

COMUNICATO STAMPA

Linea Ferroviaria del Gambarogno: L'ATA presenta uno studio per una galleria del Monte Tamaro

Magadino, 28 marzo 2012

La linea ferroviaria del Gambarogno verso Luino è l'unica vera linea di pianura e lo sarà anche dopo l'apertura della galleria di base del Ceneri. In futuro, essa dovrà assorbire un maggior volume di traffico merci. Uno studio fatto allestire dall'ATA Associazione traffico e ambiente, Sezione della Svizzera italiana, ha esaminato le possibilità di potenziamento della linea. A medio-lungo termine una galleria "del Monte Tamaro", lunga circa 20 km, permetterebbe di potenziare adeguatamente questo asse. La linea costiera resterebbe per il traffico passeggeri, con possibilità di potenziare i collegamenti TILO. Senza il transito dei convogli merci, la popolazione del Gambarogno sarebbe protetta dall'inquinamento acustico. L'associazione ha esposto giovedì a Magadino le risultanze dello studio fatto allestire da uno specialista del ramo.

In base agli accordi fra Svizzera e Italia, la linea su Luino è destinata ad accogliere fino a 90 treni merci al giorno (attualmente 50), pur restando complementare a quella verso Chiasso. Per la sua caratteristica di linea di pianura, l'asse del Gambarogno richiede solo una locomotiva per convoglio merci mentre, anche con la galleria di base del Ceneri, il transito verso Chiasso necessita di due motrici per i lunghi convogli merci. Inoltre, la linea su Luino si connette coi terminali merci di Busto Arsizio e Novara. Considerato pure che il proseguimento Alptransit a sud di Lugano e verso Milano richiederà tempi lunghi, pare quindi logico che la linea del Gambarogno sia destinata ad accogliere un notevole volume di traffico merci nei prossimi decenni.

Per potenziare la linea, lo studio fatto allestire dall'ATA dalla mrs partner di Zurigo ha preso in esame tre varianti:

- il raddoppio parziale dei binari su 11 km fra Magadino e Maccagno per permettere l'incrocio dei treni merci. Questa variante è tuttavia stata abbandonata sia per le difficili condizioni geografiche, sia per evitare un eccessivo impatto fonico;
- una galleria "del Monte Gambarogno" di circa 10 km. Questa variante permette di contenere i costi di realizzazione, ma il traffico merci continua a transitare a cielo aperto sulla linea attuale fin dopo Magadino e da Ronco Valgrande verso Luino;
- una galleria "del Monte Tamaro" di circa 20 km fra Quartino e Luino, a doppio binario e riservata al traffico merci. Sebbene più cara della precedente, ma potrebbe essere realizzata con costi relativamente contenuti, poiché per i treni merci non sarebbe necessario scavare due tubi separati e un cunicolo di sicurezza. Dovrebbe poi essere portata a doppio binario anche la tratta rimanente fra Luino e la linea del Sempione.

Per l'ATA della Svizzera italiana quest'ultima è sicuramente la soluzione migliore. Sebbene non figuri negli attuali programmi di sviluppo delle infrastrutture ferroviarie, l'ATA-SI spera vi possa rientrare a medio termine. Secondo lo studio, tuttavia, sulla base della situazione attuale non è ancora possibile valutare definitivamente a quale delle tre opzioni (potenziamento delle tratte d'incrocio, galleria del Gambarogno o galleria del Monte Tamaro) vada accordata la precedenza. Non di meno, il potenziamento della linea va preso in seria considerazione e coerentemente portato avanti, tenendo

conto di tutti gli interessi in gioco. Infine, nel piano dell'offerta futura deve essere considerata - oltre al traffico merci - anche la cadenza oraria o preferibilmente semioraria della S30 TILO.

Per ulteriori informazioni:

Caroline Camponovo Berardi, Presidente ATA-SI, 091 609 20 00

Bruno Storni, membro di Comitato ATA-SI e ATA-CH, 076 399 57 72

Werner Herger, segretario ATA-SI, 079 463 73 99