

## TESTO DELL'INTERROGAZIONE

### **FFS o altri partner per il futuro della linea montana del Gottardo?**

Il 2016, anno che ci stiamo lasciando alle spalle, ha indubbiamente rappresentato un periodo storico per il Canton Ticino e la Confederazione Svizzera. La Galleria più lunga del Mondo è stata inaugurata e ufficialmente aperta al traffico passeggeri e merci.

Un'opera che dovrebbe, il condizionale è d'obbligo, rivoluzionare le nostre abitudini di mobilità e nel contempo contribuire a una sensibile riduzione dei tempi di percorrenza tra il Sud e il Nord delle Alpi.

Se da un lato la realizzazione di questo importante progetto attraverso il massiccio del San Gottardo non potrà che garantire importanti benefici per il nostro Cantone, vi è comunque forte preoccupazione, soprattutto nelle Valli, per il destino della storica tratta che da Biasca, sin dal 1882, assicurava il collegamento con il Nord delle Alpi. 90 km di doppio binario, di cui 31.1 km in galleria e 1.34 su ponti e viadotti, 11 stazioni e innumerevoli posti di lavoro in particolare per persone indigene e legate al territorio.

### **130 anni di onorato servizio che non deve scomparire!**

L'unica certezza ad oggi è che a fine 2017 la concessione FFS scadrà e che le visioni in tal senso, in particolare da parte dell'ex Regia federale, sono poco chiare e contrastanti.

Sino alla scadenza della concessione le FFS sono tenute ad assicurare un collegamento regionale (RE) a scadenze regolari, di norma ogni ora, a lunga percorrenza tra Svitto e Biasca. Un servizio, a lungo andare, poco sostenibile dal lato economico a fronte di costi di manutenzione milionari e che difficilmente sarà garantito a decorrere dal 2018.

Già oggi, complice la messa in esercizio della galleria di base di AlpTransit, la clientela si è drasticamente ridotta da circa 9'000 passeggeri giornalieri a 500, da 240 treni al giorno a una quarantina. Fattori che evidentemente inducono il volume degli affari a diminuire drasticamente e a rendere il servizio poco attrattivo agli occhi dell'ex Regia federale.

La Riviera e la Leventina meritano tutta la nostra attenzione. Le Regioni in questione sono state fortemente toccate dai disagi derivanti dai cantieri di AlpTransit e paradossalmente in futuro saranno anche le regioni del nostro Cantone che beneficeranno in minor modo dei vantaggi offerti dal prodotto AlpTransit.

La mancata realizzazione della fermata di Biasca arrischia di isolare ulteriormente la Leventina e di privare questo territorio montano di un servizio pubblico capillare ed efficiente, imprescindibile se si vuole garantire un futuro alle nostre regioni periferiche.

Ancora negli ultimi giorni, in occasione del battesimo del treno Airolo-Goschenen, sono sopraggiunte rassicurazioni da parte di FFS per quanto attiene la sopravvivenza della tratta; Sotto quale forma e con quali interlocutori ad oggi non è dato saperlo.

Il declassamento del livello di manutenzione della linea imposto dal servizio infrastruttura di FFS da 1 a 3 è un segnale poco rassicurante.

Le posizioni sono poco chiare, ma gli interessi in gioco sono vitali in particolare per una regione periferica e di montagna come la Leventina. Il Cantone deve giocare d'anticipo e non attendere la fine del 2017. Le FFS si prendano le loro responsabilità e facciano la loro parte.

Un declassamento della linea avrebbe ripercussioni gravissime per il nostro Cantone; Gli oneri passerebbero in gran parte dalla Confederazione al Cantone e il mantenimento della tratta comporterebbe per le casse cantonali più deficit, più tagli in altri settori o più tasse per i cittadini.

Il ribaltamento degli oneri sul cantone rappresenterebbe un ulteriore aggravio che difficilmente potremmo sopportare.

Pertanto è il momento di agire senza aspettare che i buoi siano fuori dalla stalla!

**Onde evitare che anche le Ferrovie Federali Svizzere, come già successo con La Posta, ci metta dinanzi a fatti compiuti**, i sottoscritti deputati interrogano il Consiglio di Stato chiedendo quanto segue.

Quali azioni ha compiuto (o intende compiere) il CdS presso FFS e Confederazione, al fine di garantire il trasporto pubblico nell'Alto Ticino e nel contempo favorire lo sviluppo delle regioni periferiche?

Il CdS ha avuto recentemente degli incontri con FFS e Ufficio Federale dei Trasporti per quanto concerne il futuro della linea montana del Gottardo? Se sì con quali orientamenti e risultati?

La Schweizerische Sudostbahn AG, società privata con sede a San Gallo, ha manifestato a più riprese il proprio interesse nel gestire la tratta a partire dal 2018. Il Consiglio di Stato dispone di ulteriori informazioni in merito? La citata società ha sottoposto un'offerta concreta per la gestione della tratta? Come viene valutata?

Risulta al CdS che le FFS hanno provveduto a inoltrare un'offerta all'Ufficio federale dei trasporti per la gestione della tratta esclusivamente per il traffico regionale che di fatto comporterà un declassamento della linea? Se sì il CdS si è già fatto un'idea di come Cantone e Comuni potrebbero garantirne il futuro? Con quali possibili scenari?

Marcello Censi  
Celio - De Rosa - Ghisla  
Grugnola - Käppeli - Terraneo