

TESTO DELL'INTERROGAZIONE

FFS e treni veloci sulla linea del Gottardo: fino al 2019 dovremo viaggiare a passo di lumaca usando vecchie composizioni ferroviarie?

La Neue Zürcher Zeitung di oggi 24 marzo 2011 (Nr. 70, pagina 15) informa che le Ferrovie Federali Svizzere (FFS) hanno deciso di non mettere in servizio sulla vecchia linea del Gottardo il nuovo pendolino ETR 610, ma – ad eccezione di una coppia di treni sulla tratta Basilea-Lucerna-Venezia - di continuare fino al cambio dell'orario ferroviario previsto nel mese di dicembre 2011 ad usare il vecchio ETR 470 (Cisalpino), "doppiato" sulla tratta Lugano-Zurigo e ritorno da una composizione IC.

La decisione sarebbe dovuta a difficoltà tecniche che si oppongono ad un rilascio della necessaria autorizzazione d'esercizio definitiva per l'ETR 610 da parte dell'Ufficio federale dei trasporti UFT sulla linea del Gottardo.

Cosa succederà dal 2012 sembra non saperlo nessuno. Non sembrerebbe escluso, addirittura, il ritorno all'uso delle vecchie composizioni ferroviarie.

La decisione delle FFS rischia di penalizzare ancora una volta fortemente il traffico da e per il Ticino, almeno fino al 2019, data in cui dovrebbe essere a regime la linea Alptransit.

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

1. Il Consiglio di Stato è a conoscenza di questa decisione delle Ferrovie Federali Svizzere, che penalizzerà fortemente il traffico ferroviario da e per il Ticino?
2. Cosa intende intraprendere il Consiglio di Stato per evitare questo ulteriore scadimento della qualità dei trasporti ferroviari tra il Ticino e il resto della Svizzera?
3. Che tipo di treni circoleranno sulle tratte Milano-Chiasso-Zurigo rispettivamente Milano-Chiasso-Basilea a partire dal 2012? Con che tempi di percorrenza?
4. Come si concilia questa decisione con gli sforzi in corso per sviluppare e attuare progressivamente i Piani regionali dei trasporti e i Programmi di agglomerato, che dovrebbero completare con la rete stradale e con quella dei trasporti pubblici una "spina dorsale ferroviaria" sempre più debole?

Carlo Luigi Caimi