

Toh, a Luino sta per arrivare Alptransit!

Toh, a Luino sta per arrivare Alptransit. E la scoperta provoca agitazione se non allarme. Ora tutti ne parlano, ad ogni livello amministrativo e politico, e tutti avanzano preoccupazioni, invocano interventi.

Eppure di nuovi tunnel svizzeri, di ricadute sulla linea ferroviaria luinese, di occasioni offerte dalle stesse FS politici e amministratori sapevano. Non solo ne ha continuato a parlare, per sua linea editoriale, questa testata giornalistica, ma a sollecitare, ammonire, proporre - nelle sedi istituzionali e su queste colonne - c'è stato continuamente un pubblico amministratore luinese – e tecnico sempre attento e aggiornato - Giovanni Mele.

A Luino Mele è stato capostazione e, dal 1975 al 2003, anche amministratore comunale, dapprima (1975-1982) come consigliere e successivamente come assessore, dai servizi sociali ai trasporti, al lavoro, al turismo, alla polizia municipale e al commercio. Nel 1982, su incarico della Comunità Montana Valli del Luinese, prese parte ad una commissione regionale sull'orario ferroviario Luino-Gallarate-Milano e nel 2001 collaborò con l'assessorato regionale ai trasporti della Lombardia per il riassetto dei treni viaggiatori dalla Svizzera per Milano via Luino.



ALPTRANSIT, ULTIMO ATTO

Ipotizzata fin dal 1990, la nuova galleria di base, definita appunto AlpTransit, da costruirsi al disotto dell'antico tracciato ferroviario del Gottardo di metà '800, si rese indispensabile per dirottare sulla rotaia il gran numero di trasporti stradali che tanto preoccupavano la Svizzera.

Si imponeva la salvaguardia dell'ambiente, una maggiore potenzialità dei treni merci ad alta capacità (AC) unita all'alta velocità (AV) per il servizio sia merci sia passeggeri. E nacque l'idea di una gigantesca opera pubblica il cui proseguimento chiamava in causa anche il nostro Paese. Ma, nonostante le precise scadenze, l'Italia stava a guardare, quasi con sonnolenza, ravvivata con un prestito di vari milioni della Confederazione Svizzera.

FIBRILLAZIONI IN ZONA CESARINI

Ora, a tre mesi dalla totale chiusura della linea ferroviaria del Nord-Verbano per dare seguito all'attivazione di AlpTransit, emergono le fibrillazioni in zona Cesarini. Si vogliono garanzie su sicurezza, impatto ambientale, quantità dei treni e tipologie delle merci trasportate.

Tutta roba che sussiste da sempre e, da chi scrive, trattata ripetutamente su questo giornale. Quasi una scoperta dell'ultima ora. Adesso si aggiungono anche le preoccupazioni per la novantina di convogli merci che transiteranno da Luino. Decenni di assoluta distrazione mentre nel territorio elvetico si allestivano con precisione da orologiai tutti i tasselli di quel faraonico puzzle chiamato AlpTransit inserito nel "Corridoio merci Rotterdam-Genova", passando da Luino.

FINANZIAMENTI RIFIUTATI E PRESIDI TRASCURATI

Ora ci si preoccupa anche dei passaggi a livello in città. A tale proposito va ricordato che nel 2001 dalla giunta comunale di Luino, escluso qualche assessore poco ascoltato, fu rifiutato un cospicuo finanziamento da Fs per la creazione di un sottopasso che ora, per fortuna, viene riproposto da RFI, rimediando con quindici anni di ritardo a carenti lungimiranze. Idem per le barriere antirumore richieste da quasi vent'anni.

Di presidi a favore di pronti interventi neppure a parlarne, mentre le Ferrovie Svizzere da un decennio hanno approntato treni speciali chiamati "Spegnimento e Soccorso" per intervenire in piena linea in caso di incendio, avarie e inconvenienti vari, dotati di ogni ben di dio in fatto di sicurezza e tutela dei viaggiatori. Da noi ci si affida ai "miracoli" dei vigili del fuoco, ignorando le necessità di una linea a binario unico che, oltretutto, scorre fra lunghe scarpate che pongono serie difficoltà agli interventi dei mezzi di soccorso.

TIMORI FERROVIARI E RISCHI STRADALI

Pubblico e, molto spesso, amministratori locali presentano il traffico merci su rotaia come il fumo negli occhi, muovendosi con stati d'animo alimentati da luoghi comuni ed errate conoscenze della materia ferroviaria. Si guarda con preoccupazione ai treni che scorrono su tracciati quasi sempre fuori dai centri abitati, ma si tollerano allegramente numerosi tir, autocisterne di carburanti, materiale gassoso e prodotti chimici che circolano nelle strade interne o sulle autostrade, con incidenti di cui giornalmente si occupano le cronache. Si abbaia alla luna non conoscendo che le merci trasportate sui treni sono sottoposte a rigide norme internazionali sotto l'egida delle Nazioni Unite.

IMPATTO AMBIENTALE IN ARIA, SU ROTAIA E SU STRADA

Ci si straccia le vesti per l'impatto ambientale dei treni, dimenticando che la rotaia inquina meno delle auto (-60%) e degli aerei (-70%) e che nel 2010 (studio condotto da Enea e Fs) con 47 milioni di tonnellate di merci trasportate su ferro si sono sottratte all'atmosfera un milione di tonnellate di CO2 rispetto al traffico su gomma. E allora, ben vengano i treni merci sulla linea di Luino, la cui esistenza garantisce la sopravvivenza del servizio passeggeri.

I sei mesi di interruzione costituiscono, certamente, un sacrificio per le comunità, ripagato, tuttavia, dalla certezza di infrastrutture più efficienti (sottopassaggi, deviatori elettrici non più manovrati a mano, circuiti di binario che garantiscono la libertà del percorso dei rotabili, segnali più dettagliati, doppie linee aeree per le emergenze) necessarie ad una circolazione adeguata a convogli più moderni, meno rumorosi (si pensi alla nuova tecnologia degli apparati frenanti), più lunghi e con maggiori altezze, il cui tonnellaggio trasportato riduce anche il numero dei convogli in circolazione.

STESURA DI UN PIANO DI TRASPORTO PASSEGGERI

E se consiglieri regionali, parlamentari e amministratori locali si vogliono davvero impegnare, cerchino di adoperarsi per tempo per la stesura di un piano di trasporto passeggeri da adottarsi con la chiusura della linea ferroviaria da giugno a dicembre 2017. Che sarà di pendolari, studenti e lavoratori? Senza trascurare altri viaggiatori che volessero affacciarsi sulle sponde del lago Maggiore.

Ed è auspicabile che Regione Lombardia, su richiesta di comuni e provincia, raccordi il servizio di linea da Luino a Varese, via Valganna, con treni Trenord da/per Milano (entrambi i servizi sono dotati di orari cadenzati), istituendo la possibilità di un biglietto unico (bus+treno) al fine di sopperire alla chiusura del servizio ferroviario.

Giovanni Mele

ninomele35@gmail.com

29 Marzo 2017