

# Messaggio

numero

**5715**

data

19 ottobre 2005

Dipartimento

TERRITORIO

Concerne

## **Rapporto del Consiglio di Stato sulla mozione 21 settembre 2004 presentata da Roland David e Norman Gobbi per l'istituzione di un gruppo di lavoro che abbia a studiare il futuro della linea FFS lungo la Valle Leventina, dopo l'entrata in funzione della galleria di base**

Signor Presidente,  
signore e signori deputati,

con la mozione menzionata a margine si chiede che si esamini la destinazione futura dell'attuale linea ferroviaria che attraversa la Valle Leventina da Pollegio ad Airolo dopo la messa in esercizio della galleria di base del San Gottardo. In effetti se al momento della votazione popolare su Alp Transit gli abitanti della Leventina erano stati rassicurati che la vecchia linea ferroviaria del Gottardo avrebbe conservato anche in futuro la sua attualità (segnatamente per quanto concerne il trasporto delle persone, il traffico merci lento e quale valida alternativa in caso di incidente o di problemi tecnici in galleria), di recente sembrerebbero circolare voci contraddittorie.

La motivazione di intervenire al più presto a tutela di questa tratta scaturisce dalla portata e dall'influenza fondamentale che questa linea ferroviaria riveste per l'intera Valle: garanzia di collegamenti funzionali, mantenimento di posti di lavoro, esecuzione dei lavori di manutenzione e partecipazione delle FFS nei diversi Consorzi legati alla gestione del territorio (in particolare nella lotta contro i pericoli naturali).

Per evitare le conseguenze nefaste e catastrofiche che lo smantellamento di tale infrastruttura avrebbe per la Leventina, il deputato chiede dunque formalmente a questo Consiglio di istituire un gruppo di lavoro che analizzi le modalità per la creazione di una rete di trasporto pubblico che, all'eventualità di un declassamento, contrapponga il raggiungimento dei seguenti obiettivi:

- il mantenimento dell'infrastruttura ferroviaria con collegamenti funzionali verso nord e verso sud per le persone residenti;
- il raccordo efficace alla linea veloce;
- la valorizzazione della linea ferroviaria in funzione di un miglioramento tangibile dell'attrattiva turistica dell'intera valle, con il promovimento dell'infrastruttura stessa.

Si domanda inoltre che il gruppo di lavoro indagli sulle modalità di un eventuale smantellamento della linea ferroviaria (in particolare se verrebbe eseguita o meno nel rispetto del paesaggio), sui costi di tale operazione e sulla destinazione che si potrebbe dare al sedime abbandonato dalle FFS.

## 1. L'offerta di trasporto pubblico nelle Tre Valli

Per rispondere alle richieste del deputato richiamiamo innanzitutto i principi esposti nel nostro Rapporto del 24 maggio 2005 sulla mozione del 22 febbraio 2005 presentata da Raffaele De Rosa e confirmatari "Per una vera strategia di rilancio economico e sviluppo sostenibile nella Regione Tre Valli". Come affermato allora questo Consiglio tiene in considerazione le necessità della Regione Tre Valli (e dunque anche di quelle della Valle Leventina) nella pianificazione e nella realizzazione a tappe<sup>1</sup> 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<sup>2</sup> 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, da quanto sappiamo, saranno definiti solo fra qualche anno. È tuttavia intenzione di questo Consiglio sostenere soluzioni che considerino adeguatamente gli interessi della Regione Tre Valli. Infine rileviamo che, da parte nostra seguiamo con particolare riguardo le evoluzioni dei temi in oggetto e manteniamo continui rapporti con la Deputazione ticinese alle Camere federali. Sarà nostra premura attivare le iniziative del caso in base agli sviluppi delle diverse tematiche e delle relative priorità.

Occorre qui ricordare che, già nel Messaggio del Consiglio federale concernente la costruzione ed il finanziamento dell'infrastruttura dei trasporti pubblici del 26 giugno 1996, veniva indicato che nel traffico passeggeri a lunga distanza occorre mantenere, per quanto possibile e nonostante la rinuncia temporanea ad alcuni nuovi tratti (per il nostro Cantone tra Biasca e il piano di Magadino), la qualità dell'offerta prevista con la realizzazione completa di Alp Transit. La concezione di offerta e di esercizio sugli assi di transito e le considerazioni che ne derivano riguardo a capacità e tempi di percorrenza nel traffico merci e passeggeri includono di regola anche il traffico regionale. I calcoli si fondano sul presupposto che il traffico regionale effettivo o pianificato si manterrà se non addirittura aumenterà. In termini concreti l'offerta di trasporto sull'asse Biasca-Airolo-Erstfeld, dopo l'entrata in esercizio di Alp Transit, è stata fissata, negli studi allestiti in relazione al succitato Messaggio, a 36 treni passeggeri, ossia un treno all'ora per direzione, ciò che corrisponde all'attuale offerta (treni diretti con fermate a Biasca, Faido, Airolo). Tale

<sup>1</sup> L'introduzione e lo sviluppo di TILO, previsti in tre tappe, sono infatti funzione della realizzazione delle infrastrutture necessarie e della messa in esercizio di Alp Transit;

<sup>2</sup> la stazione di Biasca viene servita ogni ora con un treno diretto e con un treno TILO; nelle ore di punta il servizio è ogni 30';

concetto è stato ulteriormente confermato in successivi studi, attualmente non ancora conclusi, realizzati nell'ambito di Ferrovia 2000 2a tappa.

Menzioniamo ancora, a titolo informativo, che il Politecnico federale di Losanna ha svolto nel 2000 uno studio<sup>3</sup> nel quale viene evidenziato che occorrerebbe ripensare ed adattare adeguatamente lo sfruttamento della vecchia linea del Gottardo dopo la messa in funzione di Alp Transit. In particolare l'analisi arriva alla conclusione che, per poter evitare il degrado della qualità del servizio su questa linea, è necessario determinare un nuovo concetto d'esercizio che permetta di effettuare notevoli risparmi (nella ricerca questi ammontano, sulla base delle ipotesi ritenute, a 6.75 milioni di franchi).

Durante lo scorso mese di agosto la Sezione della mobilità del Dipartimento del territorio ha ribadito questi principi all'Associazione dei Comuni della Leventina nell'ambito dei lavori preparatori di un dibattito sul futuro dell'attuale linea ferroviaria del Gottardo dopo l'entrata in funzione di Alp Transit.

## **2. L'istituzione di un gruppo di lavoro come da richiesta del Deputato David**

Questo Consiglio accoglie la richiesta di istituire un gruppo di lavoro allo scopo summenzionato.

D'intesa con la Regione Tre Valli, sarà la sua Commissione regionale dei trasporti, con il supporto di rappresentanti del Cantone Ticino e il coinvolgimento del Canton Uri a seguire questo importante tema nei prossimi anni e a svolgere dunque il monitoraggio richiesto dal deputato leventinese.

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

Per il Consiglio di Stato:

La Presidente, M. Masoni

Il Cancelliere, G. Gianella

Allegata: mozione 21.09.2004

---

<sup>3</sup> Thomas Winter, "Optimisation économique de l'exploitation de l'axe ferroviaire du Gothard", Lausanne, 2000.



## MOZIONE

### Istituzione di un gruppo di lavoro che abbia a studiare il futuro della linea FFS lungo la Valle Leventina, dopo l'entrata in funzione della galleria di base

del 21 settembre 2004

#### 1. Introduzione

Di questi tempi si discute spesso in Ticino delle presunte ricadute economiche che il grandioso cantiere di Alpransit sta provocando nel nostro Cantone. Le posizioni, anche contrastanti, sono numerose e spesso non collimano nemmeno all'interno degli operatori economici di ugual categoria.

Da anni invece viene praticamente ignorata la destinazione futura dell'attuale linea ferroviaria che attraversa la Valle Leventina da Pollegio ad Airolo.

A dire il vero, al momento della votazione popolare su Alpransit, la nostra popolazione è sempre stata rassicurata, nel senso che la linea ferroviaria attraverso la Valle conserverà anche in futuro la sua attualità, sia perché comunque il tunnel di base non permette di coprire tutto il fabbisogno dei trasporti (vedi in particolare il traffico merci lento), ma anche perché in caso di incidente o di problemi tecnici in galleria, la via a cielo aperto costituirebbe sempre ancora una valida, provvisoria alternativa.

Non da ultimo, si è pure affermato che il trasporto delle persone avrebbe sempre ancora privilegiato la tratta a cielo aperto, che avrebbe pure potuto assumere una migliore valenza turistica (gallerie elicoidali, aspetti paesaggistici, ecc.).

Di recente, invece, circolano delle voci che non prospettano nulla di buono, per cui risulta indispensabile intervenire al più presto a tutela di questa tratta di linea ferroviaria fondamentale per la Leventina.

#### 2. Importanza dell'attuale linea e conseguenze di un suo eventuale smantellamento

Prima di giungere alle proposte concrete relative a questa mozione, ritengo opportuno analizzare la portata e l'influenza effettiva che la linea ferroviaria riveste per la Valle Leventina.

Di seguito ecco elencati gli aspetti più importanti legati a questa infrastruttura:

- collegamenti importanti ed attrattivi sia verso nord che verso sud, a beneficio da un lato degli abitanti locali ma pure quale mezzo di trasporto per i turisti che vogliono raggiungere questa regione;
- posti di lavoro;
- lavori di manutenzione - presenza degli addetti (maestranze, direttori dei lavori, ecc.);
- partecipazione delle FFS nei diversi Consorzi legati alla gestione del territorio, ed in particolare nella lotta contro i pericoli naturali.

Si può senz'altro affermare che senza la realizzazione di questa via di comunicazione la Valle Leventina non avrebbe mai conosciuto gli standard di sviluppo economico e sociale conosciuti in passato.

È altresì chiaro che l'eventuale smantellamento di questa infrastruttura, come alcune voci, comunque sempre più insistenti, vorrebbero far credere, avrebbe di riflesso delle conseguenze nefaste e catastrofiche per la Valle Leventina, in quanto:

- si assisterebbe ad un'ulteriore importante perdita di posti di lavoro;

- le condizioni di mobilità per i suoi abitanti peggiorerebbero in modo sensibile (collegamenti verso le importanti città del nord e del sud Europa);
- il raggiungimento della stessa da parte dei turisti potrebbe essere ancora più difficoltoso;
- gli Enti locali si troverebbero improvvisamente a dover agire da soli nell'importante compito della gestione del territorio e, viste le loro difficili situazioni finanziarie, il Cantone dovrebbe parteciparvi in modo importante per compensare il disimpegno finanziario ma anche operativo delle FFS;
- come potrebbe, l'eventuale smantellamento, essere eseguito in modo rispettoso del paesaggio? Quale la destinazione che si potrebbe dare al sedime abbandonato dalle FFS? Quali i costi di una simile, nefasta, operazione?

### 3. Proposte

Alla luce di quanto sopra esposto, ritenuto:

- che fra 10 anni i lavori di costruzione della nuova linea veloce giungeranno al termine;
- che attualmente il futuro della linea ferroviaria attraverso la Leventina è tutt'altro che chiaro e definito;
- che la presenza di detta linea riveste per la Valle Leventina un'importanza fondamentale, sia dal profilo economico, sia da quello turistico che da quello della gestione del territorio, in particolare nella salvaguardia dai pericoli naturali;
- che la Leventina non può più permettersi di perdere posti di lavoro pubblici o parapubblici,

si chiede formalmente al Consiglio di Stato di istituire un gruppo di lavoro preposto all'analisi del futuro dell'infrastruttura ferroviaria.

In particolare, il gruppo dovrà studiare le modalità per la creazione di una rete di trasporto pubblico che, all'eventualità di un declassamento, contrapponga il raggiungimento degli obiettivi seguenti:

- il mantenimento dell'infrastruttura ferroviaria con collegamenti funzionali verso nord e verso sud per le persone residenti;
- raccordo efficace alla linea veloce;
- valorizzazione della linea ferroviaria in funzione di un miglioramento tangibile dell'attrattività turistica dell'intera Valle, con il promovimento dell'infrastruttura stessa.

Di questo gruppo di lavoro, oltre agli uffici cantonali preposti, dovrebbero evidentemente far parte pure i Comuni della Leventina, per il tramite di una loro rappresentanza da definire. Dai lavori di questo gruppo dovranno scaturire quelle proposte operative che permettano di avere un quadro chiaro sul futuro della linea ferroviaria in Leventina.

Roland David  
Norman Gobbi