

TESTO DELL'INTERROGAZIONE

È possibile migliorare i collegamenti ferroviari con la Svizzera occidentale?

La conclusione della “fase acuta” della crisi nei rapporti fra il nostro Cantone e l'Italia, segnata dalla ripresa dei contatti in vista della soluzione dei noti problemi in sospeso, dovrebbe consentire di affrontare con l'attenzione dovuta anche altre problematiche. Tra queste, un posto di primo piano spetta indubbiamente alle questioni legate ai trasporti.

Al riguardo, sul “*Corriere il Ticino*” del 22 maggio u.s. l'albergatore locarnese Alex Helbling, consigliere comunale della Città ha pubblicato un articolo (v. allegato) nel quale, riferendosi a una notizia di alcune settimane fa - secondo cui il Canton Vallese ha inviato una formale protesta al Governo di Roma contro la scarsa manutenzione del tracciato ferroviario internazionale del Sempione in territorio italiano - esprime stupore per il fatto che il nostro Consiglio di Stato non si sia associato alla protesta delle Autorità vallesane. Come l'autore fa giustamente notare, il collegamento Locarno-Domodossola-Berna (risp. -Ginevra) è l'unico accesso ferroviario diretto fra il Ticino e la Svizzera occidentale. Esso permetterebbe pertanto di convogliare nel nostro Cantone un potenziale importante di ospiti provenienti dalla Svizzera francese e dal Canton Berna. Mentre il nuovo traforo ferroviario del Lötschberg ha consentito di dimezzare il tempo di percorrenza della tratta Briga-Berna, riducendolo ad un'ora e soli quattro minuti, la “Centovallina”, impiega tuttora un'ora e ben 46 minuti per percorrere 52 km (dunque con una velocità media che raggiunge a malapena i 30 km orari)! Al riguardo, l'articolista rileva come dal confronto con l'orario ferroviario del 1961, dunque di oltre cinquant'anni fa, risulta infatti che i convogli di allora, nonostante le tecnologie più arretrate, sul totale della tratta la tratta Locarno-Domodossola impiegavano 7 minuti in meno. Considerato come, da allora (grazie alla circonvallazione di Locarno, alla regolare manutenzione dei binari tra Locarno e Camedo e all'automatizzazione dei semafori) in territorio elvetico sono stati guadagnati ben 7 minuti di percorrenza, ciò significa che in territorio italiano il peggioramento è stato di ben 14 minuti (più precisamente, 5 sulla tratta Ribellasca-Druogno e 9 sulla tratta Druogno-Domodossola). E questo su soli 32 km di percorrenza! La causa di questa situazione, come giustamente fa notare il signor Helbling, sta nel fatto che da parte italiana non si è mai voluto ammodernare questa tratta. Per ridurre i rischi di deragliamento ci si è quindi limitati alla posa di cartelli segnaletici che hanno avuto l'effetto di imporre ai treni, in numerosi tratti, un'andatura a passo d'uomo, o poco più. Viceversa, qualora anche il tracciato italiano fosse gestito secondo standard europei di sicurezza, il potenziale recupero del tempo totale di percorrenza potrebbe essere di oltre una ventina di minuti, con evidenti vantaggi per chi volesse raggiungere Berna, Losanna o altre località della Svizzera occidentale.

I sottoscritti deputati chiedono pertanto al Consiglio di Stato:

1. Non ritiene di doversi associare alla protesta del Canton Vallese per quanto riguarda il problema denunciato?
2. In caso contrario, ha in programma qualche altro intervento per ovviare alla situazione menzionata? Se sì, quale?
3. Sempre in merito ai collegamenti ferroviari fra il Ticino e la Svizzera occidentale, il Consiglio di Stato non ritiene che sarebbe ora di “rilanciare” il vecchio progetto di collegamento tramite la “finestra di Bedretto” della galleria della Furka?

Franco Celio
Giorgio Galusero