

Spett.
Ufficio federale dei trasporti
CH-3003 Berna

Bellinzona, 10 marzo 2014

Contro lo smantellamento della linea ferroviaria della Mesolcina

Stimate Signore, egregi Signori,

alla fine del 2013 ha cessato il servizio ferroviario turistico sulla tratta a scartamento metrico Castione-Cama, che dal 1995 era assicurato con successo dalla Società Esercizio Ferroviario Turistico (SEFT). Se non andiamo errati, la concessione per l'esercizio della linea è ancora pendente presso il vostro ufficio. Purtroppo il disinteresse delle autorità comunali locali per il mantenimento della linea lasciano presagire un suo smantellamento definitivo. Sarebbe davvero un peccato! E uno sviluppo irrispettoso del lavoro dei volontari della SEFT, che negli ultimi 19 anni hanno assicurato il servizio, portando in valle in media 3500 turisti a stagione.

La fine della concessione è, in parte, dovuta alla nuova circonvallazione di Roveredo e alla conseguente riqualifica del centro del paese, finora attraversato dalla A13. La giustificata modifica del tracciato autostradale ha risvegliato appetiti immobiliari, di cui rischia ora di far le spese la linea ferroviaria. Essa potrebbe invece essere abbastanza facilmente mantenuta. Da parte nostra abbiamo anzi proposto di portare una linea TILO da Castione fino a Roveredo (si veda l'allegato, tratto da uno studio sui trasporti pubblici nella Svizzera italiana su incarico dell'ATA-SI).

La nostra proposta va vista in prospettiva, ma necessita anch'essa ovviamente del mantenimento del sedime ferroviario, che fino all'eventuale prolungamento della linea TILO potrebbe essere ancora gestito dalla SEFT con le sue popolari corse con convogli d'epoca. Immaginabile, in futuro, anche un esercizio misto con due scartamenti – ridotto e normale – ma ciò richiederebbe approfondimenti tecnici e d'esercizio. Sta di fatto che il mantenimento della linea offre notevoli potenzialità.

Dal secolo scorso la Svizzera italiana aveva ricevuto in eredità un sistema di trasporto su ferro piuttosto capillare, che è purtroppo stato in gran parte smantellato. Sono scomparse la Ferrovia della Vallemaggia, la Biasca-Acquarossa, la Lugano-Cadro-Dino e la Lugano-Tesserete,

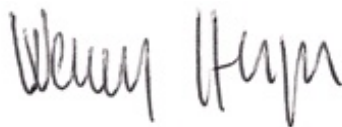
la Valmorea, le Tramvie Elettriche Mendrisiensi e le linee tranviarie di Lugano. Della linea Bellinzona-Mesocco resta appunto soltanto la tratta Castione-Cama, che rischia pure ora di essere accantonata. Unica rinascita è quella della Mendrisio-Stabio, pur con le note difficoltà per la prosecuzione sul lato italiano fino a Arcisate e Varese. Per inciso, annotiamo che anche questa linea, attualmente in costruzione, è stata proposta dall'ATA-SI già nel 1987.

Riteniamo che questa tendenza debba ormai essere invertita e che ulteriori smantellamenti siano da evitare. Anche perché spesso l'abbandono delle linee si è rivelato un errore. Basti ricordare che il programma d'agglomerato del Luganese prevede nuovamente una rete tranviaria. Lo scorso 9 febbraio il Canton Ticino ha accolto la proposta di Finanziamento e ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (FAIF) con ben il 71,8% di voti favorevoli, mentre nei Grigioni i consensi sono stati del 64,6%. V'è dunque un evidente sostegno popolare al mantenimento e all'ampliamento della nostra rete ferroviaria. Sebbene la proposta FAIF non contempli la linea della Mesolcina, il FAIF è pur sempre un presupposto affinché in futuro si possa eventualmente allacciare Roveredo alla linea del Gottardo con un servizio TILO, come immaginato nel nostro studio.

In base alle considerazioni sopra espresse vi preghiamo di non avallare lo smantellamento della linea ferroviaria Castione-Cama, di prevedere il ripristino della tratta a Roveredo e di rinnovare la concessione alla SEFT.

Vogliate gradire, stimate Signore ed egregi Signori, l'espressione dei nostri migliori saluti.

Associazione traffico e ambiente
Sezione della Svizzera italiana



Werner Herger
Segretario ATA-SI

Associazione traffico e ambiente
Sezione dei Grigioni



Stefan Grass
Presidente ATA-GR