

# Gambarogno: soluzioni per il traffico merci

(ma non solo)

Presentazione

Caroline Camponovo Presidente Sezione SI ATA

Bruno Storni Membro Comitato Centrale ATA

[www.ata.ch](http://www.ata.ch)

Associazione  
Traffico e Ambiente

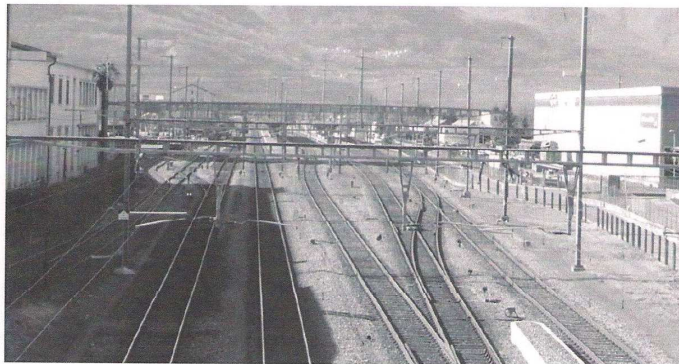
**ATA**

Per una mobilità più sostenibile



## L'iniziativa «per i trasporti pubblici» dell'ATA nella Svizzera italiana

Pilastri per la politica dei trasporti pubblici nel Canton Ticino



Zurigo/Bellinzona, 28 aprile 2012

mrs partner sa, Zurigo

Nel 2012 l'ATA, Sezione della Svizzera italiana, ha fatto allestire dalla mrs partner di Zurigo uno studio sui trasporti pubblici nella Svizzera italiana.

Una prima parte, relativa alla fermata Piazza Indipendenza a Bellinzona e all'inserimento di un 3° binario fra Bellinzona e Giubiasco, è stata presentata in novembre.

Lo studio comprende anche un capitolo sul traffico merci e uno sulla tratta Bellinzona-Luino. Entrambi interessano da vicino il Gambarogno e per questo motivo li presentiamo oggi a....

# Articolo costituzionale sulla protezione delle Alpi (art. 84, transito alpino)

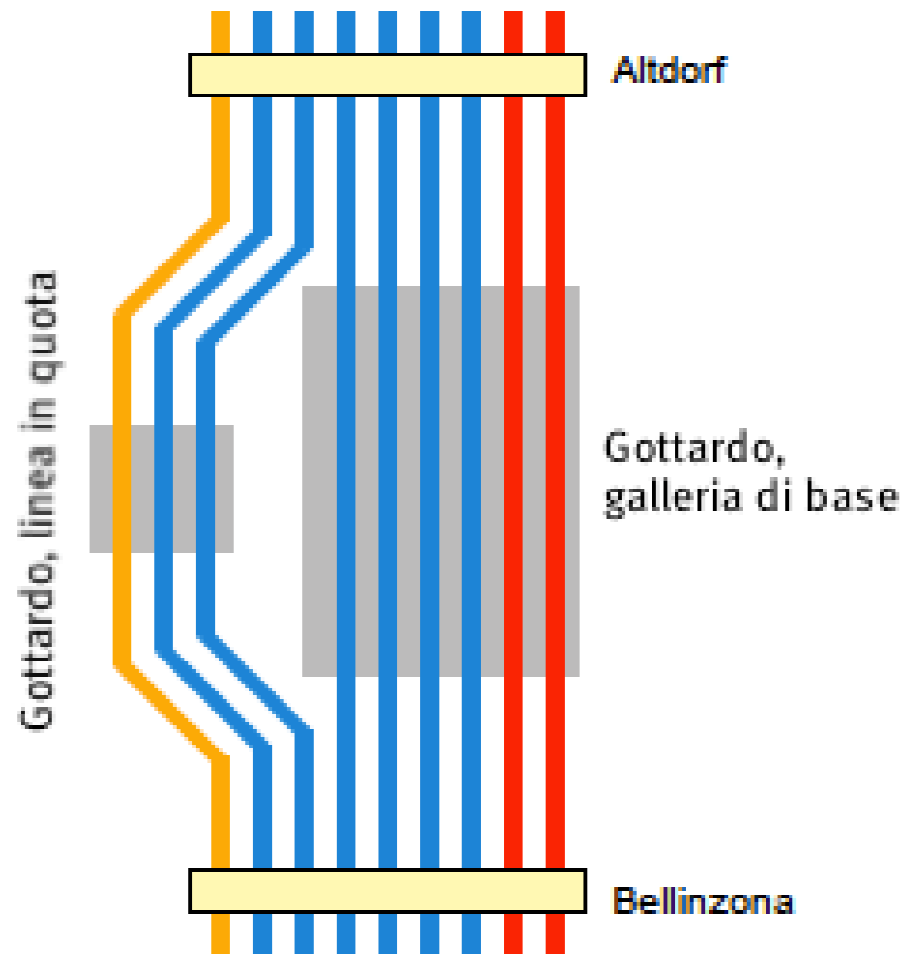
Il traffico transalpino per il trasporto di merci attraverso la Svizzera avviene tramite ferrovia. Il Consiglio federale prende le misure necessarie. Eccezioni sono ammissibili soltanto se indispensabili. Esse devono essere precisate dalla legge.

**Obiettivo** -> Al massimo 650'000 camion all'anno attraversano le Alpi, invece degli 1,25 milioni attuali.

-> Più treni merci.



# Schema del traffico ferroviario al Gottardo dopo l'apertura della galleria di base



1 linea = 1 treno x ora e direzione

— traffico lunga percorrenza (EC, IC)

— Interregio via linea in quota

— treni merci

Sono 6 treni merci all'ora a sud di Bellinzona  
(entrambe le direzioni).



Potrebbero essere di più:

- Politica di trasferimento
- Differenza di velocità ridotta fra treni passeggeri e treni merci nella galleria di base
- RoLa (autostrada viaggiante) durante la chiusura della galleria autostradale del Gottardo per i lavori di risanamento
- Ecc.

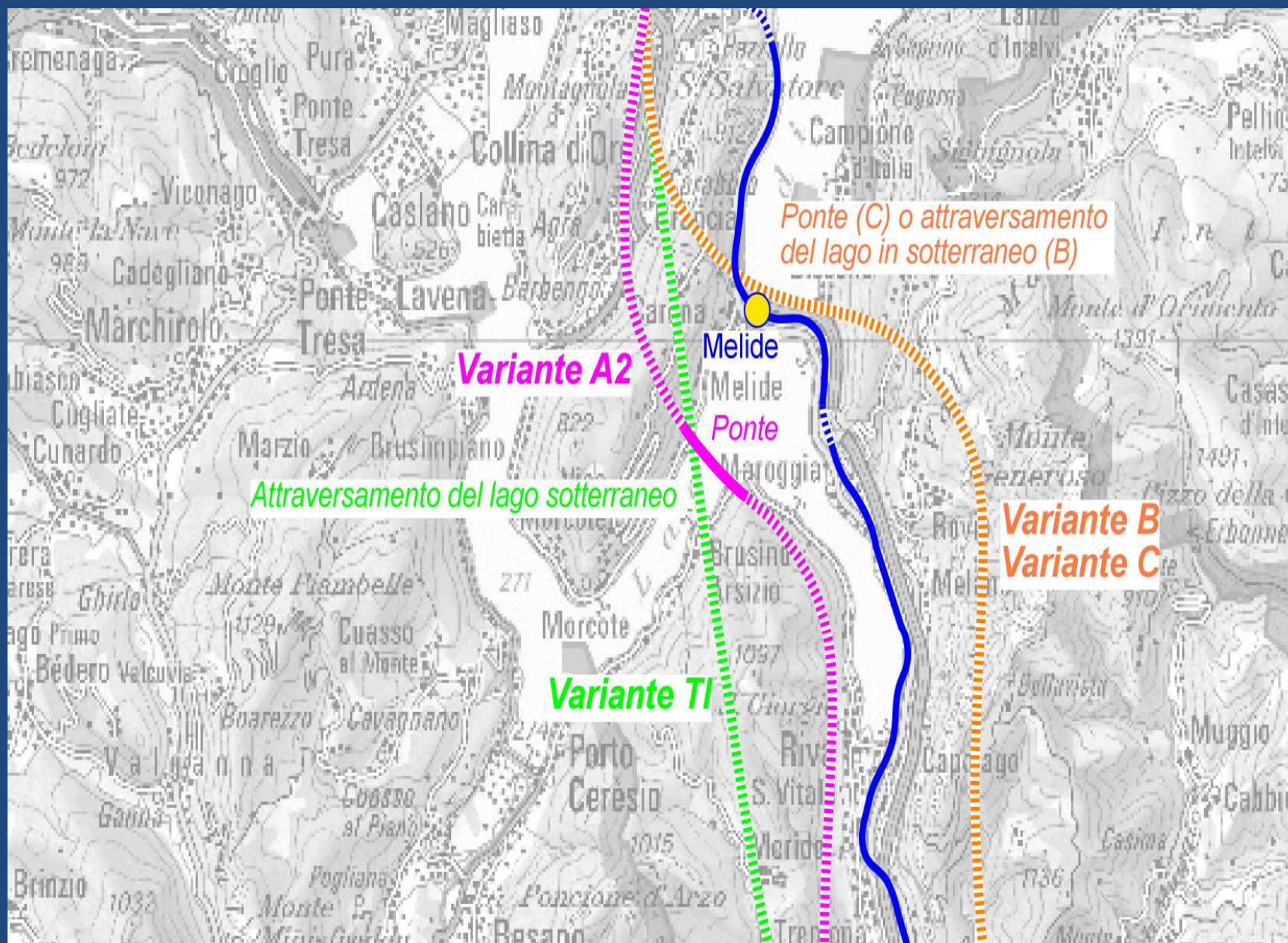




# Alptransit a sud di Bellinzona

- Galleria di base del Ceneri: 2019
- Prosecuzione a sud di Lugano:
  - tracciato non ancora deciso
  - realizzazione non prevista a medio termine
  - tempi di realizzazione in blocco, a seconda del tracciato, fra 7 e 9 anni
  - costi alti: stimati fra 5 e 5,2 miliardi di franchi (UFT/Consorzio RBM, Rapporto ATS, 2009)

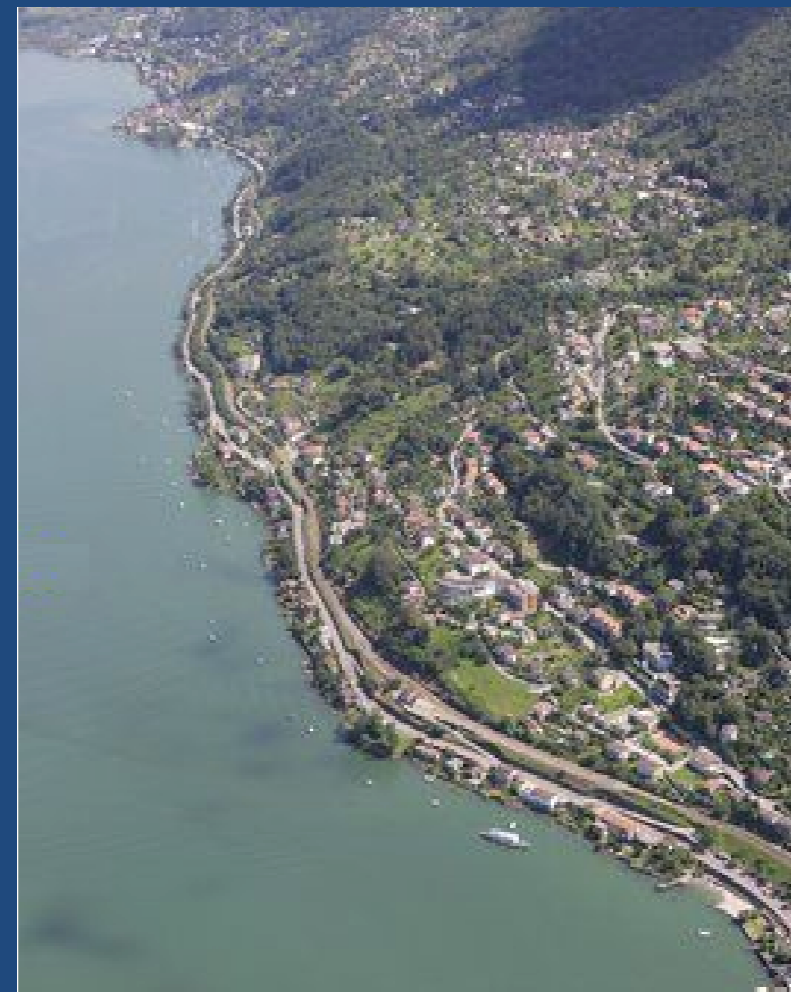
# Varianti Alptransit a sud di Lugano





A sud di Lugano (qui  
Bissone)....

...l'aumento della capacità sulle linee esistenti è problematico.  
La protezione della popolazione dal rumore e la salvaguardia  
del paesaggio sono prioritari.



...o nel  
Gambarogno....



# Via Chiasso o via Luino?

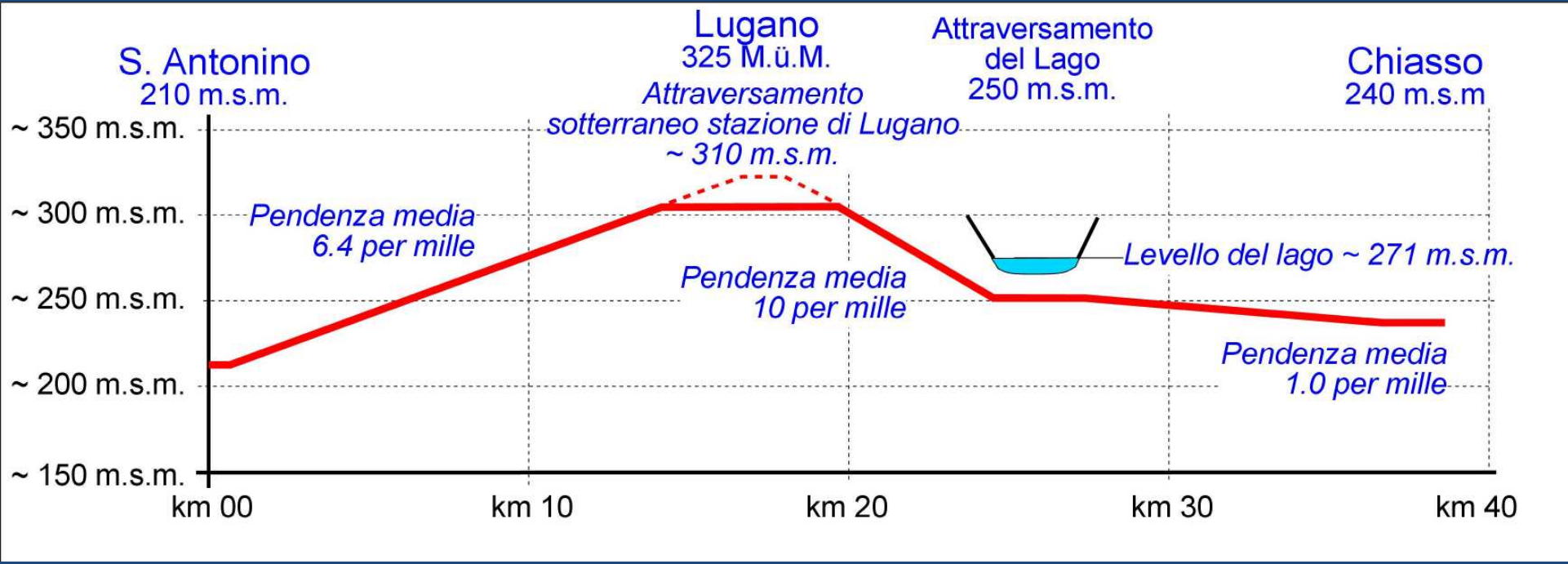
- L'attuale pianificazione prevede che, dopo il completamento della galleria di base del Gottardo (GBG) e della galleria di base del Ceneri (GBC), circolino quattro treni merci per ora e direzione via Chiasso e due via Luino.
- Abbiamo quindi voluto anzitutto esaminare su quale percorso potrebbero circolare i treni merci in un futuro un po' più lontano. In primo piano ci sono le possibilità via Chiasso o Luino.



Mappa d'insieme delle linee via Chiasso, rispettivamente via Luino. Connessione della linea via Luino con l'asse del Sempione.

Il percorso via Chiasso porta a Milano e quindi in una zona già oggi fortemente sollecitata dal traffico passeggeri su lunghe distanze e regionale. Non c'è una prosecuzione verso il porto di Genova - almeno finché non vi sarà una tratta di circonvallazione di Milano.

# Profilo longitudinale fra Sant'Antonino (portale nord GBC) e Chiasso.



Il percorso a sud del portale nord della galleria di base del Ceneri (qui la variante B con attraversamento del lago nella zona del ponte-diga di Melide) soddisfa i criteri di una “linea di pianura”. Vi sono tuttavia dislivelli notevoli da superare.





La linea da Bellinzona via Luino verso la pianura Padana è l'unica vera e propria "linea di pianura". È inoltre percorribile già adesso, sebbene abbia una capacità insufficiente: linea sempre a binario unico e con punti d'incrocio corti. Nella foto la stazione d'interscambio di Cadenazzo.



# Obiettivi:

- Potenziamento della linea fra Cadenazzo e Luino
- Offerta razionale per i collegamenti regionali TILO (cadenza oraria, eventualmente semioraria)
- Buona offerta per il traffico merci (almeno due coppie di convogli all'ora)

# Opzione 1: Raddoppio parziale della linea

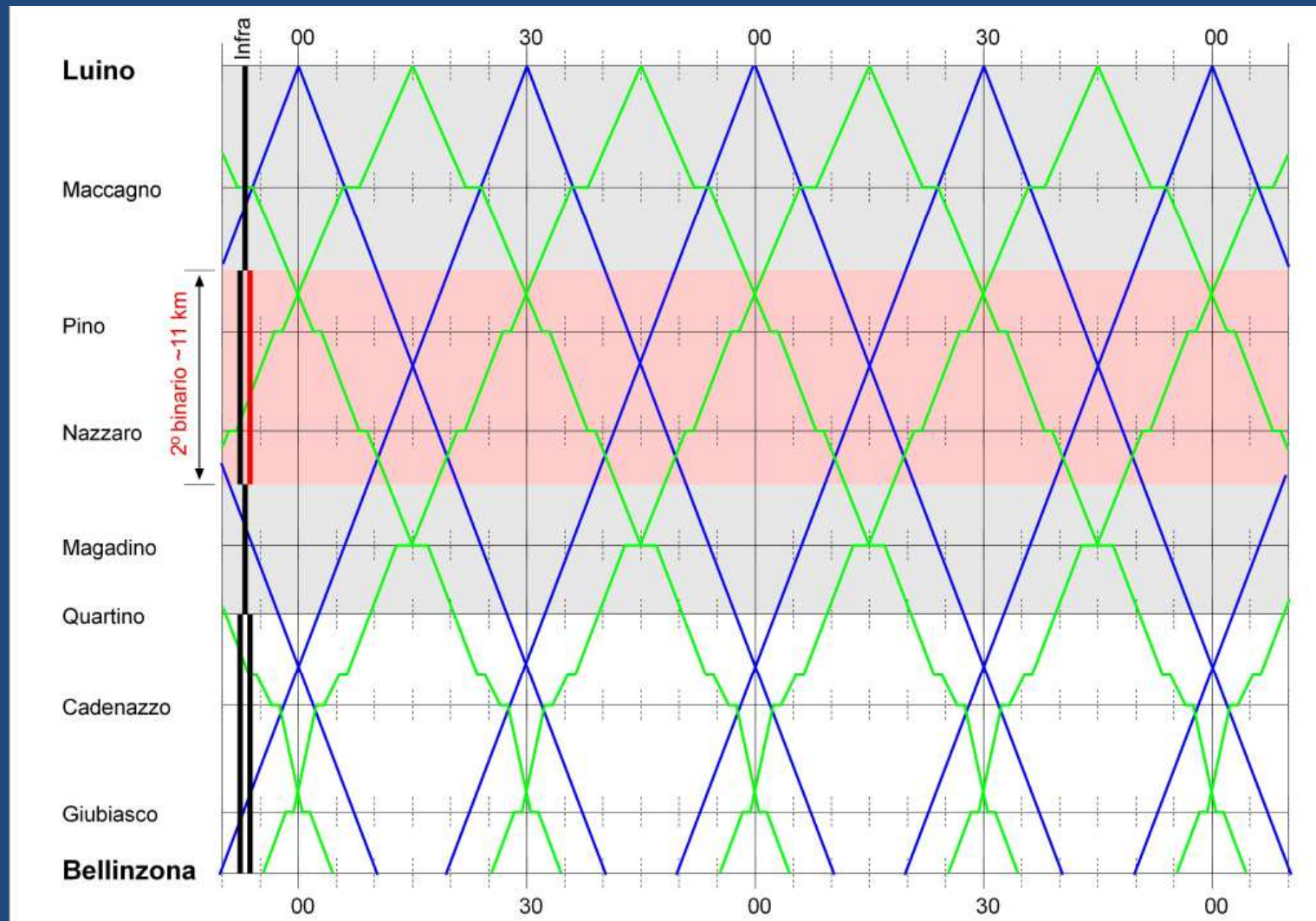
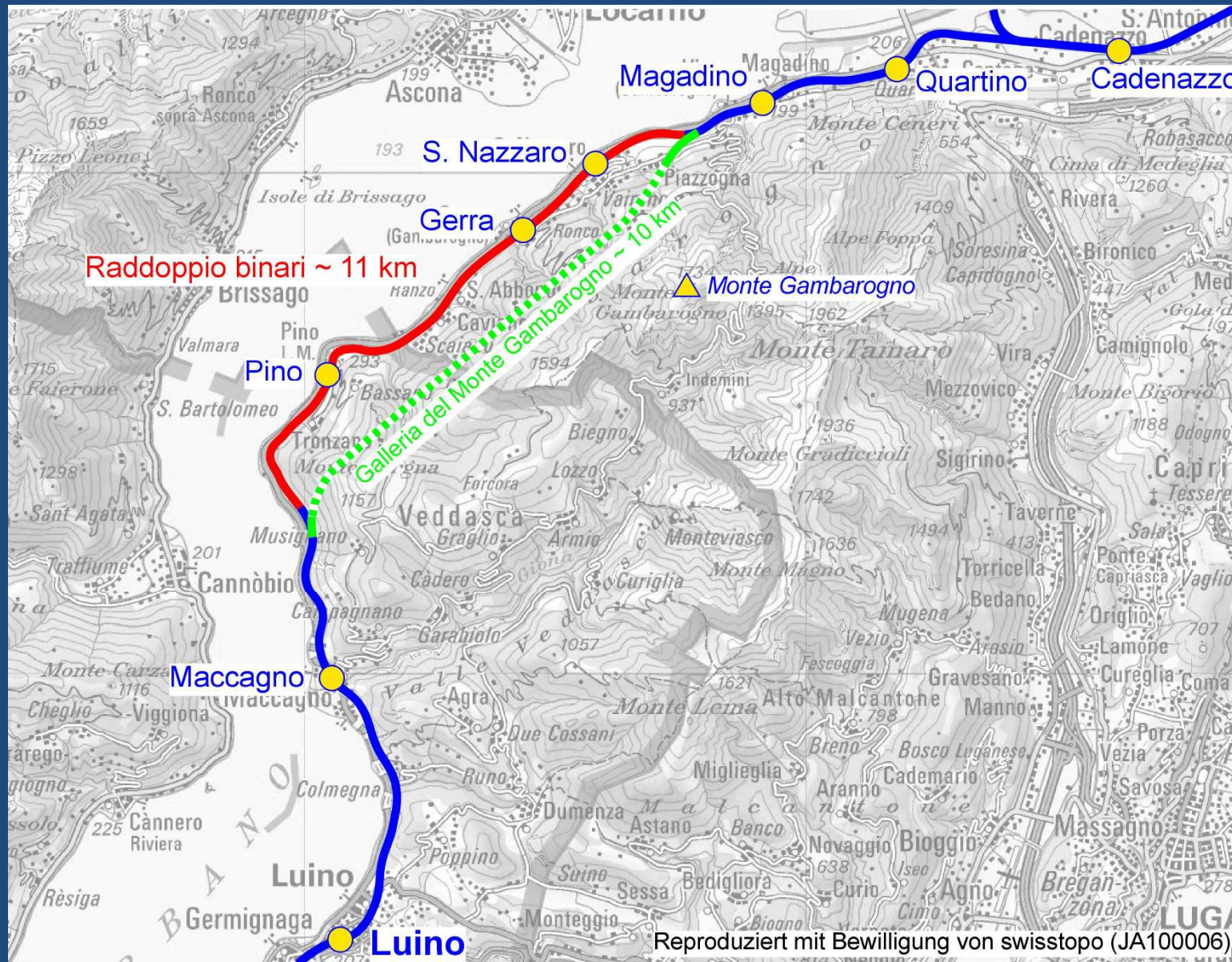


Grafico delle tratte Bellinzona - Luino con un raddoppio della linea su circa 11 km.

# Raddoppio della linea su un tratto di 11 km o galleria del Monte Gambarogno





# A) Raddoppio della linea su circa 11 km



Con un raddoppio della linea su circa 11 km fra Magadino e Maccagno il numero degli incroci fra treni su tratte a binario unico può essere ridotto a 6. Gli altri 8 incroci fra treni avvengono sulla tratta a doppio binario.

I treni merci possono percorrere la linea fra Cadenazzo e Luino senza doversi fermare. Ciò permette un esercizio razionale.

Il raddoppio parziale della linea risulta tuttavia piuttosto difficile da realizzare tenuto conto delle condizioni geografiche e urbanistiche.

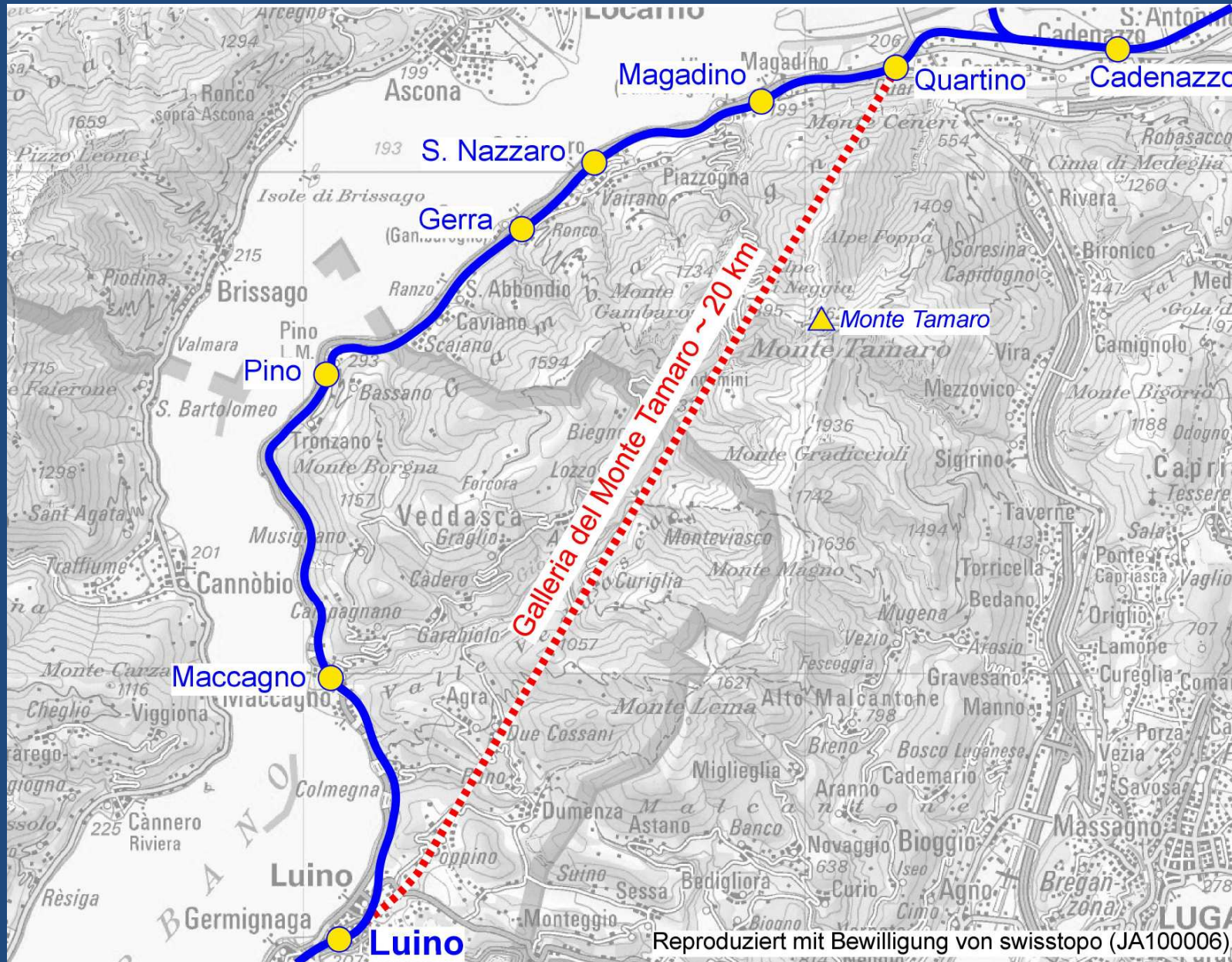
## B) Galleria del Monte Gambarogno



Quale alternativa al raddoppio del binario, per il traffico merci sarebbe possibile realizzare una galleria del Monte Gambarogno lunga circa 10 chilometri (cfr. mappa). La S30 continuerebbe invece a circolare, come finora, sulla linea esistente che segue la riva del lago.



# Opzione 2: galleria del Monte Tamaro



- La galleria del Monte Tamaro, lunga circa 20 km, a doppio binario, serve unicamente per il traffico merci.
- Potrebbe quindi essere realizzata con costi relativamente contenuti. Si potrebbe cioè rinunciare alla costruzione di due tubi separati o di un cunicolo di sicurezza.
- È una vera linea di pianura (sia opzione 1 sia 2).
- Dovrebbe essere portata a doppio binario anche la tratta rimanente fra Luino e la congiunzione con la linea del Sempione, presso Oleggio, con la linea ferroviaria che a sud di Laveno lascia le Alpi e sfocia sulla pianura Padana. Qui il raddoppio della linea è molto più semplice che lungo le ripide rive del lago fra Magadino e Laveno.

- A Oleggio, circa a 16 km a nord di Novara, la linea merci via Luino confluisce nella linea del Sempione. Perciò è possibile potenziare contemporaneamente l'accesso da Genova sia al Sempione sia al Gottardo.
- Inoltre, via Luino è possibile raggiungere direttamente i terminali di Busto Arsizio e Novara.
- Contro un percorso via Luino va invece menzionata la costruzione, ormai in fase avanzata, della galleria di base del Ceneri (sfruttabile anche per il traffico merci).
- Il tema della conduzione del traffico merci da e per l'Italia deve essere esaminato approfonditamente. Sulla base della documentazione disponibile attualmente, non è possibile dare una risposta univoca. La possibilità di un potenziamento limitato, con costi contenuti, di entrambi gli assi è un'opzione.

# Conclusione

- Il potenziamento della linea Bellinzona - Cadenazzo - Luino va promosso ulteriormente.
- Considerata la situazione territoriale e la qualità dell'offerta per il transito merci è sicuramente da preferire la variante galleria del Monte Tamaro.
- Nel piano dell'offerta deve essere considerata - oltre al traffico merci - anche la cadenza oraria o semioraria della S30 TILO.



Vi ringraziamo per l'attenzione!

