



Florenz Casanova "Tempo Alpitrendi"

PRESA DI POSIZIONE sulle schede del piano settoriale dei trasporti dell'Ufficio federale dei trasporti (in consultazione fino al 30 marzo 2018)

<https://www.bav.admin.ch/bav/it/home/attualita/consultazioni/consultazioni-in-corso/konsultation-sachplan-teil-infrastruktur-schiene.html>

L'**Associazione ProGottardo Ferrovia d'Europa** desidera far valere la propria voce, in questa consultazione nazionale, per sottolineare e promuovere la visione di un asse ferroviario del San Gottardo completo e inserito nel Corridoio Reno-Alpi. In questa fase ritiene tuttavia di concentrarsi sul tracciato a sud del San Gottardo.

1. Alp Transit Sud.

La **Scheda SC 6.2 Lugano-Chiasso** è quella che solleva la nostra particolare attenzione. Conformemente alla presa di posizione dell'Associazione del 13.1.2018 sulla Fase di Ampliamento dell'Infrastruttura ferroviaria FAIF 2030-2035 si ribadisce l'assoluta necessità di:

- dare continuità alla fase di **progettazione del tracciato di AT da Lugano al confine di Chiasso**, il cui finanziamento appare naturalmente possibile impiegando le riserve (dell'ordine di 500-800 milioni di franchi) non utilizzate per il cantiere AT del Ceneri;
- considerare nella pianificazione non solo i fattori di stretta relazione con le capacità dell'esercizio ferroviario ma anche - trattandosi di **un segmento che concerne un vero e proprio spazio metropolitano transfrontaliero** - le necessità di organizzazione territoriale di tale spazio metropolitano transfrontaliero e del relativo sistema di mobilità. In particolare, va considerato l'esaurimento del parallelo tratto autostradale e quindi, in prospettiva, l'apporto dell'offerta ferroviaria dalla scala internazionale a quella regionale e nell'ottica di un sistema misto - integrato - merci-passeggeri;
- impostare una realizzazione a tappe delle gallerie del segmento Lugano - Chiasso, anticipandone la tempistica - rispetto all'orizzonte temporale del 2050 previsto dal Consiglio Federale - all'arco dei prossimi quindici - vent'anni, in coordinamento con il completamento del Corridoio Reno-Alpi a sud di Chiasso, per Milano e Genova (progetto **LuMiMed**).

Concordiamo sulla priorità da dare al segmento Melano-Chiasso.

2. Raccordi alla linea esistente in zona Lugano, Balerna e Chiasso.

La realizzazione di una linea transalpina "di pianura" e soprattutto le esigenze concorrenziali dei principali attori-clienti della logistica internazionale richiedono anche l'eliminazione dei dislivelli rappresentati dal tracciato che da Chiasso (compreso il braccio in forte pendenza del collegamento Balerna-Stazione di smistamento) sale verso Mendrisio per poi scendere al livello del lago Ceresio a Capolago.

Per ragioni di funzionalità d'esercizio, i lavori dovranno iniziare da sud, con l'obiettivo di realizzare prioritariamente - entro il 2030 - la tratta Chiasso-Melano.

Non si tratta tuttavia di pensare al solo flusso dei treni merci ma anche a quello dei treni passeggeri. Per questo occorre tenere aperta la soluzione ipotizzata di una doppia porta verso Chiasso, una per i passeggeri, l'altra per le merci. E' pure possibile pianificare, nell'ipotesi di una sola porta per le merci, che si realizzi per i passeggeri, a ridosso dell'entrata della galleria di Monte Olimpino II, una fermata collegata alla stazione esistente con una passerella (ipotesi ventilata dal gruppo di accompagnamento "AT Ticino 2008").

Infatti, l'ipotesi di una stazione comune Como-Chiasso, quindi di un bacino di utenza di oltre centomila abitanti, appare realistica sia nella sua dimensione inter-metropolitana (Como non è infatti più servita dai treni EC e Chiasso li sta perdendo), sia nella dimensione della rete regionale, essendo possibile ipotizzare tempi di collegamento, tra Chiasso e Lugano, di 15 minuti.

3. Raccordi intermedi alla linea esistente in zona Melide, Melano e Mendrisio

La realizzazione prioritaria del segmento Melano-Chiasso risponde alle esigenze del completamento di AT. Anche qui occorre tuttavia tener presente, nella misura del possibile, le esigenze del territorio attraversato e le relative potenziali opportunità.

Un primo grande vantaggio è quello di liberare Mendrisio dal flusso dei treni in transito e di liberare capacità sulla vecchia linea, con la possibilità di creare, addirittura, nuove stazioni TILO. Per esempio si può ipotizzare una stazione "park & ride" immediatamente a ridosso dell'area di servizio di Coldrerio, offrendo valide alternative alla strada il più a sud possibile. Una soluzione che si potrebbe porre in alternativa alla programmata rivalutazione a tre corsie del segmento autostradale Mendrisio-Lugano.

Resta un problema: Mendrisio - diventato, con la Arcisate-Stabio, polo del MetroTransfrontaliero - non sarebbe direttamente servito dalla linea AT. Occorre approfondire la questione del raccordo della linea AT con la stazione di Mendrisio. Due le possibilità: la prima sarebbe quella di realizzare un raccordo sulla direttrice nord-sud, che tra l'altro permetterebbe anche un più efficace collegamento con l'aeroporto di Malpensa; la seconda sarebbe quella di un raccordo sulla direttrice est-ovest (Como/Chiasso-Mendrisio-Varese).

4. Tratta Riviera-St. Antonino.

Condividiamo pure le considerazioni della **scheda "SC 6.1 Bellinzona"**, sottolineandone il carattere prioritario per risolvere uno dei colli di bottiglia più problematici e condizionanti del sistema ferroviario transalpino. E' importante lasciare aperta per un orizzonte di lungo termine la possibilità di realizzare a nord del portale della galleria del Ceneri una fermata "Ticino" per i treni passeggeri di lunga percorrenza.

Lugano, 28 marzo 2018

Per il comitato Associazione Pro Gottardo Ferrovia d'Europa



Pietro Martinelli



Giovanna Masoni Brenni



Renzo Respini