

TESTO DELL'INTERROGAZIONE

Ferrovia Mendrisio-Varese: demolizione ponte di Valera

Un recente articolo apparso sul Corriere del Ticino (CdT 15.02.2012) ha sollevato una questione relativa al cantiere ferroviario Mendrisio-Varese concernente un ponte storico del 1926 di cui, secondo i progetti delle FFS per la realizzazione della nuova linea ferroviaria FMV, è prevista la demolizione.

Il viadotto di Valera sopra il Laveggio, ubicato in una delle zone di svago di carattere naturalistico del territorio del nuovo Comune di Mendrisio, rappresenta un'importante opera ingegneristica del passato che meriterebbe di essere preservata.

Premettendo che l'opera ferroviaria è necessaria ed importante per la mobilità del Mendrisiotto e di tutto il Cantone e deve essere realizzata al più presto, è lecito chiedersi se non fosse stato possibile pensare alla preservazione del ponte.

Il progetto di questa nuova linea ha avuto un iter di lunga data, con gli studi di fattibilità e il progetto preliminare del 2003, la concessione del credito per la progettazione definitiva con il Messaggio n. 5651 del 2005.

Da notare che "competente per l'intero progetto" (vedi Messaggio n. 6514 del 2011) è la Sezione della mobilità del Dipartimento del territorio, inserita nella Divisione nello sviluppo territoriale e della mobilità a cui fa capo l'Ufficio dei beni culturali.

Il citato Messaggio n. 6514 indica poi come l'UFT ha accolto la richiesta del Punto Franco di limitare a 4 giorni l'interruzione massima della linea tuttora in esercizio, invece dei 4 mesi previsti nel progetto in pubblicazione, intervallo questo necessario per la demolizione del viadotto di Valera e la costruzione nel medesimo luogo di un nuovo ponte. Operazione questa che richiede tra l'altro un costo supplementare di 6.90 milioni di CHF.

Sorge quindi la domanda se non si sarebbe potuto mantenere lo storico viadotto in pietra naturale, invece di demolirlo e quindi affiancarlo con un nuovo manufatto per ospitare il secondo binario. Con il triplice scopo:

- quello di mantenere un'opera ingegneristica di valore storico (tuttora efficiente come lo sono altri ponti in pietra sulla linea FFS del San Gottardo)
- nel medesimo tempo di limitare i tempi d'interruzione della linea Mendrisio-Stabio tuttora in esercizio e determinante per una struttura commerciale come il Punto Franco che garantisce i trasporti ferroviari quotidiani da e oltre Gottardo
- infine contenendone i costi.

Si chiede pertanto quanto segue:

1. Per quale motivo il ponte di Valera non è stato considerato durante le varie fasi di progettazione come opera ingegneristica di valore storico e non è stato inserito nell'elenco cantonale dei monumenti storici?
2. È stata valutata dai progettisti l'efficienza funzionale di questo manufatto (tuttora in esercizio), che oltretutto, con un eventuale risanamento, permetteva di limitarne l'interruzione del traffico ferroviario attuale e quindi contenere i costi di investimento?
3. Esiste ancora la possibilità di salvare il ponte di Valera?

Samuele Cavadini
Alessandro Del Bufalo