

## TESTO DELL'INTERROGAZIONE

### Piano dei trasporti della Regione Tre Valli (PTRTV): il lavoro non è ancora finito!

Nel corso dell'ultima seduta parlamentare del 2004 è stato discusso il messaggio n. 5577 sul Piano dei Trasporti della Regione Tre Valli (PTRTV). Con la sua approvazione, tutte le regioni del Cantone dispongono ora di un Piano Regionale dei Trasporti.

Anche se siamo tutti soddisfatti per l'esito della votazione (il messaggio è stato approvato all'unanimità dal Gran Consiglio), sono ancora numerose le questioni aperte che - purtroppo - non hanno potuto essere approfondite e sviscerate nel corso del dibattito parlamentare. Infatti se, da un lato, il messaggio n. 5577 propone nel complesso elementi ben studiati e ponderati che apportano sicuro valore a tutta la Regione delle Tre Valli (RTV), da un altro lato è inevitabile, date le molteplici implicazioni, che taluni problemi rimangano sul tappeto.

Tenuto conto della complessità della materia trattata e delle legittime aspettative che gli enti locali e la popolazione interessati ripongono in questo progetto, mi permetto quindi di sottoporre al Consiglio di Stato (CdS) i seguenti quesiti che - pur con la buona volontà di tutti, ed in particolare del Consigliere di Stato - non hanno potuto essere risolti nel corso dell'ultima seduta parlamentare dello scorso anno.

#### 1. La mobilità privata

Il primo elemento di criticità che a mio avviso necessita una presa di posizione da parte del CdS riguarda la mobilità privata. Nella RTV, uno dei fattori di maggiore conflittualità - lo sappiamo tutti - sono le colonne di veicoli pesanti sulla A2. Pur riconoscendo ed apprezzando il grande sforzo del CdS nel ricercare soluzioni appropriate nella gestione del traffico (traffico parassitario) e del traffico pesante (colonne e zone d'attesa), molto rimane ancora da fare. In questo senso, talune indicazioni erano state fornite in risposta ad un mio atto parlamentare del 25.5.2004. Chiedo a tale proposito:

- 1a. quali sono gli sviluppi occorsi nel frattempo ed inerenti il progetto di gestione automatica del dosaggio dei veicoli pesanti?
- 1b. Tenuto conto della necessità di implementare i nuovi strumenti telematici sulle strade nazionali (maggiore sicurezza ed informazione all'utenza, migliore gestione, ecc.), intende il CdS rilanciare la discussione presso il Consiglio federale?

Un'ulteriore questione aperta di non secondaria importanza riguarda la necessità di approfondire taluni aspetti legati alla **sicurezza** della circolazione. Da questo punto di vista, dal PTRTV si evince che nella RTV il numero di incidenti è nettamente superiore alla media cantonale (vedi grafici contenuti nei vari documenti di lavoro).

- 1c. A tale proposito, è in grado il CdS di spiegare le cause di questo triste primato?  
Se sì, quali sono gli opportuni rimedi da elaborare per porre fine a questa dinamica?  
Se no, intende il CdS condurre uno studio per meglio capire l'origine di questa mancanza di sicurezza?

## 2. La mobilità ciclistica e pedonale

Con il PTRTV particolare attenzione è stata posta nel miglioramento della sicurezza per la mobilità lenta (percorso ciclabile in Leventina) ed al coordinamento dei percorsi ciclabili (interconnessioni tra i vari percorsi). L'osservazione della realtà dimostra però che la maggior parte dei ciclisti non utilizzano sempre gli appositi percorsi. Nel caso dei ciclisti sportivi (bici da corsa) nessuno attualmente utilizza questi percorsi, inoltre la maggior parte dei ciclo-escursionisti utilizza quasi sempre le strade normali; infatti spesso si vedono gruppi numerosi di ciclo-turisti sulle strade, creando pericoli sulla normale rete stradale.

- 2a. Chiedo quindi al CdS se esiste una ragione per questo fatto quanto meno anomalo (problema di visibilità e di segnaletica? Problema di informazione e marketing?).
- 2b. In che modo sarebbe possibile migliorare ulteriormente l'adeguatezza dei tracciati?

## 3. Promozione del mezzo pubblico

Il PTRTV mira a migliorare l'attrattiva del trasporto pubblico, grazie a relazioni più frequenti e veloci verso le varie destinazioni ed al miglioramento delle coincidenze. Per pensare di rendere il mezzo pubblico veramente più competitivo ed attrattivo nei confronti del mezzo privato sarà importante poter contare, oltre che sui fattori citati - anche e soprattutto su un miglioramento della **qualità del materiale rotabile** e della funzionalità dei P&R nella RTV (almeno a Biasca ed Arbedo-Castione, se non anche ad Airolo e Faido).

- 3a. Per quel che riguarda il materiale rotabile, sono previsti miglioramenti rispetto alla situazione passata?  
Se sì, quali?  
Se no, in che modo il CdS intende intervenire per mettere a disposizione dei ticinesi materiale rotabile di qualità simile a quella dei treni che circolano a nord delle Alpi?
- 3b. Per favorire un insediamento decentralizzato, ben ripartito sul territorio e di conseguenza evitare lo spopolamento delle valli, è disposto il CdS ad elaborare delle misure finalizzate al rafforzamento significativo dei punti nodali attraverso la messa a disposizione gratuitamente (o almeno ad un costo irrisorio) di posteggi nei P&R nella RTV e nelle zone periferiche (da intendersi evidentemente solo per l'utenza del mezzo pubblico)?
- 3c. Nel contesto attuale caratterizzato da una situazione finanziaria estremamente delicata per il Cantone, ritiene opportuno il CdS valutare l'efficacia del potenziamento dell'offerta di trasporto per tutti i Piani di Trasporto, e quindi monitorare da vicino il grado di soddisfazione/interesse dell'utenza per verificare l'impatto della nuova offerta sul grado di utilizzo e per - in ultima analisi - prevedere gli eventuali adattamenti necessari.  
In caso di risposta affermativa a questo quesito, quali procedure intende seguire il CdS per condurre tali verifiche in modo sistematico e continuo nel tempo e garantirne la scientificità e l'obiettività (indipendenza nei confronti di chi ha elaborato il PT)?

RAFFAELE DE ROSA  
CELIO - CROCE - DAVID -  
GOBBI N. - GUIDICELLI - TRUAISCH