

MOZIONE

Istituzione di un gruppo ad hoc nell'ambito del trasporto merci lungo la tratta Gambarogno-Luino

del 21 marzo 2005

1. Introduzione

La Regione del Gambarogno nell'ambito del trasporto merci nord-sud sta assumendo un ruolo molto importante. La tratta ferroviaria, costruita per il trasporto passeggeri, che si addentra e attraversa i nuclei abitati, in questi ultimi anni ha conosciuto un notevole potenziamento per il trasporto delle merci. Sempre più numerosi e corposi convogli ferroviari (si calcola una lunghezza di 1,5 km per ogni singolo convoglio) transitano su questa "corridoio", creando anche effetti esterni notevoli. Basti entrare nelle case abitate che confinano con questa linea per rendersi conto dei rumori e delle vibrazioni a cui si è sottoposti.

La recente risposta del Consiglio federale (16.02.2005) all'atto parlamentare di Fabio Abate "Evoluzione del traffico ferroviario nel Gambarogno (30.11.2004)" ha confermato che anche dopo l'apertura della galleria di base del Ceneri, la tratta Bellinzona-Luino assumerà comunque un ruolo molto importante e conoscerà un'ulteriore crescita del numero di treni merci che vi transiteranno arrivando, si stima, a 95 convogli giornalieri (ulteriori studi sono in corso a livello federale). Ciò a causa del ruolo strategico assegnato da parte italiana alla "Piattaforma Luino-Sesto Calende/Gallarate".

Una tale notizia non ha fatto che aumentare le preoccupazioni della popolazione residente, degli imprenditori e amministratori di questa regione a vocazione turistica. Altre preoccupazioni prendono corpo per il ventilato potenziamento stradale da parte italiana che potrebbe comportare l'attrattività di questo corridoio anche per le merci su strada.

Da parte loro le FFS stanno procedendo alla fase finale della pianificazione che porterà alla posa di ripari fonici su lunghi tratti della linea ferroviaria; altro aspetto che porta a dover affrontare importanti questioni di fondo inerenti la futura attrattività turistica di questa regione. È ampiamente condiviso il fatto che queste barriere rappresentino uno sfregio e conseguente deprezzamento del paesaggio.

La sensazione generale è di impotenza nel farsi sentire e nel tutelare i propri interessi economici, sociali e ambientali come pure la propria sicurezza.

2. Elementi di discussione primaria

La tratta ferroviaria che da Bellinzona scende a Luino fino a Quartino corre ai margini del Piano di Magadino, sfiorando principalmente zone industriali, agricole e qualche zona abitata. Dopo Quartino per una lunghezza di ca. 10 km la tratta attraversa, dividendo, i nuclei di Magadino, Vira, S. Nazzaro, Gerra e Ranzo, scorrendo a cielo aperto ai piedi della ripida collina gambarognese. La tratta ferroviaria è inoltre quasi ovunque potenziata a binario semplice nel mezzo di zone densamente abitate che nel periodo estivo conoscono un'ulteriore crescita dovuta alle numerose residenze secondarie presenti.

Sempre lungo l'asse ferroviario sono attive le principali strutture legate al turismo e alla ricreazione, i principali alberghi, gli esercizi pubblici, i commerci e le rive del lago, senza dimenticare gli spazi pubblici e civici che storicamente si sono sviluppate lungo la fascia lacustre.

La vocazione turistica della regione è indiscutibile (945'000 pernottamenti per l'anno 2004). Indiscutibile è anche il fatto che sul tipo di merci che transitano non si ha controllo alcuno. Indiscutibile è quindi il potenziale pericolo che merci dannose per la salute o infiammabili possano rappresentare in considerazione dell'adiacenza della linea con le

residenze e le strutture pubbliche principali. È conosciuto e riportato anche dalla stampa ticinese, un caso di inquinamento avvenuto recentemente nei pressi di Luino, dove un vagone cisterna ha disperso materiale acido nel terreno. Il pericolo è acuito anche dalla ripidità della collina che sovrasta la linea e anche dalle numerose strade e attività che vi si svolgono. Documentato è il rumore causato dal passaggio dei convogli la cui frequenza è molto alta durante le ore notturne a danno quindi della tranquillità e del riposo della gente. Purtroppo manca una valutazione delle vibrazioni causate dal passaggio dei treni anche se basterebbe trascorrere qualche momento in una delle qualsiasi abitazioni o ristoranti ubicati vicino alla linea.

Comprensibile è il senso di disorientamento delle autorità del Gambarogno confrontate con una problematica di spessore internazionale e con decisioni di grande portata come quella dei ripari fonici. Difficile è identificare un interlocutore che si faccia carico delle loro rivendicazioni.

3. Proposte

Alla luce di quanto sopra esposto, ritenuto che il problema è già in una fase evoluta e acuta, si chiede formalmente al Consiglio di Stato di istituire in tempi brevi un gruppo ad hoc che si faccia carico di tutelare e rappresentare le comprensibili rivendicazioni dei cittadini di questo comprensorio cantonale.

In particolare si ritiene che il gruppo ad hoc dovrà valutare e verificare:

- l'attuale grado di sicurezza di questa linea, in relazione al tipo di merci che vi transita, al suo inserimento nel paesaggio abitato e al prospettato aumento di convogli;
- la possibilità di sospendere la procedura per la posa dei ripari fonici per raccogliere maggiori indicazioni in merito agli effetti negativi sull'attrattività del paesaggio e sull'economia e procedere allo studio di alternative, in particolare la messa in galleria di tutta la tratta o la scelta di un tracciato alternativo per le merci;
- l'effettiva possibilità che la via stradale possa diventare vettore di trasporto merci e se del caso definire misure dissuasive efficaci;
- la possibilità di bloccare la crescita dei volumi di traffico fintanto non saranno date garanzie in merito alla sicurezza e agli sviluppi futuri di questo corridoio di transito di merci.

Si ritiene che il gruppo ad hoc dovrà trattare, raccogliere e coordinare le informazioni e rivendicazioni presso:

- le autorità italiane competenti (la Regione Lombardia, la Provincia di Varese e la Comunità montana valli del Luinese e i singoli comuni) e se del caso la Regio Insubrica;
- le autorità federali competenti e le FFS;
- autorità del Gambarogno e della Regione.

Questi potrebbero essere a grandi linee i compiti da attribuire ad un tale gruppo ad hoc. Considerata la gravità e l'acutezza data dall'attualità della problematica, misure in questa direzione dovrebbero ottenere un carattere di urgenza.

Con le diminuite unità di personale a disposizione dell'amministrazione e l'entità dei compiti affidati al gruppo ad hoc sarà da valutare se non creare un apposito finanziamento tramite la concessione di un credito.

Cleto Ferrari

Allidi-Cavalleri - Beretta-Piccoli F. - Canonica G. -

Cavalli - Isenburg - Maggi - Marzorini - Suter