

Rapporto

numero	data	Dipartimento
5656 R	12 giugno 2007	TERRITORIO
Concerne		

**della Commissione della gestione e delle finanze
sulla mozione 22 febbraio 2005 presentata da Raffaele De Rosa e
cofirmatari “Per una vera strategia di rilancio economico e sviluppo
sostenibile nella Regione Tre Valli”**

(v. messaggio 24 maggio 2007 n. 5656)

Il Messaggio in esame è la risposta del Consiglio di Stato alla mozione inoltrata il 22 febbraio 2005 dal collega Raffaele De Rosa con il sostegno di alcuni confirmatari. L'atto parlamentare, dal titolo *“Per una vera strategia di rilancio economico e sviluppo sostenibile nella Regione Tre Valli”*, focalizza la sua attenzione sul problema dei trasporti pubblici, e più specificamente sulle possibilità di collegamento della Regione Tre Valli con la futura linea di AlpTransit e con il sistema regionale “TILO (acronimo di “Ticino-Lombardia”, che come noto è inteso a facilitare i collegamenti ferroviari fra i principali centri del nostro Cantone e le città lombarde di Como e di Varese).

LE RICHIESTE DELLA MOZIONE

Prendendo spunto dall'approvazione da parte del Parlamento, nel dicembre 2004, del Piano dei trasporti della Regione Tre Valli, la mozione indica *“le legittime aspettative della RTV”* (Regione Tre Valli) negli obiettivi seguenti:

- realizzazione dell'AlpTransit in modo da permettere il trasferimento delle merci dalla gomma alla rotaia
- *“rafforzamento dei collegamenti con i centri urbani (cadenzati alla mezz'ora)”*
- *“realizzazione della rete regionale dei trasporti (tipo S-Bahn): collegamento della RTV agli altri agglomerati ticinesi”*

Più concretamente, l'atto parlamentare rivolge al Consiglio di Stato tre richieste:

1. di impegnarsi *“per garantire anche in futuro il collegamento ferroviario da Biasca verso Bellinzona tramite le ferrovie”* (al riguardo ricorda che i tempi di percorrenza in treno sono attualmente di soli 12 minuti, contro i 35 in bus) e verso Lugano attraverso il futuro nuovo traforo del Ceneri.
2. di adoperarsi per un allacciamento della RTV, attraverso il punto nodale di Biasca, alla futura rete ad alta velocità, e ciò per *“ridurre il rischio di creare una nuova zona grigia”*, nonché per *“valorizzare un territorio che ha spiccate qualità residenziali e turistiche”*
3. di farsi promotore di queste rivendicazioni sia presso il Consiglio federale sia presso le Ferrovie Federali Svizzere.

LA RISPOSTA DEL CONSIGLIO DI STATO

Nel suo Messaggio del 24 maggio 2005 il C.d.S prende posizione passando in rassegna quelli che vengono definiti *“gli obbiettivi principali perseguiti dal cantone Ticino in materia di politica dei trasporti ferroviari e gli sviluppi in relazione ad essi constatati negli ultimi anni”*. Al riguardo il governo sottolinea il suo obiettivo di inserire il Cantone Ticino nella moderna rete ferroviaria internazionale e nazionale, integrando così il nostro Cantone *“nella rete delle città svizzere ed europee”* e realizzando nel contempo un sistema ferroviario regionale.

Dichiara inoltre la sua volontà di:

- migliorare i collegamenti a lunga distanza, in particolare mediante la drastica riduzione dei tempi di percorrenza sia verso sud che verso nord
- realizzare il progetto TILO onde *“offrire all’utente collegamenti rapidi e frequenti (ogni 30 minuti)”*
- migliorare l’accessibilità alle stazioni ferroviarie ticinesi *“tramite l’ottimizzazione della loro ubicazione”* e l’organizzazione di una rete di trasporti pubblici coordinati
- trasferire il traffico pesante dalla strada alla ferrovia.

A tale scopo l’Esecutivo ribadisce di sostenere i seguenti progetti:

- realizzazione della galleria di base del San Gottardo e del Monte Ceneri
- realizzazione del collegamento fra le due gallerie citate (con la circonvallazione di Bellinzona)
- realizzazione di un collegamento diretto Locarno-Lugano mediante la galleria di base del Ceneri
- proseguimento dell’AlpTransit a sud di Lugano, fino a Chiasso-Como
- allacciamento ad essa dell’area Varese-Malpensa

Per quel che concerne più specificamente l’AlpTransit, il Messaggio passa in rassegna una serie di richieste cantonali e di decisioni federali intervenute nel 2003 e nel 2004. Rinviando al Messaggio stesso per i dettagli, rileviamo che l’accento è messo in particolare sulla realizzazione della galleria di base del Monte Ceneri (con l’*“innesto”* sulla stessa del collegamento diretto Locarno-Lugano), e sulla realizzazione del progetto TILO, nonché (citiamo) *“sulla verifica dei punti critici della linea esistente, la definizione del nuovo tracciato a sud di Lugano e la promozione del complemento di AlpTransit”*. Al riguardo rileva che le decisioni fondamentali verranno prese dal Consiglio federale nel 2007/08. Per quanto riguarda invece la futura messa in esercizio della galleria di base del San Gottardo, il governo ritiene opportuno (citiamo ancora) *“sviluppare una riflessione e proposte sull’attuale linea di montagna e la sua funzione dal profilo della promozione del turismo”*, e per ciò rimanda a un futuro Messaggio (nel frattempo pubblicato; si tratta del M 5715, del 19 ottobre 2005) in risposta a una mozione del collega Roland David.

Per quanto concerne invece l’aspetto del sistema ferroviario TILO, il Messaggio è assai articolato. Per comodità, e anche per evitare sintesi approssimative, diamo qui di seguito il riassunto che ne ha fatto lo stesso Consiglio di Stato nell’appena citato Messaggio 5715:

“Questo Consiglio tiene in considerazione le necessità della Regione Tre Valli (...) nella pianificazione e nella realizzazione a tappe del sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia (TILO). Prova ne sono i contenuti già attuati con la prima tappa di TILO realizzata nel dicembre 2004. Tra questi citiamo in particolare l’allacciamento della Regione Tre Valli a TILO attraverso la stazione di Biasca e la riorganizzazione del

trasporto pubblico su gomma che, per la Regione Tre Valli, è stato sinonimo di un adattamento di tutte le linee dei bus: grazie al prolungamento dei treni regionali Chiasso-Bellinzona sino a Biasca il centro delle Tre Valli è diventato il nodo principale d'interscambio tra le linee della Valle di Blenio, della Riviera e della Bassa Leventina. Faido, invece, è diventato nodo d'interscambio per l'Alta Leventina. Cogliamo inoltre l'occasione per ribadire che tra gli obiettivi futuri di questo Consiglio vi è pure quello di estendere l'orario cadenzato ogni 30' fino a Biasca, ciò che rappresenta certamente un contributo significativo nella salvaguardia di relazioni ferroviarie funzionali nella Regione delle Tre Valli. È importante evidenziare che il sistema ferroviario TILO raggiungerà la sua massima estensione ed attrattiva attorno al 2015, in concomitanza con la messa in esercizio della galleria di base del Monte Ceneri. Dal profilo tecnico in effetti la nuova linea Alp Transit prevede la gestione del traffico sulle lunghe percorrenze attraverso l'esistente stazione di Biasca. Esistono quindi le premesse per agganciare direttamente anche la Regione Tre Valli alla futura nuova linea. Le modalità di questo aggancio dipenderanno dalla domanda di trasporto e dal concetto d'offerta. Al momento non si conoscono ancora tutti gli elementi, che saranno definiti solo fra qualche anno. È tuttavia intenzione di questo Consiglio sostenere soluzioni che considerino adeguatamente gli interessi della Regione Tre Valli".

INFORMAZIONI AGGIUNTIVE

Tenuto conto che dal momento della presentazione del Messaggio citato a oggi sono ormai passati oltre due anni, la scrivente Commissione, prima di licenziare il Rapporto, ha incaricato il sottoscritto relatore di approfondire la questione al fine di conoscere l'esito avuto dalle richieste di:

- poter disporre di indicazioni il più possibile aggiornate sul progetto TILO
- poter disporre di indicazioni circa l'allacciamento della Regione Tre Valli alla linea AlpTransit attraverso il punto modale di Biasca.

Nella sua risposta e del 4 giugno u.s., il Dipartimento del Territorio fornisce indicazioni assai articolate sul primo punto, mentre sul secondo è più stringato. Ne diamo un sunto qui di seguito:

- per quanto riguarda il progetto TILO, il Dipartimento ritiene assai positivo il bilancio della prima tappa, in funzione dal dicembre 2004, essendosi verificato *"un evidente aumento dell'utenza (...) in percentuale assai superiore a quella del traffico stradale privato"*. (con un aumento del 4% sulla tratta Biasca-Lugano, del 7% tra Chiasso e Lugano, e ben del 15% tra Bellinzona a Locarno). La pianificazione fino al 2011 prevede inoltre, per quel momento, un impiego integrale dei treni ad assetto variabile, ciò che dovrebbe comportare una riduzione di circa 15 minuti nei tempi di percorrenza tra il Ticino e il nord delle Alpi. Passi concreti sono stati intrapresi anche in vista del prolungamento verso Como-sud, dove sarà realizzato un nuovo nodo di interscambio entro il dicembre 2008. Inoltre, la realizzazione della galleria di base del Ceneri, prevista per il 2019, a giudizio del Dipartimento, farà segnare *"una nuova fondamentale tappa per la rete TILO, poiché permetterà di dimezzare i tempi di percorrenza tra il Sopra e il Sottoceneri"*. A quel momento sarà infatti possibile inserire un treno diretto Locarno-Lugano che collegherà i due poli in soli 25 minuti, contro gli attuali 50 ca. (senza più il cambio di vettura a Giubiasco). Per ciò che riguarda più direttamente le Tre Valli, il tempo di percorrenza Biasca-Lugano sarà ridotto dagli attuali 43 minuti a ca. 30.
- Circa l'allacciamento della RTV all'AlpTransit, come detto, la risposta è invece più sintetica. Rileviamo comunque che attraverso la galleria di base del San Gottardo si

prevede un solo treno passeggeri all'ora; con tuttavia la possibilità di inserire dei treni supplementari alla mezz'ora nelle ore di punta e nei fine-settimana, mentre in treno "Interregio" servirà la tratta di montagna, con fermate ad Airolo, Faido e Biasca con cadenza oraria. In questo contesto, osserva il Dipartimento, non è quindi ipotizzabile una fermata regolare del treno IC a Biasca. Per garantire l'allacciamento delle Tre Valli è invece previsto che i treni TILO da e per Biasca abbiano coincidenze con l'IC a Bellinzona, anche se non si esclude che si possa fare in modo che (citiamo) *"ci siano delle fermate a Biasca per i primi treni IC del mattino in direzione nord, risp. Gli ultimi la sera in direzione sud, come avviene già oggi"*.

Interessante è poi la conclusione della lettera, laddove il Dipartimento osserva che:

"Le premesse potrebbero cambiare qualora fosse realizzata Porta Alpina e venissero inseriti alcuni treni supplementari di categoria inferiore nella galleria di base del San Gottardo. E' evidente che in questo scenario i treni di categoria inferiore, per coerenza, dovrebbero fermare anche a Biasca. Non esiste tuttavia al momento una pianificazione d'orario ufficiale che preveda Porta alpina e abbia verificato tutti i suoi effetti".

CONSIDERAZIONI COMMISSIONALI

Alla luce di quanto precede, si può ritenere che gli obiettivi prioritari promossi dal Cantone si orientino, almeno a grandi linee, nella direzione auspicata dai mozionanti, così come afferma il Consiglio di Stato. Resta tuttavia il problema forse principale sollevato dalla mozione, ovvero quello dell'allacciamento della Regione Tre Valli, attraverso il punto nodale di Biasca, alla futura rete ad alta velocità in direzione nord; interrogativo che trova ancora soltanto una risposta interlocutoria, ma che ben difficilmente potrà soddisfare appieno le richieste dell'atto parlamentare.

Si tratta di un aspetto importante affinché non si realizzi la beffa che la regione di Biasca, e più in generale delle Tre Valli, vedano di fatto addirittura aumentare i suoi tempi di collegamento con destinazioni a nord delle Alpi. Le assicurazioni circa il mantenimento in servizio dell'attuale linea di montagna non sono infatti esenti da incertezze. E' comunque da auspicare che per gli abitanti e per l'economia della regione al danno della sottrazione di vastissime superfici di terreno pregiato per far posto all'Alptransit e alle sue infrastrutture, non si aggiunga la beffa citata. La Commissione chiede pertanto al Consiglio di Stato di continuare a prestare la massima attenzione al problema, anche per quanto riguarda il progetto di Porta Alpina, la cui attuazione potrebbe avere ricadute positive anche per l'alto Ticino.

CONCLUSIONI

Il Messaggio n. 5656 del Consiglio di Stato del 24 maggio 2005, sulla mozione Raffaele De Rosa e cofirmatari del 22 febbraio 2005, è accolto ai sensi dei consideranda.

Per la Commissione gestione e finanze:

Franco Celio, relatore
Bacchetta-Cattori - Beltraminelli - Bertoli -
Bignasca - Bobbià - Bonoli - Foletti - Ghisletta R. -
Gobbi N. - Jelmini - Lurati - Merlini - Orelli Vassere -
Pinoja - Righinetti - Vitta