



Dicastero amministrazione generale

Servizi centrali
Cancelleria comunale
Casella postale 2120
6501 Bellinzona

T +41 (0) 58 203 10 00
F +41 (0) 58 203 10 20
E-mail: cancelleria@bellinzona.ch

INTERPELLANZA 38/2017 DI ROSSI/DEL DON/DONATI/FERRACINI E CALANCA INTITOLATA “LA PROGETTATA STAZIONE FFS DI PIAZZA INDIPENDENZA È UNA MOSTRUOSA ASSURDITÀ; FERMIAMOLA PRIMA CHE SIA TROPPO TARDI!”

Fa stato la versione pronunciata durante la seduta del Consiglio comunale

Prima di rispondere puntualmente alle domande poste nell'interpellanza, si impongono alcune **premesse**.

La prima. Lasciando perdere i toni francamente fuori luogo utilizzati nell'interpellanza (viene ripetutamente tacciato di “mostruosa assurdit ” un progetto che il tenore delle domande lascerebbe intendere non essere conosciuto agli interpellanti e per questo meritorio di risposte circostanziate), si precisa che la risposta del Municipio giunge soltanto stasera, perch  l'inoltro dell'interpellanza, malgrado sia apparsa sui vari media gi  due settimane prima,   avvenuto soltanto il marted  precedente l'ultima seduta di Consiglio comunale e quindi oltre il termine di cui all'art. 66 cpv. 3 LOC.

Seconda premessa. L'allestimento della risposta ha richiesto la collaborazione del Dipartimento cantonale del territorio, essendo il progetto di terzo binario e nuova fermata di Piazza Indipendenza – lo si ricorda a beneficio dei firmatari della Lega dei ticinesi – prioritario anche per il Consigliere di Stato Claudio Zali (e prima di lui per entrambi i suoi due predecessori), oltre che per le autorit  cantonali e federali di cui si dir  nel seguito.

Infine, **quale terza premessa di carattere generale**, si ricorda che, grazie alla realizzazione della galleria di base del Monte Ceneri, la strategia cantonale (ma anche quella regionale e comunale), gi  pi  volte avallata dalle varie autorit  come si dir  meglio nel seguito,   proprio quella di sfruttare appieno la linea Alptransit anche per il potenziamento del servizio ferroviario regionale (si parla proprio di Ticino Metr ), inserendo nuove fermate, anche ravvicinate, e potenziando puntualmente la linea dove l'esercizio merci e internazionale non permetterebbe di aumentare il numero di treni regionali. Per quanto riguarda Bellinzona, si tratta di completare il terzo binario sino alla stazione FFS (permettendo l'inclusione della fermata di Piazza Indipendenza), mentre per il Locarnese, a titolo di esempio, si tratta di potenziare la linea tra Contone e Minusio. Solo cos  sar  possibile aspirare ad avere a corto termine un treno passeggeri ogni 15 minuti fra Bellinzona e Lugano, rispettivamente fra Bellinzona e Locarno e viceversa, e non subire unicamente la pressione del transito dei treni merci all'interno degli abitati del Cantone, fintanto che Alptransit non verr  completato con la cosiddetta circonvallazione del Bellinzonese (dal costo di 2,5 miliardi, destinata prioritariamente al traffico merci, di cui non esiste ancora un progetto definitivo e per

ora inserita dalla Confederazione nel cosiddetto “Piano settoriale dei trasporti” con messa in esercizio ipotizzata soltanto a lungo termine).

Venendo ora alle domande dell'interpellanza, si risponde puntualmente come segue.

1. A chi è venuta l'idea di costruire una seconda stazione in Piazza Indipendenza quando ce n'è già una in Piazzale Stazione a 800 metri di distanza?

L'idea di una fermata in corrispondenza di Piazza Indipendenza a Bellinzona, così come per altre nel Canton Ticino, scaturisce dalla pianificazione relativa allo sviluppo del servizio ferroviario regionale avviata nei primi anni '90 dal Cantone e costituisce oggi un elemento integrante del concetto d'offerta TILO (servizio ferroviario regionale Ticino-Lombardia), che viene attuato a tappe con interventi sulle infrastrutture, sul materiale rotabile e sulle stazioni. Con l'apertura della galleria di base del Monte Ceneri il sistema TILO diventerà una vera e propria “metropolitana” a livello cantonale.

Come indicato nella premessa di carattere generale, per scongiurare che la linea Alptransit – concepita prioritariamente per il trasporto delle merci da frontiera a frontiera e per il traffico passeggeri internazionale – non permettesse un importante potenziamento anche del trasporto viaggiatori regionale, il Cantone ha promosso presso le Ferrovie federali un approfondimento della dinamica del traffico ferroviario e della stabilità d'esercizio, dal quale è emerso che la cadenza di un treno ogni 15 minuti fra Bellinzona e Lugano e fra Bellinzona e Locarno necessita del completamento del terzo binario sino alla stazione FFS di Bellinzona, oltre che, come si è detto, per il Locarnese, di previsti puntuali potenziamenti anche sulla linea tra Contone e Minusio. Nell'ambito di quella necessità, si è concretizzata anche l'inclusione della nuova fermata di Piazza Indipendenza, risultata molto attrattiva per il potenziale d'utenza già oggi presente e compatibile con quel futuro esercizio ferroviario.

Ad oggi, oltre alle FFS che ne hanno terminato il progetto di massima e sono in procinto di concludere quello definitivo per poi procedere con la pubblicazione dei piani secondo la Legge federale sulle ferrovie, si sono già pronunciati positivamente, su proposta del Dipartimento cantonale del territorio, più volte, il Consiglio di Stato e il Gran Consiglio, che ha in particolare approvato il messaggio 7203 del 6 luglio 2016 concernente – fra le altre cose – la partecipazione finanziaria del Cantone alla progettazione definitiva della nuova fermata di Piazza Indipendenza, ma anche l'Ufficio federale dei trasporti, il Consiglio federale e il Parlamento federale, che hanno già stanziato nel pacchetto PROSSIF 2025 i 146 milioni necessari per il completamento del terzo binario, rispettivamente ancora il Consiglio federale e l'Assemblea federale che hanno approvato – tra gli altri – il Programma d'agglomerato del Bellinzonese di seconda generazione e, da un primo incoraggiante riscontro, dovrebbero esserci ottime possibilità che venga approvato anche quello di terza generazione, che confermano l'obiettivo di sfruttare la linea ferroviaria secondo il concetto di S-Bahn con la realizzazione anche della nuova fermata di Piazza Indipendenza.

La nuova fermata di Piazza Indipendenza sarà adibita esclusivamente per il traffico regionale (linee S e RE) con un ruolo complementare rispetto alla stazione di Bellinzona che, quale nodo nazionale e piattaforma d'interscambio, vedrà in futuro raddoppiare la propria utenza. La nuova fermata regionale TILO di Piazza Indipendenza permette di allacciare direttamente a piedi un vasto bacino d'utenza comprendente oltre 14'000 unità insediative (abitanti e posti di lavoro) con vari contenuti d'interesse cantonale (scuole, amministrazione, ecc.). Grazie alla nuova fermata, in futuro questo bacino d'utenza potrà essere ad esempio raggiunto in soli venti minuti di viaggio (somma del tempo per lo spostamento in treno e a piedi) dalla

stazione di Lugano. Rispetto ad oggi la sola nuova fermata porterà a un risparmio di tempo di almeno dieci minuti che si somma a quello, pressappoco equivalente, dovuto all'apertura nella nuova galleria di base del Ceneri. Il servizio previsto dal concetto TILLO permette dunque di rendere nettamente più attrattivo rispetto ad oggi il treno nei confronti dell'automobile per gli spostamenti da e per l'agglomerato di Bellinzona. Per la nuova fermata si stima un'utenza di ca. 3'500 persone/giorno.

A fronte delle potenzialità e degli innegabili benefici per l'utenza (oltretutto il ragionamento sulla distanza tra i due punti non andrebbe fatto in base alla linea diretta percorsa unicamente dal treno in galleria, ma su quella del percorso di circa due chilometri del trasporto pubblico su gomma), la distanza tra la nuova fermata regionale e la stazione principale diventa un aspetto relativo, tanto che è questa una delle strategie sia a livello nazionale che cantonale per invertire la tendenza dell'aumento del traffico sulle strade.

2. Quali sono le ragioni fornite dalle FFS per costruire una seconda Stazione in Piazza Indipendenza a 10 minuti a piedi dalla prima?

Come evidenziato al punto precedente, la nuova fermata di Piazza Indipendenza nasce dalla volontà del Cantone di migliorare in modo importante l'accessibilità diretta al servizio ferroviario regionale da un'area della città ad elevata concentrazione di popolazione e di posti di lavoro. La nuova fermata, tra l'altro, come detto, è stata confermata quale elemento di rilievo anche nel Programma di agglomerato del Bellinzonese, allestito dalla Commissione regionale dei trasporti con il Cantone e approvato dalla Confederazione (Consiglio federale e Parlamento).

A complemento di quanto esposto nella risposta precedente, si fa notare che a una distanza pedonale oltre i dieci minuti l'attrattività di una fermata si riduce drasticamente. Oltretutto le destinazioni che si intendono servire con la nuova fermata distano dalla stazione principale ben oltre il tempo indicato dagli interpellanti.

Si rileva infine, ma non per ultimo, che l'intervento all'infrastruttura ferroviaria potrà essere l'occasione per valorizzare – dal punto di vista paesaggistico, ma anche commerciale – un comparto del Centro storico che oggi si presenta un po' trascurato, tagliato di netto dalla linea del treno e con una parte importante della murata ostruita alla vista, rispettivamente sfregiata dal varco di accesso al posteggio Cervia. Per cogliere quest'opportunità, parallelamente alla progettazione delle opere ferroviarie da parte delle FFS, Città e Cantone stanno approfondendo possibili interventi di valorizzazione e le necessarie modifiche pianificatorie.

3. In quali altre città della Svizzera ci sono due stazioni FFS a 800 m l'una dall'altra sullo stesso binario?

Ve ne sono diverse. Ad esempio la S-Bahn di Zugo, ma anche quella che serve i Comuni alla periferia di Zurigo o Berna, prevede parecchie fermate a distanze anche inferiori agli 800 metri. Restando in Ticino, si ricorda ad esempio che la fermata di Mendrisio San Martino dista meno di un chilometro dalla fermata di Mendrisio. Ciò è la dimostrazione che, se vi è un potenziale importante e le condizioni d'esercizio lo consentono, le FFS e l'Ufficio federale dei trasporti sostengono la realizzazione di fermate regionali ravvicinate.

4. Il Municipio non ritiene utile di precipitarsi presso la sede centrale delle FFS per stoppare immediatamente l'assurda stazione di Piazza Indipendenza (e semmai negoziarne una a metà strada tra Bellinzona e Giubiasco in modo da coprire il futuro sedime del nuovo ospedale cantonale)?

La fermata di Piazza Indipendenza non è per nulla assurda, ma risulta anzi di notevole interesse ed è compatibile con una eventuale futura ulteriore fermata più a sud nell'area "Saleggi" qualora il potenziale d'utenza lo giustificherà e le condizioni d'esercizio lo permetteranno. Il Programma d'agglomerato del Bellinzonese di terza generazione (PAB3), nella scheda TP 7 preconizza peraltro, oltre l'orizzonte 2030, lo sviluppo di un sistema S-Bahn d'agglomerato, con fermate ai Saleggi oltre che a Camorino, San Paolo e Claro.

5. Il Municipio sa che il percorso finale AlpTransit prevede l'aggiramento della nuova Città di Bellinzona?

Il Municipio è perfettamente a conoscenza che il progetto originario AlpTransit prevede una linea di aggiramento del Bellinzonese, la quale, negli anni '90, è poi stata rinviata, come altre tratte, a tappe successive da parte della Confederazione per motivi finanziari. Il Municipio di Bellinzona si è peraltro adoperato e si adopera ad ogni occasione nel perorare la causa della realizzazione di quella circonvallazione ferroviaria. Anche sulla base di passate comunicazioni in tal senso da parte del Municipio, il Consiglio di Stato ha recentemente preso posizione sul programma di sviluppo della rete ferroviaria nazionale, chiedendo con forza l'anticipo della progettazione dell'aggiramento del Bellinzonese, oltre che del proseguimento a sud di Vezia, progettazione allo stato attuale non contemplata dalla Confederazione prima del 2035, con entrata in servizio della linea quindi non prima del 2050.

Come indicato in precedenza, in attesa di quella realizzazione che resta strategica e fortemente voluta e per non incorrere nel rischio di nemmeno poter potenziare il servizio ferroviario regionale come la mobilità interna al Cantone necessita, grazie anche alla prossima apertura della galleria di base del Monte Ceneri, il Municipio di Bellinzona sostiene la realizzazione del terzo binario completo con contestuale realizzazione della fermata di Piazza Indipendenza per i motivi indicati nella premessa e nelle risposte precedenti.

6. Il Municipio sa che due stazioni a 800 metri da un'altra sono incompatibili con treni che vanno veloci come Alp Transit?

La fermata di Piazza Indipendenza è perfettamente compatibile con il programma di esercizio del traffico merci e del traffico viaggiatori a lunga percorrenza e si integra bene nel servizio regionale, ritenuto che la Confederazione completerà nei prossimi anni il terzo binario tra Giubiasco e Bellinzona, in gran parte già in fase di realizzazione.

Si ripete peraltro che la nuova fermata di Piazza Indipendenza sarà adibita esclusivamente per il traffico regionale – e non per i treni internazionali o nazionali – con un ruolo complementare rispetto alla stazione di Bellinzona, per la quale è confermata l'integrazione nel sistema cadenzato semi-orario nazionale.

7. Il Municipio si rende conto che con la costruzione della nuova stazione in Piazza Indipendenza, le FFS vogliono trasformare in un TRAM (o in una Metrò) la ferrovia che attraversa Bellinzona?

È proprio quello che si vuole.

Come indicato in precedenza, oltre a fungere da linea passeggeri nazionale e internazionale ad alta velocità e – purtroppo, sino alla realizzazione della circonvallazione del Bellinzonese – da corridoio di transito dei treni merci, l'obiettivo è proprio quello, grazie alla realizzazione della galleria di base del Monte Ceneri, di usufruire della linea ferroviaria quale "metropolitana a cielo aperto". Il Cantone intende infatti realizzare un servizio ferroviario regionale attrattivo, veloce, confortevole e conveniente per collegare al meglio tutti gli agglomerati del Ticino. Il Municipio condivide questo intento e si impegna affinché anche la Città di Bellinzona ne possa essere integrata al meglio; la fermata di Piazza Indipendenza rientra in questa volontà.

8. Anche nell'ottica del TRAM, che senso ha la nuova stazione di Piazza Indipendenza a 800 metri da quella vecchia, se non ci sono diverse altre stazioni intermedie per collegare il quartiere di Claro con quello di Camorino?

Come evidenziato nella risposta alla prima domanda, la fermata di Piazza Indipendenza permette di allacciare direttamente alla ferrovia un importante bacino d'utenza a cui accedono utenti da tutto il Cantone. Essa si giustifica dunque anche senza la realizzazione di altre fermate, peraltro, come detto (si veda la risposta alla domanda numero 4), affatto escluse, ma anzi auspiccate, laddove il potenziale d'utenza lo giustifichi e le condizioni d'esercizio lo permetteranno.

Le fermate del sistema ferroviario regionale previste a breve-medio termine nell'agglomerato del Bellinzonese sono quelle di S. Antonino, Cadenazzo, Giubiasco, Piazza Indipendenza, Bellinzona e Castione-Arbedo. Alla stazione FFS di Bellinzona avvengono le corrispondenze con i treni a lunga percorrenza. Tutte le stazioni ferroviarie faranno da nodo intermodale e sono servite dalla rete bus (ampliata in modo sostanziale dal dicembre 2014 e nel futuro ulteriormente estesa e completata) che permette di raggiungere le mete non direttamente allacciate alla ferrovia secondo il noto principio della catena di trasporto.