

## INTERPELLANZA

### **12 o 21 miliardi di franchi: da ieri il futuro ferroviario del Ticino dipende da queste due varianti di finanziamento. Un colpo di scena che getta altre preoccupanti ombre su Ferrovia 2000 e su Alptransit**

del 24 marzo 2010

Secondo l'art. 140 della Legge sul Gran Consiglio e sui rapporti con il Consiglio di Stato ricorro allo strumento dell'interpellanza per interrogare il Governo relativamente alle varianti presentate ieri dalle FFS sul progetto di potenziamento di "Ferrovia 2030", che gettano nuove ombre sull'infrastruttura ferroviaria ticinese e accendono preoccupazioni certamente di interesse pubblico generale.

Le FFS si confrontano con numerosi progetti di potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria (Ferrovia 2030) e tanti rischiano di finire nel dimenticatoio. Come in ogni consultazione, tutti i Cantoni sarebbero stati ascoltati, si spera in particolare quelli lungo l'asse nord-sud in ragione dello strategico e miliardario investimento per la nuova trasversale alpina super-veloce che aprirebbe fra 7 anni. La presentazione di ieri da parte del UFT e FFS è invece stata sciaguratamente rivelatrice perché:

- improvvisamente le priorità sarebbero poste sull'asse est-ovest:
- il completamento delle attuali opere (Neat) e di quelle collaterali (stazione TI con aggiramento di Bellinzona e prolungo oltre Ceneri e confine) improvvisamente dipenderebbero da queste due varianti di finanziamento.

La grande incertezza sul finanziamento di queste opere non solo è tale per le differenti varianti che Consiglio federale prima e Camere federali dopo potranno decidere ma anche perché, come precisato ieri dal Direttore dell'UFT Max Friedli e da Andres Meyer CEO FFS, per avere "più treni, più posti, più spazio nelle stazioni, gallerie più ampie e creare 4000 posti di lavoro" occorre ripensare, con tutti i rischi e le incertezze del caso, a un aumento dell'IVA, alla tassa sul traffico pesante, se non ricorrendo a nuove tasse sui titoli di trasporto e a nuovi contributi dei Cantoni.

Questa insoddisfacente quanto friabile radiografia servita ieri a Berna che ancora una volta prende in contro-piede il Ticino, nuovamente fuori dalle priorità (si ricordi la pazzesca idea di trasferire da Bellinzona a Payerne la futura manutenzione dei convogli del Gottardo...), è la preoccupante occasione per interrogare il Governo e invitarlo quanto prima a riferire al Gran Consiglio sugli sviluppi e sui passi intrapresi prima e dopo la presentazione di questo stato di cose. Si chiede dunque:

1. quali sono le proposte puntuali che il Consiglio di Stato ha chiesto di integrare nel progetto di Ferrovia 2030?
2. Considerato che l'aggiramento di Bellinzona, come la stazione Alptransit Ticino, nonché il completamento a sud di Lugano, sono definiti di importanza strategica nel Piano direttore cantonale e nelle linee direttive di legislatura, quando intende il Consiglio di Stato sottoporre al Parlamento progetti e proposte concreti e vincolanti?
3. Quali passi ha intrapreso il Consiglio di Stato scoprendo che determinate sue rivendicazioni sono state poste in seconda priorità e constatando che, ancora dopo anni di discussioni, nemmeno i principali postulati ticinesi sono diventati impegni vincolanti?

4. Considerato che le strettoie di Bellinzona-Locarno passano in secondo piano, non crede il Consiglio di Stato che la sistematica crescita di terzi e quarti binari, soprattutto a sud di Bellinzona, sia un pericoloso precedente quale insanabile disimpegno delle FFS sullo sviluppo di Alptransit in Ticino, che fra l'altro arreca un pesante danno alla vivibilità e al valore di queste zone?
5. Considerato che il completamento dei servizi nonché della strategica rete nord-sud in Ticino è solo subordinato alla scelta del secondo e più oneroso pacchetto finanziario destinato al "traffico regionale e d'agglomerato", non intende il Consiglio di Stato protestare vivamente per la squalifica delle rivendicazioni ticinesi che rispondono perfettamente anche alle lecite aspettative dell'utenza della Svizzera-tedesca e della Lombardia che vanno oltre agli interessi regionali?
6. Quali interventi ha pianificato il Consiglio di Stato nei confronti della Deputazione ticinese alle Camere, rispettivamente del Consiglio federale?
7. Considerato che i "fulmini a ciel sereno" e gli sgambetti in materia ferroviaria sono da decenni all'ordine del giorno, non intende il Consiglio di Stato formalizzare una precisa richiesta per la presenza di un rappresentante ticinese nel Consiglio di amministrazione delle FFS che meglio assicuri i flussi informativi sovente rocamboleschi e politicamente insoddisfacenti?

Dopo tanti "fulmini a ciel sereno" serviti da FFS e UFT e a dipendenza dei chiarimenti del Consiglio di Stato e del Dipartimento del territorio, nonché dell'intensità con la quale si intendono difendere le rivendicazioni ticinesi, mi riservo sin d'ora di sollecitare il Gran Consiglio per l'apertura di un'eventuale discussione generale sul tema.

Per il Gruppo PLR:

Giorgio Krüsi

Bagutti - Belloni - Bobbià - Calastri - Celio -

Dominé - Galusero - Garzoli - Gianora -

Giudici - Gobbi R. - Merlini - Moccetti - Orsi -

Pellanda - Polli - Righinetti - Vitta - Weber