

Rapporto

numero	data	Dipartimento
5577 R	30 novembre 2004	TERRITORIO
Concerne		

della Commissione della gestione e delle finanze sul messaggio 21 settembre 2004 concernente il Piano dei trasporti della Regione Tre Valli e approvazione della riorganizzazione e del potenziamento del trasporto pubblico regionale d'importanza cantonale

INTRODUZIONE

Con l'approvazione del Piano dei trasporti della Regione Tre Valli si completa il relativo Piano cantonale i cui obiettivi sono la promozione ed il coordinamento della politica dei trasporti in Ticino. Il messaggio governativo sottoposto per approvazione al Gran Consiglio indica gli indirizzi di gestione della mobilità nella Regione Tre Valli ed è comprensivo del potenziamento del trasporto pubblico regionale d'importanza cantonale. Commissione regionale dei trasporti e Consiglio di Stato hanno proceduto alla sua ratifica nel corso del mese di luglio 2004.

Gli analoghi strumenti pianificatori di Luganese, Locarnese e Vallemaggia, Bellinzonese e Mendrisiotto sono già in fase di attuazione.

Varato progressivamente dal Cantone a partire dalla fine degli anni ottanta, il nuovo indirizzo pianificatorio ed operativo nell'ambito della mobilità è riassunto nel messaggio che ne evidenzia i tre elementi fondamentali: elaborazione dei Piani regionali dei trasporti (PRT), presa in considerazione di tutti i mezzi di trasporto e integrazione della pianificazione del territorio e della protezione dell'ambiente nella procedura di ricerca e definizione delle soluzioni, istituzione delle Commissioni regionali dei trasporti.

L'obiettivo dei PRT è la determinazione dei problemi e degli interventi destinati a soddisfare i bisogni di mobilità in un comprensorio territoriale specifico, tenendo conto della necessità di ridurre l'impatto ambientale e di sostenere gli indirizzi d'organizzazione del territorio fissati nel Piano direttore cantonale. *“Si fondano su un modello di mobilità integrata, in cui i trasporti pubblici ed il traffico individuale motorizzato assolvono funzioni complementari e interdipendenti, e definiscono il modello di organizzazione territoriale di riferimento, la rete stradale, la rete dei trasporti pubblici, la rete dei percorsi ciclabili, i punti di stazionamento ed i principi della loro gestione.”*¹

Così come avvenuto per gli altri quattro, anche per il PRT della Regione Tre Valli l'apporto alla sua elaborazione ed approvazione da parte della Commissione regionale dei trasporti è stato fondamentale. La fattiva collaborazione con i pianificatori e l'autorità cantonale ha, infatti, consentito di varare in tempi relativamente brevi un documento che rispecchia le effettive aspettative degli enti locali oltre che della popolazione.

¹ Piano cantonale dei trasporti, Piani regionali dei trasporti, Rapporto finale - Analisi e sintesi della pianificazione cantonale dei trasporti, Dipartimento del Territorio – Divisione della Pianificazione territoriale, giugno 2003

Si tratta di una premessa essenziale per l'accettazione di un Piano che si prefigge di fornire risposte concrete alle nuove esigenze di mobilità del nord del Ticino. La sua realizzazione consentirà di rendere la Regione maggiormente accessibile favorendone anche lo sviluppo economico.

CONTENUTI

Sulla base di una dettagliata valutazione della situazione territoriale della Regione contenuta nel Piano regionale dei trasporti² sono state elaborate le strategie di gestione, sviluppo e riorganizzazione della mobilità inserite nel messaggio. Gli indirizzi generali sui quali è impostato il PRT consistono nel proporre soluzioni in grado di soddisfare la domanda, nell'adeguare l'offerta di trasporto pubblico al potenziale della richiesta, nel coordinare l'offerta di mobilità con gli obiettivi di sviluppo territoriale, nel coordinare i diversi vettori di trasporto, nel proporre adattamenti alle infrastrutture per il traffico stradale così da migliorare la convivenza dei diversi utenti e, infine, nel migliorare le infrastrutture per il traffico ciclabile e pedonale.

a) Mobilità pubblica

Stabilito che la rete dei trasporti pubblici deve *“in primo luogo garantire una mobilità di base (...) la stessa deve pure contribuire al raggiungimento di obiettivi in ambito territoriale e salvaguardia ambientale, grazie ad uno spostamento della ripartizione modale in favore del mezzo pubblico. Per raggiungere questi obiettivi in trasporto pubblico deve dunque diventare competitivo nei confronti del mezzo privato”*.³

Il progetto di sviluppo dell'offerta di trasporto pubblico nelle Tre Valli prevede, innanzitutto, l'integrazione di tutte le linee principali e secondarie grazie al miglioramento delle coincidenze, all'incremento delle frequenze, alla riorganizzazione dei percorsi e delle fermate e al miglioramento dell'attrattività dei nodi di interscambio.

Inoltre, è previsto il prolungamento del servizio ferroviario regionale Bellinzona-Lugano-Chiasso fino a Biasca a cadenza oraria dalle 6.00 alle 20.00 sette giorni su sette, rinforzato a cadenza semioraria nelle ore di punta. Ciò consentirà di collegare la Regione Tre Valli agli agglomerati del Ticino durante l'intera giornata, raddoppierà l'offerta ferroviaria tra Biasca e Bellinzona e ridurrà sensibilmente i tempi di percorrenza tra le regioni situate a nord di Biasca e Bellinzona-Lugano.

La stazione di Biasca diventa, quindi, il nodo d'interscambio per l'intera Regione.

A questo proposito le Autolinee Bleniesi lamentano l'assenza di una sala d'attesa o, comunque, di uno spazio coperto alla stazione di Biasca dove gli utenti possano aspettare i mezzi pubblici. Tale opera non è prevista nel PRT ma la sua realizzazione è indispensabile per garantire un servizio ottimale ai cittadini.

Pure non prevista dal Piano in oggetto ma fortemente auspicabile è la realizzazione di una fermata Alp Transit a Biasca. La Regione Tre Valli è attraversata dalla più importante opera ferroviaria svizzera e, senza la possibilità di allacciarsi direttamente, non ne trarrebbe quei benefici che invece avranno altre regioni del Cantone.

² Piano regionale dei trasporti Regione Tre Valli, Rapporto di consultazione, documento per l'informazione e la partecipazione della popolazione, CRT/DT, aprile 2004

³ Idem

Si invita, perciò, il Consiglio di Stato ad avviare i necessari contatti con Confederazione ed FFS al fine di offrire una nuova e concreta occasione di sviluppo economico alle Tre Valli.

L'insieme degli interventi infrastrutturali necessari alla concertazione del progetto è elencato nel messaggio.⁴

I maggiori costi rispetto all'offerta attuale derivanti dall'adattamento e dal potenziamento dell'offerta di trasporto pubblico sono stimati in circa 1'300'000.- franchi.

b) Mobilità privata

Lo studio preliminare del PRT ha consentito di stabilire che le capacità e la qualità della rete stradale cantonale della Regione saranno sufficienti a soddisfare le esigenze di mobilità futura senza particolari interventi di potenziamento. Gli unici problemi si pongono alla galleria del San Gottardo e sulla rampa d'accesso in direzione nord.

I principali punti critici riguardano gli aspetti legati alla sicurezza della rete stradale, la convivenza tra i vari utenti e la qualità delle strutture di interscambio.

Le proposte di intervento elencate esaustivamente nel messaggio⁵ scaturiscono dalle indicazioni raccolte dai Comuni interessati e dai risultati delle analisi e discussioni intraprese dal gruppo operativo della CRT con le autorità cantonali.

Riuniti in gruppi funzionali gli interventi hanno un grado di priorità stabilito sulla base dei problemi di sicurezza ed in relazione ai volumi di traffico. Ogni gruppo comprende interventi a carattere regionale (che risolvono conflittualità tra trasporto pubblico e traffico privato o migliorano la sicurezza di incroci in vicinanza degli svincoli autostradali) ed interventi a carattere locale (misure di moderazione del traffico e di sistemazione stradale e interventi puntuali di miglioramento della sicurezza stradale).

Per altri interventi è proposto uno studio che ne valuti opportunità e fattibilità.

La Commissione della gestione ritiene di segnalare due progetti che meritano attenzione e che sono stati indicati dalle autorità locali. Si tratta della necessità di prevedere l'organizzazione e la realizzazione di posteggi sui Passi alpini (Novena e San Gottardo, in particolare) e di verificare la possibilità di migliorare l'accesso stradale all'area delle scuole medie di Acquarossa che attualmente non offre le necessarie garanzie di sicurezza per automobilisti e pedoni.

I tempi per la realizzazione dei singoli progetti sarà fissata nell'ambito della pianificazione cantonale delle infrastrutture della mobilità che stabilisce le priorità secondo i principi dell'analisi valore-utilità.⁶ Per ogni intervento sarà elaborato un messaggio governativo con la relativa richiesta di credito.

c) Mobilità lenta

Anche per quanto concerne la mobilità ciclistica e pedonale lo studio ho consentito di identificare i principali interventi finalizzati al miglioramento della convivenza con gli altri mezzi di trasporto e della sicurezza, e alla valorizzazione dei punti di attrattività.

I principali problemi si sono rilevati sul percorso ciclabile nazionale nord-sud soprattutto in Leventina (Osco, Faido, Chiggiona, Lodrino, Giornico e Anzonico).

⁴ cfr. Messaggio pagg. 12,13

⁵ cfr. Messaggio pagg. 14-16

⁶ cfr. Messaggio pagg. 14

Gli interventi proposti sono, quindi, finalizzati all'allontanamento della rete ciclabile dai tratti di strada cantonale più critici. Laddove non vi siano alternative di percorso si propone la posa di una segnaletica preventiva ed informativa.

Per i progetti relativi alla rete ciclabile nazionale o cantonale il finanziamento a carico del cantone è pari al 70%. Per i percorsi d'importanza regionale esso varia tra il 10 ed il 50% in funzione della forza finanziaria dei Comuni⁷.

FINANZIAMENTO

a) Investimenti

Il volume complessivo degli investimenti previsti dal PRT nella Regione Tre Valli è quantificato in 18,5 milioni di franchi e la loro concretazione avverrà sull'arco di 10-15 anni. Sulla base della Legge cantonale sulle strade, della Legge federale sulle ferrovie, della Legge sui trasporti pubblici e della Legge cantonale sul coordinamento pianificatorio e finanziario in materia di infrastrutture e servizi di trasporto, è previsto che gli oggetti ritenuti d'importanza regionale saranno finanziati da Confederazione, Cantone e Comuni. Le trattative intercorse tra Cantone e Commissione regionale dei trasporti hanno consentito di fissare *“preliminarmente un tasso di partecipazione dei Comuni del 20-25%. La chiave di riparto intercomunale della quota globale a carico dei Comuni definita dalla Commissione regionale dei trasporti sarà oggetto di una decisione separata del Consiglio di Stato e del Gran Consiglio (...) Le richieste di credito per gli interventi sulle infrastrutture saranno oggetto di successivi messaggi”*.⁸

Relativamente alle singole richieste di credito la Commissione della gestione auspica che la presentazione dei messaggi per le principali opere avvenga in tempi brevi e non sia data, invece, esclusiva priorità ad altri progetti previsti nel resto del Cantone.

b) Trasporto pubblico

Sulla base della LTP, per la realizzazione dell'offerta di trasporto approvata Cantone e Comuni accordano alle imprese contributi finanziari per le prestazioni richieste. La partecipazione dei Comuni serviti da linee regionali finanziate da Confederazione e Cantone è limitata al finanziamento dell'offerta supplementare nella misura del 50%.

Nella fattispecie i maggiori costi derivanti dall'adattamento e dal potenziamento dell'offerta previsti dal PRT sono quantificati in 1'300'000.- franchi. Un milione è relativo al traffico interregionale finanziato secondo la Legge federale sulle ferrovie, mentre i restanti 300'000.- franchi dovranno essere assunti nella misura del 50% ciascuno da Cantone e Comuni della RTV.

La chiave di riparto della quota a carico dei Comuni è la stessa già adottata per la ripartizione dei costi della comunità tariffale. *“Il limite massimo non può tuttavia superare i fr. 10.- per abitante”*.⁹

Sulla chiave di riparto e sulle singole quote a carico degli enti locali nessun Comune ha presentato opposizione, ratificando, di fatto, gli accordi intercorsi e negoziati per il tramite della CRT.

⁷ cfr. nota 2, Rapporto di consultazione, pag 55

⁸ cfr. Messaggio pag.18

⁹ cfr. Messaggio pag. 20

Il messaggio sul quale siamo chiamati a pronunciarci non fornisce, però, un quadro completo dell'effettiva partecipazione dei Comuni alle spese di trasporto pubblico.

Se da un lato, infatti, è esaustivo in merito alla ripartizione dei costi tra Confederazione, Cantone e Comuni per il caso in oggetto, dall'altro non presenta alcun riferimento alle conseguenze, su questi stessi Comuni, della decisione di Finanziamento dei trasporti pubblici contenuta nel Preventivo 2005.

Il previsto contributo di 3,77 milioni di franchi - poi corretto una prima volta dalla Commissione della gestione in 2,4 milioni di franchi, ma ulteriori modifiche potrebbero essere introdotte in sede di discussione parlamentare - comporta un importante aggravio per i Comuni delle Tre Valli che già avevano accolto senza formulare opposizioni la ripartizione dei costi derivante dalla nuova offerta di trasporto pubblico contenuta nel Piano regionale dei trasporti.

Un accenno a questo nuovo scenario, peraltro elaborato prima della ratifica del messaggio 5577 del 21 settembre 2004 da parte del Consiglio di Stato¹⁰, avrebbe contribuito a meglio chiarire i risvolti finanziari che lo stesso messaggio ed il Preventivo 2005 comportano per i Comuni della Regione Tre Valli.

Sollecitato in questo senso dalla scrivente Commissione il Dipartimento del territorio ha poi esplicitato quanto segue:

“Nel 2005, gli oneri a carico dei Comuni della Regione Tre Valli

- *ammonteranno a franchi 150'000.- qualora il Parlamento approvasse il messaggio relativo al PRTRTV (finanziamento dell'offerta supplementare nella misura del 50%), senza però accogliere la modifica della LPT, così come da disegno di Decreto legislativo postulato dal messaggio relativo al Preventivo 2005;*
- *ammonteranno a franchi 262'228.- qualora il Parlamento approvasse la modifica della LPT così come da disegno di Decreto legislativo postulato dal messaggio relativo al Preventivo 2005.”¹¹*

¹⁰ cfr. Tabella di Ripartizione dei costi per Comune 2005 del 13 settembre 2004

¹¹ Ris. Gov. 4993 del 16 novembre 2004, risposta alla Commissione della Gestione

La seguente tabella indica i costi a carico dei Comuni sulla base del solo Piano dei trasporti (1) e qualora venisse approvato il P05 così come proposto dal Consiglio di Stato (2)¹².

Comune	1	2	./.
Acquarossa	8'355	15'329	6'974
Airolo	7'340	10'940	3'600
Anzonico	477	802	325
Aquila	2'144	3'791	1'647
Bedretto	323	579	256
Biasca	31'634	49'858	18'224
Bodio	5'145	8'508	3'363
Calonico	230	436	206
Calpiogna	218	449	231
Campello	480	960	480
Campo Blenio	295	500	205
Cavagnago	308	500	192
Chiggionna	2'761	5'655	2'894
Chironico	1'488	2'299	811
Claro	10'572	16'875	6'303
Cresciano	3'521	6'839	3'318
Dalpe	713	1'196	483
Faido	10'456	16'086	5'630
Ghirone	191	294	103
Giornico	5'077	9'431	4'354
Iragna	4'227	9'004	4'777
Lodrino	10'403	20'608	10'205
Ludiano	1'074	1'615	541
Marengo	1'943	3'701	1'758
Malvaglia	5'544	9'160	3'616
Moleno	741	1'606	865
Olivone	3'776	6'299	2'523
Osco	505	751	246
Osogna	4'308	6'741	2'433
Personico	1'310	1'919	609
Pollegio	4'834	9'085	4'251
Prato L.	3'100	6'414	3'314
Preonzo	5'020	10'040	5'050
Quinto	7'469	15'428	7'959
Rossura	441	1'020	579
Semione	1'316	2'047	731
Sobrio	263	468	205
Torre	1'998	4'077	2'079

Allo stato attuale delle discussioni non è possibile stabilire quale sarà l'effettivo aggravio a carico dei Comuni, in particolare per quelli della Regione Tre Valli. Occorrerà attendere l'approvazione del Preventivo 2005 da parte del Gran Consiglio per poterlo definire in dettaglio.

¹² cfr. intimazione dell'offerta di trasporto pubblico ai Comuni del 30 giugno 2004 e Chiave TP regionale, ripartizione dei costi del 13 settembre 2004

CONCLUSIONI

Sulla base delle considerazioni esposte, preso atto delle precisazioni forniteci dal Consiglio di Stato e ritenuta l'importanza che il Piano regionale dei trasporti riveste per la Regione Tre Valli, la Commissione della gestione invita il Gran Consiglio ad approvare il messaggio e il relativo decreto legislativo così come presentato.

Per la Commissione gestione e finanze:

Nello Croce, relatore

Bacchetta-Cattori - Beltraminelli - Bignasca -

Bonoli - Carobbio Guscelli - Dell'Ambrogio -

Ferrari M. - Foletti - Lepori Colombo - Merlini -

Righinetti - Robbiani