



### **Progetto per la realizzazione e il finanziamento di un corridoio da quattro metri per il trasporto merci su rotaia lungo l'asse del San Gottardo**



Si informa che il Municipio di Gambarogno, in data 12 dicembre u.s., ha inoltrato le proprie osservazioni all'Ufficio federale dei trasporti sul progetto relativo alla realizzazione di un corridoio ferroviario da quattro metri, sull'asse ferroviario del San Gottardo. Il progetto è stato sottoposto a consultazione dal DATEC su incarico del Consiglio Federale.

#### **Considerazioni e valutazioni generali**

Il Municipio di Gambarogno considera necessaria e prioritaria l'attuazione del progetto in consultazione, in modo da migliorare la qualità, la flessibilità e la capacità della futura offerta ferroviaria. Si ritiene che la realizzazione del progetto sia premessa indispensabile al reale trasferimento del traffico merci dalla strada alla rotaia. Questo obiettivo è di importanza strategica per garantire non solo la mobilità nel nostro Cantone, a partire dal mantenimento della funzionalità dell'asse della strada nazionale A2, bensì anche per garantire a medio lungo termine la tutela ambientale e la qualità di vita degli abitanti delle aree attraversate, per salvaguardare le premesse per uno sviluppo armonioso del nostro Cantone in generale.

#### **Sostegno finanziario per gli interventi su territorio italiano**

Si condivide il principio di un sostegno finanziario per l'attuazione degli interventi in Italia nel senso esposto nel rapporto posto in consultazione, ritenuto che tali opere rispondono innegabilmente anche ad un interesse nazionale. Si ritiene tuttavia che "il prestito" dovrebbe essere frutto di contrattazione su altri temi sensibili con i politici della vicina penisola.

#### **Terminali per il traffico internazionale di transito in Ticino**

Il Municipio di Gambarogno avversa l'ipotesi di costruire terminali per il traffico internazionale di transito in Ticino, indipendentemente dalla loro ubicazione (sopra o sotto Ceneri), per evidenti ragioni di principio (trasferimento del traffico dalla strada alla ferrovia), di inserimento territoriale, di impatto ambientale e soprattutto di funzionalità della rete autostradale. Il trasferimento deve avvenire su territorio italiano, eventualmente nei pressi delle frontiere.

Il Municipio subordina dunque l'adesione all'intero progetto relativo alla realizzazione e al finanziamento di un corridoio da quattro metri per il trasporto merci su rotaia lungo l'asse del San Gottardo ad assicurazioni chiare, precise e vincolanti circa la realizzazione di terminali intermodali su suolo italiano, che siano in grado di fungere da sbocco per questo corridoio. Si chiede esplicitamente l'abbandono definitivo di qualsiasi ipotesi riguardante dei terminali intermodali destinati al traffico di transito internazionale in Ticino.

## **Adeguamento a 4 metri della vecchia linea ferroviaria del Monte Ceneri**

L'adeguamento della vecchia linea ferroviaria del Monte Ceneri, se rapportata allo studio e alla progettazione di una galleria che colleghi il portale sud del Ceneri con Luino-Laveno, risulterebbe oltremodo razionale permettendo infatti di sfruttare tutto il potenziale del nuovo portale e della vecchia linea. Si realizzerebbe così uno sbocco nord-sud per le merci, su Luino. Questa soluzione sarebbe una valida alternativa al traforo del Gambarogno, sicuramente più corta ed economica.

## **Aggiornamento scheda di Piano direttore M6 AlpTransit Galleria ferroviaria nel Gambarogno**



Il Municipio ha inoltrato al Consiglio di Stato le proprie osservazioni sull'aggiornamento della scheda di Piano direttore M6 conseguente ai programmi di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria d'importanza nazionale e AlpTransit, compresi a livello federale nel Piano settoriale dei trasporti, parte infrastruttura ferroviaria (PST-IF), entrato in vigore l' 8 settembre 2010.

### **Il progetto**

La scheda ipotizza una galleria ferroviaria di circa 30 km a binario unico e in gran parte sotterranea, fra Cadenazzo e Luino-Laveno. Il fatto che la galleria sia inserita solo a livello di ipotesi lascia intuire come nel medio/lungo termine il traffico continuerà come finora "a cielo aperto", con tutti i limiti e i pericoli costituiti da possibili incidenti ferroviari e dalle immissioni foniche, solo in parte contenute dalla posa dei ripari fonici.

La progettazione a binario (tubo) semplice lascia facilmente presupporre che la vecchia linea ferroviaria non sarà per niente sgravata dal traffico che, grazie alla nuova struttura, beneficerà di un secondo binario per un traffico parallelo nelle due direzioni.

### **L'alternativa**

Inoltre, se si considerano gli ingenti investimenti richiesti per la costruzione di una tale galleria e quindi, di riflesso, gli orizzonti temporali dilazionati nel tempo, riteniamo che esistano valide alternative, con tempi e investimenti più ragionevoli, in particolare con la costruzione di una nuova galleria ferroviaria che colleghi il portale sud del Ceneri a Luino-Laveno. Questo collegamento, oltre ad utilizzare la galleria di base del Ceneri, permetterebbe di sfruttare al meglio anche il potenziale della vecchia linea ferroviaria, contribuendo così a smaltire la maggior parte del traffico merci nord-sud. La galleria risulterebbe più corta, quindi finanziariamente più sostenibile.

### **L'aumento del traffico ferroviario nel Gambarogno**

Il traffico ferroviario previsto sulla linea Bellinzona-Luino, secondo il concetto ZEB (2025), prevede un aumento del numero dei treni entro il 2025 del 62% (da 57 tracce a 92). L'aumento è causato esclusivamente dal numero dei convogli e della loro lunghezza e porterà ad un aumento della capacità di trasporto della linea del + 87%.

Con la costruzione della progettata galleria questi dati aumenteranno in modo esponenziale senza alcuna garanzia.

### **I pericoli e i limiti della linea ferroviaria Bellinzona-Luino**

L'aggiornamento della scheda M6 è totalmente silente sulle possibili conseguenze legate alla costruzione della galleria ferroviaria (a binario unico) e all'aumento del traffico merci.

A conferma dei timori sulla sicurezza e adeguatezza della linea ferroviaria che attraversa i vari nuclei abitativi, si osserva che è stata inaugurata ufficialmente il 18 novembre 1882 ed è entrata 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". Inoltre, non bisogna dimenticare l'asprezza del territorio, i ricorrenti scoscendimenti e il fatto che sul solo versante italiano sono presenti 18 gallerie e 29 tra ponti e viadotti che necessitano di importanti opere di risanamento. Non da ultimo, la linea attraversa il centro di Luino ove è presente un passaggio a livello!

Pur ammettendo che gli interessi economici sono di valenza "Europea" e travalicano le competenze del nostro Esecutivo cantonale, preoccupa la posizione fatalista e rinunciataria secondo la quale appare ormai assodato che la linea Bellinzona-Luino dovrà continuare a garantire il transito di merci e contribuire con la nuova dorsale alpina a smistare l'aumento del traffico susseguente al travaso "gomma-rotaia".

### **La mancanza di sensibilità dei progetti ferroviari**

In generale, si osserva e si stigmatizza il fatto che i progetti legati ad Alp Transit considerano sempre e solo gli aspetti e le esigenze ferroviarie, senza alcuna attenzione e sensibilità nei confronti della popolazione e del territorio toccati. In questo senso, nei progetti, non sono mai previste misure accompagnatorie o compensative.

### **Le richieste al Consiglio di Stato**

E' stato chiesto di attivarsi presso le competenti Autorità federali affinché si sfrutti in modo ottimale il traforo del Monte Ceneri con la costruzione di una nuova galleria ferroviaria che colleghi il portale sud del Ceneri a Luino-Laveno. Ciò permetterebbe, oltre ad utilizzare la galleria di base del Ceneri e sfruttare al meglio i potenziali della vecchia linea ferroviaria, risultando più corta, quindi finanziariamente più sostenibile rispetto a quella prevista nel Gambarogno, di creare di fatto un corridoio alpino per il trasporto delle merci nord-sud, da Basilea a Luino e verso Chiasso.

In via subordinata, se si volesse in ogni caso optare per il traforo nel Gambarogno, è stato chiesto di prevedere per la galleria un doppio binario affinché la vecchia linea sia significativamente sgravata di parte del traffico, con conseguenti benefici per la sicurezza e la vivibilità dei nuclei abitati attraversati dal treno.

### **Interventi di miglioramento presso la scuola dell'infanzia di Vira**

Il Municipio ha ordinato alcuni interventi di miglioramento presso la sede della scuola dell'infanzia di Vira; in particolare sarà realizzato un plafone afono, nel locale mensa e sostituita la porta d'entrata principale secondo il concetto di sicurezza generale e delle norme antifuoco. Seguiranno ulteriori interventi.

**Costituzione gruppo di lavoro per nuovo Piano particolareggiato nella frazione di Gerra**

Il Municipio informa che – analogamente a quanto già avvenuto per il PP di Vira - nelle prossime settimane sarà costituito un gruppo di lavoro per approfondire il tema del Piano particolareggiato della frazione di Gerra. Dello stesso faranno parte una delegazione municipale e un rappresentante della Commissione di frazione di Gerra. Il supporto tecnico sarà garantito dal Capo tecnico comunale, Olivier Chassot e dal Pianificatore, Remo Clerici.

Il Municipio augura a tutta la popolazione Buone Feste e felice anno nuovo.

