

Rapporto

numero	data	Dipartimento
5755 R	25 aprile 2006	TERRITORIO
Concerne		

**della Commissione della gestione e delle finanze
sul messaggio 11 febbraio 2006 concernente la richiesta di un credito di
720'000.- franchi 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
(TILO)**

1. INTRODUZIONE

Nei prossimi anni la mobilità è destinata a crescere ulteriormente, soprattutto nelle città e negli agglomerati urbani. Questa crescita porterà, ma ciò è già in gran parte avvenuto, alla graduale saturazione della rete stradale, con innegabili conseguenze negative per la popolazione, gli utenti dei trasporti e per l'ambiente.

In Svizzera, circa il 70% della popolazione vive nelle città e negli agglomerati urbani, dove si riscontra la maggiore necessità di trasporto. Ne consegue che questo problema costituirà una delle sfide prioritarie per le istituzioni pubbliche. Cantoni e Comuni, ai quali spetta in primo luogo risolvere la problematica derivante dall'aumento di traffico, dovranno migliorare l'efficienza dei sistemi di trasporto tenendo conto della qualità di vita e dei parametri ambientali.

È fuori dubbio che il Ticino con i poli di Bellinzona, Locarno, Lugano, Mendrisio e Chiasso a cui si aggiungono Como e Varese costituisce un agglomerato urbano e rientra a pieno titolo tra i setti sistemi S-Bahn svizzeri (Lemano, Berna, Basilea, Zurigo, St. Gallo e Svizzera centrale)

La denominazione "S-Bahn" deriva dal termine tedesco "Stadtsschnellbahn" e viene tradotto in italiano con il termine "ferrovie urbane metropolitane".

Conformemente alle direttive della Divisione traffico viaggiatori FFS, le linee che compongono la "ferrovia urbana metropolitana" debbono soddisfare le seguenti caratteristiche:

- cadenze in genere ogni 30 minuti;
- fermate ravvicinate;
- linee diametrali che attraversano gli agglomerati;
- velocità medie commerciali di circa 50 km/h;
- garanzia di coordinazione con le altre imprese di trasporto;
- immagine unitaria rispetto all'utente.

Generalmente la Ferrovia urbana metropolitana ha lo scopo di collegare il centro città con l'agglomerato urbano, in Ticino ha invece lo scopo di collegare adeguatamente i centri delle principali agglomerazioni.

Per il Ticino vi sono poi obiettivi più specifici da realizzare tra cui:

- la creazione di nuove fermate;
- la dotazione di un nuovo materiale rotabile unificato;
- il potenziamento delle stazioni esistenti per migliorare l'accesso ai treni;
- miglioramento dei sistemi informativi;
- promozione del trasporto combinato (Park + Rail e Bike + Rail).

Ecco dunque il progetto generale entro cui si colloca il Messaggio 5755 in esame.

Evidentemente con la costruzione del raccordo ferroviario tra Mendrisio e Varese, di cui si è appena occupato il Gran Consiglio, si pongono le premesse per estendere questo modello di S-Bahn ad un sistema ferroviario regionale transfrontaliero, collegando, come detto, Como e Varese.

2. IL SISTEMA TILO

Il documento "Ferrovia 2000-sud: l'integrazione nella rete ferroviaria nazionale e internazionale ed il sistema di trasporto regionale su rotaia nel Canton Ticino", del gennaio 2000, ha messo le basi per la definizione degli obiettivi riguardanti il traffico di lunga percorrenza:

- accelerazione dei collegamenti Ticino- Milano;
- collegamento più rapido tra Ticino e Romandia tramite il collegamento con Varese-Malpensa;
- miglior accesso alle stazioni principali;

e per quello interregionale e regionale:

- miglior collegamento tra i centri del Cantone e rispettivamente con quelli oltrefrontiera (Como e Varese);
- consolidamento dei collegamenti tramite orario cadenzato ogni trenta minuti (introdotto nel 2005 in tutto il Cantone);
- miglioramento delle coincidenze all'interno della rete regionale e con i collegamenti a lunga percorrenza;
- migliore accessibilità al servizio ferroviario.

In questo contesto la Galleria di base del Ceneri (2016) rappresenta un elemento di grande importanza sia per il traffico di lunga percorrenza che per il traffico interregionale e regionale.

All'interno di questo progetto quadro è nato il sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia (TILO) frutto d'una convenzione tra il Cantone Ticino e le FFS SA sottoscritta il 23 giugno 2003.

Introdotto l'orario cadenzato le prossime tappe saranno:

- l'estensione del servizio regionale a cadenza di 30 minuti verso Varese e Como e l'offerta di treni diretti Lugano-Aeroporto di Malpensa (anno 2010);
- l'estensione del cadenzato semiorario fino a Castione-Arbedo (cfr. postulato Piano dei trasporti del Bellinzonese) (anno 2010/11)
- inserimento nel sistema della galleria di base del Monte Ceneri con diminuzione importante dei tempi di percorrenza tra Sopra e Sottoceneri (anno 2016).

3. LE NUOVE STAZIONI

Il Cantone ha continuato ad operare per la realizzazione del progetto TILO e il 21 febbraio del 2006 ha sottoscritto una convenzione più particolareggiata con le FFS SA riguardante la progettazione di massima delle infrastrutture volte a realizzare concretamente il progetto TILO.

Le infrastrutture corrispondono essenzialmente alla definizione delle stazioni le quali dovrebbero essere poste a distanze abbastanza ravvicinate come appunto in un normale sistema di ferrovia metropolitana.

La Confederazione e le FFS hanno pianificato gli interventi su due orizzonti temporali:

- il primo va dal 2007 al 2012 e comprende le quattro stazioni oggetto di questo messaggio, ma anche la fermata di Piazza indipendenza a Bellinzona;
- il secondo va dal 2012 al 2016 e comprende le stazioni di Osogna, Arbedo, Contone, Camignolo, Lugano Loreto, Bissone, Melano, Chiasso Nord.

Si tratta in parte del ripristino e dell'adeguamento di stazioni esistenti e in buona parte della realizzazione di stazioni del tutto nuove.

Evidentemente la loro collocazione nei due periodi di programmazione dipende da motivi di disponibilità finanziaria, ma anche dai tempi di realizzazione di Alptransit e della galleria del Monte Ceneri. Vi è senza dubbio un ulteriore motivo che dovrebbe guidare la programmazione dentro i due periodi ed è la densità del traffico stradale ed il tasso di inquinamento delle regioni. D'altra parte le schede di coordinamento 12.29 / 12.29.1 / 12.29.2 già approvate e relative al piano dei trasporti del Mendrisiotto mettono in evidenza la necessità di accelerare la realizzazione dei collegamenti ferroviari e delle rispettive stazioni di San Martino e Campagna Adorna.

4. L'INVESTIMENTO

La progettazione di massima delle stazioni richiede un investimento di fr. 720'000.-. La Convenzione citata sopra, sottoscritta con le FFS-SA, prevede che il Cantone partecipi con una quota del 67%, pari ad un importo di fr. 470'000.-.

La progettazione di massima si suddivide in quattro settori:

- approfondimenti sulla domanda di trasporto: gli studi base sono già stati effettuati ma appare importante approfondire il traffico generato dai centri commerciali, industriali o di servizio;
- determinazione dell'accessibilità: si tratta di rendere facilmente accessibili le stazioni ai pedoni, ma anche assicurare posteggi per il traffico combinato;
- definizione delle infrastrutture ferroviarie necessarie: il compito è assunto dalle FFS che debbono definire l'impianto binari, marciapiedi, funzionalità e sicurezza;
- interventi di accompagnamento urbanistico: si tratta di interventi previsti a Castione e a San Martino dove va anche definita o ridefinita la strutturazione dell'intera area.

Ecco la ripartizione dei costi a seconda degli interventi previsti:

	Analisi domanda	Accessibilità	Infr. Ferroviaria	Acc. Urbanistico
Castione- Arbedo	15'000.--	25'000.--	150'000.--	50'000.--
Minusio			80'000.--	
Mendrisio S.Martino	10'000.--	15'000.--	120'000.--	50'000.--
S. Antonino	15'000.--	10'000.--	120'000.--	
Totale	40'000.--	50'000.--	470'000.--	100'000.--

Il totale della spesa ammonta a fr. 660'000.- a cui si aggiungono fr. 60'000.- per imprevisti raggiungendo così l'importo di fr. 720'000.- previsto nel decreto legislativo.

* * * * *

Con queste osservazioni la Commissione della gestione e delle finanze invita il Gran Consiglio ad accogliere l'investimento e ad approvare il decreto legislativo annesso al messaggio n. 5755.

Per la Commissione gestione e finanze:

Mario Ferrari, relatore

Bacchetta-Cattori - Beltraminelli - Bignasca - Bonoli -

Carobbio Guscetti - Croce - Ghisletta R. - Lepori B. -

Lepori Colombo - Lombardi - Merlini - Robbiani