. Traffico passeggeri su ferrovia attraverso il Sempione e il San Gottardo nel 2001
2. La rete ferroviaria attuale e all'orizzonte 2015/2016
3. Lo sviluppo del servizio ferroviario regionale Ticino-Lombardia (TILO)