

MOZIONE

Per una vera strategia di rilancio economico e sviluppo sostenibile nella Regione delle Tre Valli

del 22 febbraio 2005

Considerazioni introduttive

Il messaggio n. 5577 inerente al Piano dei Trasporti della Regione delle Tre Valli (PTRTV) - approvato dal Gran Consiglio nella tornata parlamentare del dicembre scorso - ha proposto nel complesso elementi ben studiati e ponderati che apportano sicuro valore a tutta la Regione delle Tre Valli (RTV). Ciononostante, date le molteplici implicazioni ad esso attinenti, è inevitabile che taluni problemi rimangano sul tappeto. Fra questi, riconosciamo il ruolo centrale del collegamento ad AlpTransit, questione che per ovvi motivi, non da ultimo perché non era fra gli obiettivi del mandato conferito, è stata trattata solo in maniera marginale.

Come è logico che sia, il PTRTV riprende gli indirizzi generali della politica cantonale dei trasporti e più precisamente:

- la realizzazione del collegamento della RTV al sistema regionale TILO (sistema ferroviario regionale tra i centri di Bellinzona, Locarno, Lugano, Chiasso/Mendrisio, Como e Varese);
- la realizzazione completa di AlpTransit (che deve comprendere le rampe di accesso alle gallerie di base e l'allacciamento verso l'Italia).

Questo ci porta a riflettere su quelle che sono le *legittime aspettative della RTV*, ossia:

- la realizzazione di AT dovrà permettere di trasferire le merci dalla gomma alla rotaia (che è poi il motivo per cui popolo e cantoni avevano accettato il credito di 32 mia fr. nella votazione del 29.11.1998);
- il rafforzamento dei collegamenti fra i centri urbani (cadenzati alla mezz'ora);
- la realizzazione della rete regionale di trasporti (tipo S-bahn): collegamento della RTV agli altri agglomerati ticinesi.

Se riteniamo valide queste considerazioni, allora possiamo condividere anche il principio di un allacciamento della RTV ad AlpTransit ed alla linea internazionale del Gottardo, la quale già oggi funge da spina dorsale del trasporto pubblico per la RTV.

La fondatezza di questa argomentazione è facilmente intuibile semplicemente leggendo i tempi di percorrenza attuali e previsti.

Esempio 1: Biasca - Zurigo

- oggi: ca. 2h36
- con AT: ca. 1h30 (ciò che favorirebbe l'attrattiva residenziale, turistica, il pendolarismo tramite il mezzo pubblico, la creazione di un nuovo mercato e di nuovi sbocchi)
- con AT: senza fermata a Biasca (solo via Bellinzona) ca. 2h20 (nessun vantaggio rispetto alle 2h36 attuali!)

Esempio 2: Biasca - Lugano

- oggi (ceneri vecchio): ca. 44 min. Con TILO: sempre ca. 44 min. (nessun miglioramento!)
- con AT: Biasca-Lugano (passando dal nuovo tunnel di base del Ceneri): ca. 26 min.

Richiesta

Sulla base di queste cifre nude e crude, ed avvalendomi della facoltà concessa dalla legge, mi permetto di chiedere al Consiglio di Stato:

1. di impegnarsi a fondo presso le istanze competenti per garantire anche in futuro il collegamento ferroviario da Biasca verso Bellinzona tramite la ferrovia (tempi di

percorrenza: 12' in treno; 35' in bus!) e verso Lugano (attraverso il futuro nuovo traforo del Ceneri);

2. di adoperarsi già da oggi per un allacciamento della RTV (attraverso il punto nodale di Biasca) alla futura rete ad alta velocità, in maniera tale, da un lato, di ridurre il rischio di creare una nuova zona grigia e, da un altro lato, di valorizzare un territorio che ha spiccate qualità residenziali e turistiche;
3. tenuto conto delle osservazioni che precedono chiedo pure al Consiglio di Stato di farsi promotore - quanto prima - di queste rivendicazioni, sia a Berna (Consiglio federale), sia presso le FFS.

Raffaele De Rosa
Celio - Croce - David - Gobbi N. -
Guidicelli - Truaisch