

TESTO DELL'INTERROGAZIONE

Collegamenti diretti con il nord delle alpi secondo il nuovo orario FFS: e il Mendrisiotto?

Nonostante la presentazione di ripetuti atti parlamentari sull'argomento, dobbiamo purtroppo constatare che anche con il nuovo orario 2018 diversi treni da e per la Svizzera interna avranno il capolinea a Lugano, con conseguente necessità di cambiare convoglio per raggiungere il Mendrisiotto.

Una situazione che già in passato avevamo definito come manifestamente inaccettabile e che penalizza gravemente un'intera regione.

Basti dire che la necessità di cambiare treno, oltre agli inevitabili disagi soprattutto per persone con difficoltà motorie, allunga notevolmente i tempi di percorrenza, sia perché è imposta una lunga sosta a Lugano con attesa di 16 o più minuti, sia perché l'ultimo tratto viene percorso con un treno che fa fermata a ogni stazione.

Se la tratta Zurigo - Lugano può essere ad esempio percorsa in poco più di due ore, il tragitto Lugano - Chiasso, tenuto conto anche dei tempi di attesa, arriva o supera i 50 minuti, ciò che appare del tutto inadeguato e che vanifica i benefici apportati da AlpTransit.

Oggi più che mai la rapidità di spostamento costituisce uno dei principali criteri per la scelta del mezzo di trasporto.

L'artificioso quanto importante allungamento dei tempi di percorrenza per raggiungere il Mendrisiotto penalizza oltremodo questa regione che, per ubicazione a ridosso del confine, popolazione e posti di lavoro non è certamente l'ultima del Cantone.

Proprio questa regione sarebbe peraltro quella che più di altre avrebbe bisogno d'un trasporto pubblico su rotaia particolarmente efficiente e attrattivo per far fronte ai problemi ambientali e al congestionamento del traffico, in particolare sulla tratta Chiasso-Lugano, che sono ormai sotto gli occhi di tutti.

Riesce quindi veramente difficile credere che, nonostante l'ubicazione sulla linea del San Gottardo, la presenza di una stazione internazionale quale quella di Chiasso e l'importanza della regione, nel 2018 il capolinea di numerosi treni InterCity sia mantenuto a 20 km dal confine, dimostrando in questo modo scarsa considerazione per le esigenze di popolazione e economia del distretto.

Negli scorsi anni, rispondendo a precedenti interrogazioni, il Consiglio di Stato ci aveva assicurato che avrebbe nuovamente ribadito alle FFS l'opportunità di portare il capolinea da Lugano a Chiasso.

In considerazione di quanto ancora previsto dal nuovo orario 2018, richiamato l'art. 142 della Legge sul Gran Consiglio e sui rapporti con il Consiglio di Stato, chiediamo:

1. Il Consiglio di Stato è intervenuto nei confronti delle FFS per chiedere lo spostamento del capolinea di diversi treni a lunga percorrenza da Lugano a Chiasso?
2. Quali risposte ha ottenuto e quale sviluppo è possibile delineare per il futuro?

3. Quali provvedimenti il Consiglio di Stato intende porre ulteriormente in atto per correggere l'attuale incomprensibile situazione?
4. Può il Consiglio di Stato confermare che alcune composizioni, nonostante l'obbligo per tutti i passeggeri di scendere alla stazione di Lugano, proseguono "vuote" sino a Chiasso? Come valuta tale fatto?
5. Cosa intende più in generale intraprendere il Consiglio di Stato a sostegno della stazione internazionale di Chiasso quale elemento fondamentale per la vitalità e lo sviluppo della regione?
6. Quali garanzie sono in particolare date per il mantenimento della fermata alla stazione di Chiasso dei treni internazionali?

Luca Pagani
Agustoni - Fonio