

TESTO DELL'INTERROGAZIONE

Investimenti alla stazione FFS di Chiasso, trasferimento mezzi pesanti sulla ferrovia nel post AlpTransit e adattamento linea del Gottardo

Ha destato interesse la notizia di questi giorni dei progetti milionari delle FFS per adeguare la Stazione ferroviaria internazionale di Chiasso. Sono investimenti che oltre all'adeguamento dell'infrastruttura ferroviaria e logistica alle moderne esigenze e al parziale (per il Sottoceneri) post AlpTransit, porta un non trascurabile sostegno all'economia locale e regionale.

Per chi scende verso Chiasso impressiona l'abbandono totale della vasta area della Stazione internazionale: chilometri e chilometri di binari abbandonati a se stessi, una superficie che pare un deserto! Da qualche tempo ci chiediamo, considerata la sua immediata posizione a ridosso con la frontiera italiana, se quest'area non debba essere destinata ad area di carico a sud delle Alpi per gli autocarri e collegata all'Italia con una bretella autostradale apposita. Infatti, con questa soluzione senza gravare sul traffico locale interno si potrebbe recuperare economicamente e utilmente una vasta area dismessa e nello stesso tempo mantenere e creare nuovi posti di lavoro.

Dopo la votazione sull'Iniziativa delle Alpi è previsto che il traffico, indotto dagli autocarri di lunga percorrenza, sia da organizzare per mezzo della ferrovia. L'apertura dell'AlpTransit nel giugno del prossimo anno doveva essere la soluzione finale alla problematica. Purtroppo come sappiamo questo non sarà ancora il caso poiché il nodo di realizzazione delle stazioni di carico non è ancora risolto. Si sente pure dire che la linea AlpTransit sarà talmente messa sottopressione dal traffico viaggiatori e merci che vi saranno delle scelte da fare e quindi per il momento l'autostrada sarà ancora purtroppo largamente utilizzata dai mezzi pesanti. Una soluzione per le merci che non hanno bisogno di grande velocità sembra essere l'utilizzo dell'attuale dorsale del San Gottardo, adattandola al passaggio dei moderni mezzi di trasporto (adeguamento sezione gallerie, ecc.). Questa soluzione non può essere che benvista anche per il mantenimento in attività della vecchia linea del Gottardo e per la salvaguardia di posti di lavoro qualificati nelle Valli di Leventina e d'Orsera.

Considerate queste premesse, mi permetto interrogare il Consiglio di Stato con le seguenti domande:

1. Esiste un progetto per la riattivazione e/o nuova destinazione della vasta area dell'ex Stazione internazionale FFS di Chiasso?
2. Esiste un progetto per realizzare una stazione di carico/scarico dei mezzi pesanti su quest'area della Stazione FFS e per una bretella di collegamento con la rete autostradale italiana?
3. Corrisponde al vero che la nuova linea AlpTransit arrischia di non poter rispondere alla pressione del traffico viaggiatori e merci e che per determinati trasporti si dovrà ancora far capo all'attuale linea del Gottardo?
4. quali sono i progetti in atto per l'adeguamento della linea del San Gottardo per il trasporto delle merci a bassa velocità e non urgenti e con che tempi temporali sono previsti,
5. Quanti nuovi posti di lavoro e profili professionali (compresa la formazione di apprendisti) sono previsti in questo periodo e nei prossimi anni con l'apertura della linea AlpTransit e l'attivazione della linea del San Gottardo?

6. Vi sono o vi sono state in merito a queste problematiche, in particolare a riguardo alla riattivazione della Stazione FFS di Chiasso e a un' eventuale bretella autostradale, dei contatti con le autorità italiane e per mezzo della Regione Insubrica?
7. Ai nostri portavoce nei rapporti con la Confederazione e alle trattative Internazionali sono stati dati dei mandati di approfondimento in merito a queste problematiche?
8. Le problematiche descritte sono state discusse e agendate con la delegazione Parlamentare ticinese a Berna?

Germano Mattei
Badaracco - Beretta Piccoli -
Quadranti