

50° dell'elettrificazione della linea Cadenazzo-Luino e battesimo Flirt "Gambarogno"

Magadino, 8 ottobre 2010

Oggi festeggiamo una ricorrenza che, a prima vista, potrebbe sembrare materia di interesse solo per gli storici: il 50° anniversario dell'elettrificazione della linea ferroviaria Cadenazzo-Luino. In realtà, questo anniversario, che ci fa fare un balzo indietro di 130 anni, ci dà soprattutto lo spunto per guardare avanti.

Nel 1882, al momento dell'inaugurazione, la linea Bellinzona-Luino-Novara si prefigurava come la congiunzione della ferrovia del S. Gottardo con il porto di Genova per il transito europeo delle merci, e come un nuovo collegamento per le persone sul Lago Maggiore. La strada internazionale non esisteva ancora e i servizi di trasporto principali erano garantiti dalla navigazione. A inizio '900, su questa tratta furono riposte molte aspettative, destinate a essere almeno parzialmente deluse nel corso degli anni, dopo le decisioni di preferire il Monte Ceneri e lo sbocco su Chiasso e Milano quale asse principale di collegamento da e verso sud.

Quella che doveva essere la congiunzione principale è diventata secondaria: quasi la porta sul "retro" di un traffico ferroviario che si è sviluppato principalmente su Milano. Forse è per questo motivo, unito alle conseguenze dei conflitti mondiali della prima metà del secolo scorso, che la linea che oggi festeggiamo è stata l'ultima tratta ferroviaria svizzera a essere elettrificata.

Nel frattempo, come sappiamo, la mobilità è esplosa sia sul fronte del trasporto delle merci, sia per quanto riguarda gli spostamenti delle persone.

Fino a qualche decennio fa, le opinioni erano quasi unanimi nel ritenere positiva e indispensabile la costruzione di infrastrutture per il traffico prima ferroviario, e poi stradale. Ogni regione ambiva a dotarsi delle infrastrutture necessarie, non solo per l'indotto ricavato dalla realizzazione delle opere, ma anche perché esse portavano ricchezza e sviluppo.

Oggi, però, sappiamo molto bene che le opere per il traffico, stradale o ferroviario, oltre agli innegabili vantaggi (che possiamo constatare anche nelle regioni come quella, magnifica, che ci ospita oggi), comportano anche tutta una serie di inevitabili inconvenienti. Il Gambarogno, per esempio, patisce da tempo l'impatto fonico dei treni,

e se non fosse stato preferito il Monte Ceneri quale asse privilegiato, oggi la situazione potrebbe essere addirittura peggiore!

Al termine della lunga procedura di approvazione del progetto, che si è protratta per tre anni, le FFS si apprestano ora a realizzare le attese misure di risanamento fonico. Il programma prevede di avviare i lavori il prossimo febbraio e di concluderli nel settembre del 2011.

Tra Magadino e la frontiera con l'Italia saranno realizzati oltre 8 km di protezioni foniche, che permetteranno di dormire sonni più tranquilli a chi vive o trascorre un periodo di vacanza in questo comprensorio.

Uno dei motivi per i quali è stato necessario un tempo particolarmente lungo per l'allestimento del concetto di risanamento è da ricercare nella situazione delicata del Gambarogno dal punto di vista paesaggistico, oltre che da quello tecnico. Le caratteristiche topografiche della regione, con pendii e località a ridosso della linea, rendono più complessa l'attuazione della protezione acustica.

Proprio per approfondire questi temi, considerando tutte le peculiarità del comprensorio, il Dipartimento che dirigo si è fatto promotore di diversi incontri tra le FFS e i Comuni toccati dal risanamento. Questi momenti di discussione e di confronto ci hanno permesso di individuare, con un buon grado di consenso, una serie di soluzioni che credo di poter definire equilibrate ed efficaci.

Se poi guardiamo oltre la scadenza dell'anno prossimo, il pensiero corre subito all'apertura della galleria di base del S. Gottardo, che ci permetterà di compiere un ulteriore balzo in avanti nella politica di trasferimento del traffico merci su ferrovia, e di ottenere un miglioramento nei tempi di percorrenza con la Svizzera interna, avvicinando il nostro Cantone ai centri nevralgici nazionali.

L'apertura del corridoio attraverso le Alpi porta con sé numerose speranze, ma pure qualche preoccupazione. Per restare al Gambarogno, è comprensibile il timore delle conseguenze negative legate all'aumento dei treni merci in transito. Sono tuttavia convinto che, con l'adozione di adeguate protezioni foniche e il rinnovo dei vagoni, l'impatto acustico dell'aumento dei convogli sarà minimo.

Guardando ancora più avanti, non posso però non essere preoccupato per l'incompletezza di AlpTransit! La circonvallazione di Bellinzona e il prolungamento a sud di Lugano sono opere fondamentali per il raggiungimento degli ambiziosi obiettivi di politica ambientale e di mobilità del nostro Cantone e della Svizzera intera.

Purtroppo, nonostante gli studi e i progetti in corso, non si intravede la realizzazione di queste infrastrutture in un orizzonte di tempo ragionevole. Desidero qui riconfermare il

massimo impegno mio, del Dipartimento e del Consiglio di Stato nella ricerca di valide e concrete soluzioni. Rivolgo pertanto al coordinatore regionale Sud delle FFS, Roberto Tulipani, l'invito a tenere in debita considerazione le necessità del Cantone e, soprattutto, a collaborare, come sempre fatto finora, nel portare alla Confederazione non solo i problemi, ma anche le possibili soluzioni.

Che ruolo avrà la ferrovia nel Gambarogno fra cinquant'anni? Difficile, oggi, fare previsioni. Possiamo però immaginare che questo collegamento resterà ancora molto prezioso per la rete ferroviaria.

Mi auguro che, oltre al prevedibile ampliamento dei collegamenti merci, pure il servizio viaggiatori possa crescere in modo significativo. La media dei passeggeri trasportati giornalmente è modesta. Non posso che rinnovare, anche in questa occasione, l'invito ad approfittare dei vantaggi che ci offre il treno: magari in combinazione con il bus, o con lo spostamento casa-stazione con mezzi privati. Pensiamo in special modo agli spostamenti quotidiani: costi più contenuti, meno stress da traffico, minore impatto ambientale, minore sovraccarico della rete stradale.

Oggi, le imponenti locomotive sbuffanti suscitano un po' di nostalgia e un po' di tenerezza, soprattutto se paragonate agli ultimi modelli dei treni passeggeri silenziosi e confortevoli, che ancora fino a pochi anni fa non ci immaginavamo nemmeno.

Rinnovando l'impegno per la realizzazione di una rete ferroviaria moderna e sostenibile, e osservando il contrasto tra questi due mondi, vi invito a lasciar correre l'immaginazione sui binari, per cercare di indovinare quali altri miglioramenti potranno essere festeggiati, qui, fra cinquant'anni.