

TESTO DELL'INTERROGAZIONE

Il Locarnese ha perso il treno; anche il Consiglio di Stato?

Il mondo politico, i rappresentanti dell'economia e gli operatori turistici del Locarnese si dicono preoccupati per il presunto isolamento stradale della regione dal resto del Cantone e della Svizzera, malgrado gli otto milioni di pernottamenti annui sembrerebbero mettere in dubbio che questo isolamento sia così... isolante.

La Regione Locarno e Valli e l'Ente Turistico Lago Maggiore dicono di voler puntare su un turismo sostenibile grazie all'elevata qualità di vita e al patrimonio naturale del Locarnese. Lo testimonierebbe l'interesse per un futuro Parco nazionale.

Alla prova dei fatti però l'Ente Turistico si muove in direzione opposta, per esempio schierandosi per una superstrada attraverso il Piano di Magadino (che deturperebbe il "biglietto" da visita della regione) o progettando una porta d'entrata del turismo (info point) all'aerodromo di Locarno-Magadino. L'Ente del turismo sì, rivolge quindi al turista motorizzato e dimentica che un turismo di qualità si costruisce solo migliorando l'offerta ferroviaria. L'info point dovrebbe quindi nascere alla Stazione FFS di Muralto, terminale del futuro collegamento AlpTransit da e per Lugano e verso l'asse del Gottardo.

Dove i politici del Locarnese e gli operatori turistici dimostrano di aver perso il treno è però sull'altro fronte, quello del Lötschberg. Se si sente parlare regolarmente di un collegamento viario verso Verbania, di una circonvallazione di Brissago, ecc... nessuno apparentemente si preoccupa **dell'isolamento ferroviario del Locarnese** dovuto ai tempi di percorrenza lunghissimi della Centovallina. Già oggi per i Romandi è più veloce e comodo (nessun cambio di treno) raggiungere Stresa o Arona invece che Locarno. Con la prossima apertura del Lötschberg, il Locarnese perderà competitività anche rispetto ad altre regioni della Svizzera tedesca, come il Canton Berna e Basilea, tradizionali bacini di provenienza degli ospiti della regione.

Un solo esempio: dopo l'apertura del Lötschberg, da Berna sarà possibile raggiungere Stresa in 1h 45' e senza cambio di treno. Sempre dopo l'apertura del Lötschberg per raggiungere Locarno dalla capitale ci vorranno 3h 30', con un cambio treno a Domodossola.

E anche la via storica, quella del San Gottardo, diventerà per i bernesi e basilesi molto meno attrattiva rispetto alla nuova offerta verso il bacino Sud del Lago Verbano creata dal traforo del Lötschberg. Inoltre i futuri tempi di percorrenza, 1h e 30 minuti tra Domodossola e Berna rendono ancora più stridente la lentezza del collegamento Locarno-Domodossola (2h tra percorso e attesa per la coincidenza).

Gli operatori turistici del Locarnese, invece di chiedere più accessi stradali, avrebbero dovuto preoccuparsi per tempo dei cambiamenti epocali prodotti dal traforo del Lötschberg. Invece, che ci risulti, nessuno sembrerebbe cosciente di questo pericolo e nell'agenda politica dei Locarnesi non esistono piani per l'ammodernamento della linea delle Centovalli oppure proposte per un nuovo collegamento ferroviario veloce tra Locarno e Domodossola in alternativa all'asse stradale Fondo Toce-Locarno.

Per questo motivo ci rivolgiamo al Consiglio di Stato ponendo le seguenti domande:

1. il Governo ha analizzato quali saranno le conseguenze dell'apertura del traforo del Lötschberg sul turismo del Locarnese? Vi sono proiezioni attendibili che possano permettere di accertare se il Locarnese perderà competitività nei confronti di Stresa e Arona anche nelle regioni di Berna e Basilea, tradizionali bacini di turisti del Locarnese?
2. Esistono progetti d'ammodernamento della linea delle Centovalli con lo scopo di ridurre i tempi di percorrenza, attualmente di 1h e 40 minuti?
3. Esistono progetti per una linea ferroviaria veloce Locarno-Domodossola? Un suo inserimento nell'agenda politica non sarebbe interessante e lungimirante, non solo per il Locarnese ma per tutto il Ticino?
4. Nel caso di risposte negative alle domande 1-3, come si spiega un tale disinteresse per questo collegamento nell'ambito degli obiettivi di mobilità sostenibile e di qualità ambientale formulati nel nuovo Piano Direttore e nelle linee direttive del Governo?

PER I VERDI:

FRANCESCO MAGGI

CANONICA - GYSIN - SAVOIA