

## TESTO DELL'INTERROGAZIONE

### Chiasso o Luino? Quale sarà la futura linea del trasporto merci?

In una recente intervista rilasciata a un quotidiano<sup>1</sup>, il direttore di FFS infrastruttura Philippe Gauderon ha dichiarato che *"l'accordo [che] è stato raggiunto e [che] porterà al potenziamento di una unica linea transfrontaliera lungo l'asse Milano-Chiasso"*, precisando: *"per la linea di Luino non è previsto un aumento dei profili delle gallerie, ma la capacità di transito dei treni crescerà dalle attuali 70 tracce circa al giorno a circa 90 per gli orizzonti temporali 2025-2030, sulla linea potranno inoltre transitare treni più lunghi, fino a 650 metri in una prima fase e 700 metri in una seconda"*.

L'impressione globale ricavata dall'intervista è che la linea privilegiata sarà la tratta Basilea-Chiasso-Milano. Non sembra invece accreditata la linea Bellinzona-Luino.

Come sappiamo, il fattore critico per il grande progetto di AlpTransit restano le linee di accesso. Nello specifico l'anello debole della linea Chiasso-Milano è costituito dall'area metropolitana di Milano, già sovraccarica, che non offre le capacità per istituire un corridoio efficace verso i terminal esistenti e quelli pianificati nell'area di Milano. Inoltre, per la realizzazione delle infrastrutture adeguate sul versante italiano di questo tracciato sussistono noti problemi di finanziamento, che ne ritarderanno verosimilmente la realizzazione, mettendo in pericolo la politica di trasferimento del traffico.

La tratta di Luino, invece, è una linea in pianura (pendenza massima del 12 per mille), più efficiente poiché consente il transito di treni da 1800 tonnellate con un'unica locomotiva (mentre via Chiasso occorre la doppia trazione). Inoltre sfocia su numerosi terminal di trasbordo come Busto Arsizio-Gallarate, Novara, Oleggio e diversi terminal minori nell'area di intersezione della linea di Luino e di quella del Lötschberg/Sempione. Il progressivo abbandono della linea di Luino concentrerebbe poi i flussi di traffico sulla linea di Chiasso, mentre sarebbe auspicabile una distribuzione equa di volumi.

Facendo uso delle facoltà di cui all'art. 142 LGC/CdS formulo al Consiglio di Stato la seguente interrogazione:

1. la posizione del direttore delle FFS infrastrutture Philippe Gauderon espressa nell'intervista corrisponde alla posizione ufficiale delle Ferrovie federali svizzere (FFS)?
2. Se sì, segna un cambiamento di strategia con quanto finora auspicato alle autorità elvetiche?
3. Quale è la posizione del Consiglio di Stato in merito all'opzione FFS che privilegia l'asse Milano-Chiasso a discapito della tratta Bellinzona-Luino-Novara?
4. Non ritiene che la linea di Luino, proprio per le sue peculiarità (quasi assenza di pendenze, trazione con una locomotiva, vicinanza ai grandi terminal del nord-Italia) rivesta una particolare importanza per il transito nord-sud e andrebbe ulteriormente sviluppata?
5. Come valuta l'obiettivo a lungo termine di una gestione equilibrata del trasporto combinato attraverso entrambe le linee (Luino e Chiasso) rispetto all'opzione che ne privilegia una sola?

6. Quali sono le posizioni ufficiali delle due regioni italiane interessate, la Regione Lombardia e la Regione Piemonte, in merito alla possibilità di rafforzare il collegamento merci attraverso la linea Novara-Luino-Bellinzona?
7. Come intende muoversi il Governo affinché gli intenti espressi alla domanda quattro vengano realizzati?

Marco Passalia