

TESTO DELL'INTERROGAZIONE

Collegamenti diretti fra il Mendrisiotto e la Svizzera interna: novità finalmente in arrivo?

Il primo firmatario della presente, unitamente agli allora deputati PPD del Mendrisiotto, già a gennaio 2010 ebbe a presentare un'interrogazione per chiedere al Consiglio di Stato se non intendesse intervenire nei confronti delle FFS per ottenere in particolare la garanzia del mantenimento della fermata commerciale dei treni ex Cisalpino alla stazione internazionale di Chiasso e per fare in modo che il capolinea dei treni ICN da e per la Svizzera interna venisse spostato da Lugano a Chiasso.

Con risposta 11 maggio 2010 codesto lodevole Esecutivo evidenziò in particolare che:

“Il Consiglio di Stato continuerà ad adoperarsi affinché sull'asse del San Gottardo venga istituito un servizio di lunga percorrenza commisurato al bacino d'utenza ossia con corse EC perlomeno a cadenza oraria Zurigo/Basilea-Lucerna-Ticino-Milano. A tal fine solleciterà nuovamente FFS e continuerà a far fronte comune con la Regione Lombardia, quale interlocutore di Trenitalia.

Il Consiglio di Stato ribadirà pure nuovamente alle FFS l'opportunità di mantenere la fermata commerciale di Chiasso e di portare il capolinea degli ICN da Lugano a Chiasso, pur consapevole dell'autonomia aziendale di cui le compagnie ferroviarie fruiscono nell'esercizio dei servizi di lunga percorrenza, che devono di principio soddisfare criteri commerciali.”

Come noto, ancora nel corrente anno per buona parte dei collegamenti fra il Mendrisiotto e la Svizzera tedesca è necessario cambiare treno, poiché il capolinea delle composizioni ICN è stato mantenuto a Lugano.

Paradossalmente, nonostante l'ubicazione sulla linea del Gottardo, i viaggiatori del Mendrisiotto diretti verso il nord delle alpi si vedono spesso costretti a percorrere la tratta Chiasso-Lugano con un treno regionale TILO, che si arresta alle stazioni di Balerna, Mendrisio, Capolago, Maroggia-Melano, Melide e Paradiso, per poi trasferirsi a Lugano sulla composizione ICN e ripartire dopo una sosta di 12 minuti.

Al di là della perdita di tempo, il cambiamento di treno risulta particolarmente disagiata soprattutto per persone anziane o con difficoltà motorie, anche a causa delle notevoli limitazioni al servizio bagagli che sono intervenute negli scorsi anni.

Va pure rilevato come, in particolare negli orari di punta, i treni TILO risultino particolarmente affollati, con conseguente esaurimento dei posti a sedere già alle prime fermate.

Addirittura pare che alcune composizioni ICN, che non possono rimanere stazionate a Lugano, vengono fatte proseguire “vuote” fino a Chiasso, per poi ritornare altrettanto “vuote” a Lugano, da dove riprendo servizio in direzione di Lucerna/Basilea.

I disagi causati da questa incomprensibile situazione sono evidenti, così come è evidente la penalizzazione di un'intera Regione, il Mendrisiotto, che non sembra essere presa particolarmente in considerazione a livello federale, come dimostrato anche dal mancato prolungamento di Alptransit a sud di Lugano.

Considerato come il nuovo orario 2012 entrerà in vigore nel mese di dicembre 2011 e come vi sia necessità di intervenire prima di essere messi nuovamente di fronte al fatto compiuto, 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, in particolare per difendere la fermata commerciale dei treni ex Cisalpino alla stazione internazionale di Chiasso e per chiedere lo spostamento del capolinea dei treni ICN da Lugano a Chiasso?
2. Il nuovo orario 2012 terrà conto di tali richieste?
3. Il Consiglio di Stato è al corrente che alcune composizioni di ICN, nonostante l'obbligo per tutti i passeggeri di scendere alla stazione di Lugano, proseguono "vuote" sino a Chiasso?

Luca Pagani
Agustoni - Bassi - Beretta Piccoli L.