

A TUTTI GLI INTERESSATI

Biasca, 23 ottobre 2012

Rapporto Metron-RappTrans-Consavis sulla messa in esercizio di AlpTransit

Gentili signore, egregi signori,

l'ERS-BV ha preso atto della pubblicazione dello studio Metron-RappTrans-Consavis "Effetti economici della messa in esercizio di AlpTransit in Ticino: opportunità e rischi" e ritiene che questo documento possa costituire uno strumento di lavoro utile e indispensabile per finalmente riflettere su progetti concreti e non solo sugli scenari di sviluppo futuri legati alla messa in esercizio di AlpTransit.

Necessario non perdere ulteriore tempo prezioso nell'affrontare i prossimi passi!

Si è altresì dell'avviso che questo documento giunga con un certo ritardo – ritardo che sarà necessario colmare nei prossimi mesi per evitare di trovarsi impreparati al momento dell'apertura della galleria di base. Infatti, l'esperienza vallesana legata all'apertura della galleria di base del Lötschberg insegna che neppure 5 anni di preparazione sono stati sufficienti ai Comuni ed al Cantone per arrivare pronti all'appuntamento. Vi è la consapevolezza che bisogna agire in maniera rapida e coordinata fra tutti gli attori coinvolti affinché si possa trovare un certo consenso sulle soluzioni per mitigare i rischi e per trasformare le potenziali opportunità in reali vantaggi.

L'importanza della stazione FFS di Bellinzona

Quale prima fermata dell'alta velocità a sud delle Alpi, la stazione FFS di Bellinzona costituirà un importante biglietto da visita per tutto il Ticino. Per questo motivo, l'ERS-BV sostiene la realizzazione del progetto così come proposto dalla città di Bellinzona e dalla CRTB. Sarà inoltre necessario sviluppare e concretizzare tutta una serie di misure di accompagnamento che permettano di sfruttare al meglio i vantaggi di questa "Unique Selling Proposition" e della centralità geografica del Bellinzone, oltre che rafforzare la rete del traffico regionale e dei nodi intermodali di Giubiasco, Arbedo-Castione e Biasca.

La tratta di montagna della Leventina completamente dimenticata e il ruolo marginale dell'Alto Ticino

Una delle richieste contenute nella mozione Dominé e cofirmatari – all'origine della realizzazione dello studio – riguardava l'esame delle conseguenze della riduzione del traffico sulla linea di montagna della Leventina e la verifica del suo destino. Questi interrogativi, sollecitati anche nella mozione David-Gobbi (che chiedeva di studiare il futuro della linea FFS lungo la Valle Leventina dopo l'entrata in funzione della galleria di base), hanno purtroppo trovato unicamente delle risposte interlocutorie. Convinti che ciò sia

da imputare piuttosto ad una svista che non ad un reale disinteresse verso questo tema da parte del Cantone e del gruppo di lavoro incaricato dal Consiglio di Stato, l'ERS-BV non può nascondere la propria preoccupazione per il prospettato declassamento a linea a valenza "regionale" della tratta di montagna, anche alla luce del progetto di ordinanza messo di recente in consultazione dal Consiglio federale concernente la seconda fase della Riforma delle ferrovie 2 che pone sotto severa verifica di redditività in pratica tutte le linee regionali, compresa la rete S-Bahn gestita da TILO. Esprimendo disappunto per il declassamento a linea regionale, con il susseguente ribaltamento di oneri finanziari dalla Confederazione al Cantone ed ai Comuni, l'ERS-BV ritiene necessario riprendere questo tema per scongiurare il rischio di uno smantellamento della tratta di montagna e un abbandono di questo vasto territorio. Nell'ambito di un'eventuale valorizzazione anche a fini turistici della tratta di montagna a cavallo dei due Cantoni, Ticino e Uri, andrà rafforzata la messa in rete di tutti i progetti (nuovi ed esistenti), verificata la possibilità di ottenere il riconoscimento UNESCO, studiata la fattibilità di un museo dei trasporti e discusso il futuro dell'Infocentro. Sarà pertanto opportuna una migliore coordinazione con il Canton Uri per approfondire tali iniziative, ad esempio nell'ambito del Programma San Gottardo.

Aspetti da approfondire e necessità di formulare proposte concrete

Lo studio degli esperti evidenzia ben 18 temi da approfondire e sviluppare, senza però definire un ordine di priorità e senza addentrarsi sulle questioni fondamentali attinenti alla realizzazione completa di AlpTransit (galleria della Riviera, circonvallazioni degli agglomerati di Bellinzona e di Lugano, prolungamento a sud di Lugano, ecc.) oppure della Stazione Ticino.

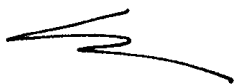
Diversi studi hanno dimostrato che la sola costruzione di una nuova galleria non modifica sostanzialmente il livello di competitività economica di una regione, soprattutto se l'opera viene realizzata in un Paese che dispone già di un'infrastruttura dei trasporti avanzata ed efficiente. Per questo motivo risulta fondamentale saper cogliere anticipatamente le necessità che tale infrastruttura richiederà per sfruttare al meglio il suo potenziale ed arrivare preparati all'appuntamento.

Riconosciuta da tutti l'importanza di questo tema, l'ERS-BV ha deciso di costituire un gruppo operativo con il compito di proporre delle misure di accompagnamento e delle proposte concrete che permettano, da un lato, di concretizzare le potenziali opportunità di AlpTransit e, da un altro lato, di mitigarne i rischi. Dando seguito a questo intendimento, il Consiglio direttivo ha indicato almeno 4 ambiti di azione¹ che saranno approfonditi durante il workshop del 28 novembre 2012 all'Infocentro di Pollegio.

Restiamo volentieri a disposizione per eventuali domande o osservazioni e porgiamo cordiali saluti.

PER L'ENTE REGIONALE PER LO SVILUPPO
DEL BELLINZONESE E VALLI

Il Presidente:
Avv. Filippo Gianoni



Il Direttore:
Raffaele De Rosa



¹ 1) Territorio, ambiente e trasporti; 2) Turismo: Bergstrecke, cultura, sport, svago, gastronomia, ecc.; 3) Formazione, ricerca e innovazione; 4) Economia e competitività territoriale.