VareseNews

Alptransit e le opere di compensazione

Pubblicato: Lunedì 5 Giugno 2017

Dopo un primo intervento sulla sicurezza, il meetup dei Laghi del Movimento Cinquestelle torna sulla questione del trasporto ferroviario con un intervento a firma Giorgio Bosoni dove il tema è quello delle opere di compensazione e della soppressione dei passaggi a livello.

Ritorniamo sull'argomento che oramai è più che di attualità ma che malgrado gli appelli, le lettere aperte e le riunioni fiume evidentemente non interessa alle nostre Istituzioni ed ai soggetti coinvolti visto che nessuna risposta né diretta e né indiretta a mezzo stampa è ancora giunta .

Oggi, per essere pienamente operativa, Alptransit (parte svizzera) attende l'ultimazione della galleria di base del Ceneri (2020) mentre sul lato italiano si attende l'adeguamento dell'Italia al progetto, con il Terzo valico dei Giovi Genova-Milano (2021), che permetterà la piena realizzazione del corridoio ad alta velocità Genova-Rotterdam, verso l'Europa del Nord da un lato e i porti del Mediterraneo dall'altro .

Sul lato svizzero di **AlpTransit** sono state previste una serie di opere che non si limitano alla galleria di 57 km sotto il Ceneri ma a tutto il territorio circostante, con l'adeguamento di tracciati, ponti, canali, portali, muri di sostegno, la costruzione di nuovi edifici, l'assetto del paesaggio, il riciclo dei materiali estratti dalla montagna, il riuso di alcune infrastrutture e le opere di mitigazione ambientale addirittura con l'uso di geotermia dal monti dei trafori.

In Svizzera le opere di mitigazione ambientale così come pure quelle di **compensazione** sono

addirittura **oggetto delle riviste di architetture** (per tutte il giornaledellarchitettura.com) considerato che sono state progettate da architetti di calibro come i ticinesi Botta o Galfetti .

Ed in Italia? Boh oseremmo rispondere, qualcuno di voi sa cosa è stato progettato e come sono state previste le opere di compensazioni che modificheranno il tracciato della ferrovia? Noi di certo no!

Purtroppo i cittadini hanno in mente tempi e modalità con cui è stata realizzata (o meglio si sta realizzando) un'altra ferrovia Italo-Svizzera e cioè la Varese-Stabio con lungaggini burocratiche, fallimento di imprese e crolli di ponti mentre vengono costruiti.

Certo non è un bel precedente per RFI (reti ferroviarie italiane), Trenitalia, Trenord o chi per essa che giustifica i numerosi dubbi ed i retropensieri.

Quando leggeremo queste considerazioni probabilmente il tratto Laveno Luino sarà già stato chiuso al passaggio dei treni ma di notizie certe e precise ancora non ce ne sono. In verità qualcosa si sa e precisamente la chiusura di molti passaggi a livello che attraversano i territori dei nostri Comuni. A Barza (frazione di Ispra) ad esempio hanno financo girato un cortometraggio che sta spopolando in youtube per protestare sulla chiusura del passaggio a livello che isolerà la frazione dalla Statale 33 obbligando i residenti ad un lungo giro che creerà un imbuto di traffico tra Taino e Angera. Ma la risposta è sempre la stessa come un disco incagliato : "non abbiamo soldi per il sottopasso o per un cavalcaferrovia".

Ma l'aumento spropositato di treni merci e la rivitalizzazione della linea passeggeri non dovrebbe portare benefici economici?

Perché i benefici devono andare solo alla gestione ferroviaria e non anche a migliorare la vita di chi risiede a lato della ferrovia. Ma di esempi come questi ce ne sono molti altri visto che i sottopassi su tutta la linea sono solo 15 e tutti gli altri passaggi a livello saranno chiusi.

Ma questa è solo la punta dell'iceberg perchè di grossi problemi soprattutto in tema sicurezza ce ne sono altri e su questi torneremo quanto prima.

Meetup dei laghi + SestoCalende in Movimento + Giorgio Bosoni

TUTTI GLI ARTICOLI SU ALPTRANSIT

Redazione VareseNews
redazione@varesenews.it