

TESTO DELL'INTERROGAZIONE

Trasporto pubblico nelle Valli: quale futuro?

Con l'apertura della galleria di base del San Gottardo, gran parte del traffico merci e passeggeri nord-sud circola attraverso questo passaggio ferroviario di innegabile valore e di importanza internazionale.

Il tunnel di base ha migliorato in modo notevole il servizio pubblico e il trasporto delle merci su rotaia da e per il Ticino, riducendo i tempi di percorrenza e aumentando la frequenza di circolazione dei treni. Questo consente, tra l'altro, a diversi Ticinesi di lavorare oltre Gottardo, mantenendo la residenza nel nostro Cantone.

Conseguenza diretta della costruzione della galleria di base è stato il riorientamento della vecchia linea ferroviaria del San Gottardo, che ha perso di rilevanza strategica. Il tracciato d'origine è stato destinato al traffico regionale Uri-Ticino, alla linea turistica SOB Zurigo/Basilea-Locarno e a disservire le località turistiche alpine (in particolare, Göschenen, Airolo e Faido). Netta, tuttavia, è stata la riduzione del numero di corse giornaliere per la popolazione delle Tre Valli.

L'incidente ferroviario avvenuto lo scorso 10 di agosto 2023 nella galleria di base ha dimostrato che la **vecchia linea del Gottardo** resta una colonna portante del traffico nord-sud nel nostro Paese. Il mantenimento di una tratta alternativa su tale asse è essenziale per evitare il collasso del traffico merci e passeggeri in caso di incidenti o problemi tecnici nella galleria di base. Alla luce dei fatti recenti, **un suo smantellamento** è non solo impensabile, ma costituirebbe **un atto irresponsabile**.

La rilevanza strategica del vecchio tracciato ferroviario resta dunque di portata nazionale. **Essenziale** è pure il **ruolo che essa svolge**, insieme agli autobus di AutoPostale e Autolinee Bleniesi, a favore della **mobilità pubblica nelle Tre Valli**. A oggi, il servizio pubblico **non è però ottimale**: i comuni di **Rodi Fiesso (Prato Leventina) e Riviera restano privi di collegamento ferroviario**. I quartieri di **Lodrino e Iragna non hanno collegamenti rapidi attraverso il fiume Ticino**, che permetterebbero di raggiungere una stazione ferroviaria senza ricorrere all'automobile. Questa situazione non favorisce l'uso dei mezzi pubblici e, in definitiva, la mobilità eco-responsabile dei cittadini.

I prospettati tagli o **risparmi in vista del preventivo 2024** lasciano presagire una revisione delle voci di costo nel nostro Cantone, con il **rischio di ridurre in modo significativo i servizi pubblici**, laddove la redditività economica non è tangibile, tipicamente nelle zone periferiche. Le stesse che, di fatto, sono già svantaggiate in termini di mobilità pubblica rispetto ai centri urbani.

Riteniamo peraltro che l'attuale composizione delle **zone tariffali per gli abbonamenti annuali Arcobaleno** non rispetti il concetto di parità di servizio pubblico per tutti i cittadini, indipendentemente dal comune di domicilio. Gli abitanti delle valli devono acquistare più zone per effettuare tragitti relativamente brevi, che sia per recarsi sul luogo di lavoro o per raggiungere i centri sportivi, culturali e d'incontro del Cantone. A titolo di esempio, un abitante di **Torre o di Faido** (comuni situati nel centro geografico della valle di Blenio e della valle Leventina, rispettivamente) deve acquistare **3 zone Arcobaleno per raggiungere Biasca**. Nel Bellinzonese ci si può invece spostare liberamente da **Castione a Sant'Antonino acquistando un abbonamento per una sola zona**. Un intervento dello Stato, contribuente della Comunità tariffale Arcobaleno, è opportuno per garantire pari opportunità agli abitanti delle zone periferiche.

Chiediamo pertanto al Consiglio di Stato:

1. In seguito all'incidente ferroviario avvenuto nella galleria di base del San Gottardo l'8 agosto 2023, quale posizione intende adottare il Consiglio di Stato nei confronti dell'azienda FFS e della sua strategia futura in merito al vecchio tracciato ferroviario del San Gottardo? Un suo smantellamento sarebbe ancora ipotizzabile?
2. Il preventivo 2024 comporterà una riduzione della frequenza di circolazione dei mezzi pubblici (treni FFS, AutoPostale, Autolinee regionali) nelle zone periferiche? Nel caso, quali corse subiranno dei tagli e per quale motivo effettivo?
3. Per quale motivo le fermate di Rodi Fiesso, Osogna e Cresciano sono state dismesse? È stata mai valutata con le FFS la riapertura di tali fermate?
4. Il Consiglio di Stato intende valutare la costruzione di passerelle di collegamento tra il lato est e il lato ovest del fiume Ticino nel distretto di Riviera, allo scopo di favorire l'utilizzo dei mezzi pubblici da parte dei residenti locali?
5. È prevista una semplificazione delle zone tariffali Arcobaleno che permetta di agevolare gli spostamenti della popolazione nelle diverse aree geografiche del Cantone e che, in definitiva, renda più attrattivo il trasporto pubblico nelle zone periferiche?

Alessandro Corti
Ghisla - Isabella