

Alptransit, il Gambarogno chiede interventi di mitigazione

Pubblicato: Giovedì 12 Marzo 2015



Il Municipio di Gambarogno si oppone al **progetto delle Ferrovie Federali Svizzere (FFS SA)** di “modernizzazione delle infrastrutture ferroviarie nel Gambarogno” (Cadenazzo-confine-Luino) e chiede interventi di mitigazione e riduzione dell’impatto sul territorio, oltre che studi sull’impatto in termini di rumore e vibrazioni.

La linea ferroviaria esistente, risalente alla fine dell’Ottocento e già oggi asse importante per il trasporto merci, viene adeguata per diventare il principale passaggio merci verso l’Italia, i nodi intermodali della pianura padana (ad esempio Novara e Busto Arsizio) e il porto di Genova. In sostanza, il “passaggio a Sud” dell’Alptransit, il progetto destinato a trasferire su ferrovia ulteriori quote di trasporto merci (nella foto, treno sulla linea storica del Gottardo).

Leggi anche: come cambierà il trasporto attraverso le Alpi

Il progetto, che vale 91 milioni di franchi, prevede la **costruzione di un secondo binario su una tratta di 3,7 km** tra Contone e Quartino, la creazione di un **posto di controllo centralizzato** a Magadino, l’automazione e l’integrazione della tratta Magadino-Ranzo-Sant’Abbondio nel sistema di gestione del centro di Esercizio Sud di Pollegio (quello che controlla l’intero asse del Gottardo a Sud del tunnel), la costruzione di un **nuovo Edificio di Tecnica Ferroviaria a Magadino**, il prolungamento dell’attuale binario 4 alla stazione di Magadino-Vira per migliorare l’incrocio dei treni merci, la sostituzione e il potenziamento dell’impianto di linea di contatto elettrica e di alimentazione nelle stazioni di Magadino, San Nazzaro e Ranzo

Interventi che, secondo il municipio, non sono sufficienti a qualificare la ferrovia come moderna, con i problemi che ne conseguono con il previsto aumento del traffico: “Rammentiamo che la linea ferroviaria del Gambarogno, oggetto dei proposti interventi, attraversa i vari nuclei abitativi ed è stata inaugurata ufficialmente il 18 novembre 1882, entrando in esercizio il 4 dicembre dello stesso anno. Giova qui ricordare che **si sta parlando di una linea a binario semplice costruita nel 19° secolo**, secondo criteri da Gottardbahn e dunque, **pur con i dovuti aggiornamenti e miglioramenti, rimane una vecchia linea ferroviaria**, sicuramente inadeguata per far fronte ai prospettati aumenti nella capacità di trasporto. In sostanza, viene raddoppiata la sua capacità. Non bisogna inoltre dimenticare l’asprezza del territorio, i ricorrenti scoscendimenti e il fatto che sul solo versante italiano sono presenti 1 passaggio a livello, 18 gallerie e 29 tra ponti e viadotti che necessitano di importanti opere di risanamento; a conferma di questi timori basterebbe ricordare che nel solo anno 2014 la linea è stata a più riprese chiusa per questi eventi, sia su suolo italiano sia su quello svizzero”.

Leggi anche: nei cantieri Alptransit, come viene adattata la linea ottocentesca del Gottardo

Nell’opposizione (presentata martedì 10 marzo) il Municipio ha ribadito che in termini generali e in prospettiva futura “**il progetto di sviluppo non può essere accettato** in quanto, con i miglioramenti proposti, la linea assumerebbe una capacità di trasporto tale che **difficilmente sarebbero in seguito studiate e valutate delle alternative**”.

Riprendendo precedenti rivendicazioni, è stata confermata la **richiesta alle FFS e alla Confederazione** affinché siano avviate tutte le procedure pianificatorie e progettuali per realizzare, in tempi realisticamente sostenibili, **una galleria a doppio binario che attraversi tutto il Comune di Gambarogno**, sgravando così la vecchia linea ferroviaria dal trasporto di merci. Questa eventualità è già inserita a livello di ipotesi, seppur a binario semplice, nella scheda di Piano direttore M6 AlpTransit e progetti federali d’infrastruttura ferroviaria.

Leggi anche: la linea in Italia, la provincia fa il punto (2014)

Leggi anche: i sindaci “Non pagheremo il prezzo di Alptransit”

Nella posizione assunta dall’esecutivo sono stati riconosciuti anche gli sforzi profusi dalle FFS, con il supporto dell’UFT, nel considerare alcune misure compensatorie richieste a seguito di una precedente opposizione al progetto TRAFO e in seguito concretizzatesi con l’inserimento nei progetti ferroviari delle opere di ammodernamento di tre sottopassi, per diminuire l’impatto sul traffico locale. Tuttavia, tali misure compensatorie sono state giudicate dal Municipio un primo passo nella giusta direzione auspicata, ma “non sono sufficienti a mitigare l’impatto negativo del progetto che si intende realizzare e che sicuramente penalizzerà in modo importante e duraturo la vocazione turistica e residenziale dell’intera Regione”.

Il Municipio chiede dunque già oggi nuovi interventi, tra cui nuovi sottopassi, adeguamenti di sottopassi esistenti, riduzione dell’edificio previsto a Magadino-Vira, “un programma lavori rispettoso della quiete pubblica e degli interessi del settore turistico” e uno studio sulle vibrazioni.

Roberto Morandi

roberto.morandi@varesenews.it