

## Trasporti Binario non più solitario

*Inaugurato a Gordola il cantiere per il raddoppio della tratta ferroviaria Contone-Locarno Le FFS investono 98 milioni per incrementare la frequenza e dimezzare i tempi di viaggio*



ANDATA E RITORNO Dall'alto il cantiere per il raddoppio dei binari a Gordola, che comporterà anche uno spostamento della stazione. (Foto Putzu)

In carrozza da Locarno a Lugano in meno di mezzora con il raddoppio dei binari tra Contone e Gordola. Quattro chilometri di posa di un secondo binario, per complessivi 98 milioni di franchi investiti dalle FFS, per arrivare pronti all'appuntamento con la seconda «rivoluzione» del traffico ferroviario regionale in Ticino, l'apertura della galleria di base del Ceneri, opera che permetterà anche al Locarnese di entrare a piè pari nell'era dell'alta velocità inaugurata con AlpTransit. Ieri simbolicamente alla stazione di Gordola è stato dato il primo colpo di pala all'inizio dei lavori, presenti il direttore del Dipartimento del territorio Claudio Zali, il sindaco Damiano Vignuta, la direttrice FFS Regione Sud Roberta Cattaneo e diverse autorità locali e regionali. «C'è un prima e

ci sarà un dopo il 13 dicembre 2020, quando entrerà in esercizio la galleria del Ceneri. Da quella data in poi la mobilità in Ticino, compresi i trasporti su gomma, saranno completamente rivoluzionati nell'ottica della realizzazione del Metro-Ticino e di uno sviluppo centripedo degli agglomerati urbani», ha sottolineato Claudio Zali. «Per noi questa è una giornata epocale – ha detto il sindaco di Gordola, Damiano Vignuta –. Aspettavamo da anni quest'opera ferroviaria che non solo ci avvicinerà ancor di più al resto del Cantone, ma ci permetterà di realizzare in un'area di oltre 50.000 mq (il comparto Santa Maria, dove nel 2011 un grosso incendio rase al suolo un capannone industriale, ndr), un quartiere residenziale e commerciale letteralmente a due passi dalla stazione».

### **Metro-Ticino nel Locarnese**

Nel programma di sviluppo futuro dell'infrastruttura ferroviaria (SIF), approvato e caldeggiato dalla Confederazione, ha sottolineato Roberta Cattaneo, rientra appunto l'aumento delle prestazioni e delle capacità lungo la linea Bellinzona – Locarno. «Questo progetto è uno dei presupposti affinché con l'apertura della galleria di base del Monte Ceneri e la realizzazione, già effettuata, della «Bretella di Camorino», potranno esserci collegamenti diretti – senza più effettuare il cambio a Giubiasco – tra Locarno e Lugano, con tempi di percorrenza di circa 30 minuti, la metà rispetto ad oggi. È inoltre uno dei presupposti, insieme alla realizzazione del terzo binario tra Bellinzona e Giubiasco, al raddoppio del binario Contone – Ponte Ticino e all'incrocio di Minusio, affinché dal 2025 potranno essere introdotti collegamenti regionali tra Bellinzona e Locarno ogni 15 minuti», ha spiegato la direttrice FFS della Regione Sud.

### **Diretti per Lugano**

Il potenziamento della linea ferroviaria sul Piano di Magadino, come ha evidenziato Michele Radicati, responsabile per le FFS delle varie opere in esecuzione, ha impegnato tecnici e professionisti per tre anni nella sua progettazione e prevede la realizzazione di un secondo binario, con due scambi in entrambe le direzioni, della lunghezza di 4 chilometri fra il ponte sul fiume Ticino nei pressi di Contone e quello sul fiume Verzasca tra Gordola e Tenero. Inoltre saranno adeguati gli impianti di sicurezza tra Contone e Locarno e sarà realizzato un nuovo edificio tecnico (per gli impianti di sicurezza) a Riazzino, così da ridurre il tempo di successione dei treni. Rimarrà «l'imbuto» ad un binario sul ponte della Verzasca, con la futura fermata di Minusio che fungerà anche da interscambio dei convogli in transito. La fermata di Riazzino, dove attualmente avviene l'interscambio dei treni in transito, sarà invece potenziata, prolungando il marciapiede esistente a 220 metri e realizzandone un secondo a lato del nuovo binario. Infine, sempre a Gordola, la fermata sarà spostata in direzione di Bellinzona di circa 200 metri e il nuovo scalo avrà quindi due marciapiedi lunghi 220 metri, collegati tra loro da un sottopassaggio pedonale. «Questa linea ferroviaria è stata realizzata a metà del 1.800 e da allora è rimasta praticamente la stessa. Il suo potenziamento non solo è una necessità dettata da un'esigenza di mobilità che è radicalmente cambiata, ma ci permette di ammodernare un'infrastruttura che reggerà il traffico ferroviario dei prossimi cinquant'anni», ha detto Radicati.

Insieme al raddoppio della tratta Contone-Locarno, le FFS stanno portando a termine la ristrutturazione della stazione «terminal» del Verbano, con la progettazione da parte del Cantone del futuro nodo intermodale per lo scambio bus-treno, mentre il Consiglio federale ha recentemente confermato un importante investimento per potenziare la Centovallina, altro sbocco, prevalentemente turistico, del concetto di Metro-Ticino.

MAURO GIACOMETTI

*Corriere del Ticino, mercoledì, 13 marzo 2019*