

# La situazione dei grandi progetti ferroviari svizzeri attraverso le Alpi

**Per far fronte all'incremento del traffico di persone e di merci previsto nei prossimi anni e anche allo scopo di trasferire una parte sempre maggiore delle merci dalla strada alla ferrovia, la Svizzera sta realizzando un ambizioso progetto ferroviario attraverso le Alpi.**

DI ADRIANO CAVADINI, GIÀ CONSIGLIERE NAZIONALE, PRESIDENTE ASSOCIAZIONE ALTA CAPACITÀ FERROVIARIA LUGANO-MILANO



ADRIANO CAVADINI, GIÀ CONSIGLIERE NAZIONALE, PRESIDENTE ASSOCIAZIONE ALTA CAPACITÀ FERROVIARIA LUGANO-MILANO

Il progetto ferroviario su cui la Svizzera sta lavorando, comprende la costruzione della galleria ferroviaria del Lötschberg, per il momento a binario unico, della lunghezza di 34,6 km che sarà aperta nel dicembre 2007 e quella ancor più impegnativa del Gottardo. Queste nuove infrastrutture devono servire le persone e le merci e hanno come scopo di aumentare la capacità di trasporto della ferrovia e di ridurre fortemente i tempi di percorrenza. Con il miglioramento del materiale rotabile, la ferrovia dovrebbe così diventare più concorrenziale nei confronti della strada. A tale scopo la Svizzera ha pure introdotto nel 2001 una tassa sul traffico pesante calcolata sul peso e sui km percorsi, che per un viaggio da Basilea a Chiasso raggiunge cifre comprese tra 258 e 346 franchi per autocarro. La galleria del Lötschberg ridurrà i tempi tra Berna e Milano di un'ora e 10 minuti e aumenterà la capacità di trasporto. Non sarà però una linea di pianura perché da Briga c'è ancora la vecchia galleria del

Sempione con pendenze molto forti tra Domodossola e Iselle. Il progetto del Gottardo offrirà fra circa 9 anni una ferrovia di pianura ad alta velocità grazie alla galleria di base tra Amsteg e Bodio della lunghezza di 57 km, già scavati per due terzi, e anche alla galleria del Ceneri tra il piano del Magadino e la Valle del Vedeggio, i cui lavori hanno avuto inizio nel giugno di quest'anno. Il punto più alto dell'intera linea sarà a 550 metri sul livello del mare. Quando le due gallerie saranno pronte da Zurigo a Milano ci vorranno circa 2 ore e 50 minuti, contro le attuali 4 ore e 10 minuti degli Eurocity e le 3 ore e 40 minuti del Cisalpino. All'altezza di Faido e di Sedrun ci saranno due stazioni intermedie con uscite di emergenza; a Sedrun verrà persino realizzata una fermata di interesse turistico, che consentirà ai passeggeri di salire in superficie (850 metri più in alto) con speciali e veloci ascensori. L'opera prevede due gallerie separate a 40 metri di distanza collegate per motivi di sicurezza ogni 300-350 metri. In totale 153 km, dei quali 101 già scavati ai primi di ottobre.

Lo scavo tra Faido e il portale sud è terminato, quello tra Amsteg (portale nord) e Sedrun lo sarà fra alcuni mesi. I prossimi tre anni serviranno a completare lo scavo tra Sedrun e Faido e tutti i relativi cunicoli di sicurezza e a portare molto avanti i lavori di finitura delle gallerie (massicciate, rivestimenti pareti, ecc.). Queste importanti opere ed altre ancora (al nord delle Alpi Ferrovia 2000, risanamento fonico, allacciamento alla rete europea ad alta velocità) sono finanziate da un fondo speciale della Confederazione di 30 miliardi di franchi alimentato per il 65% dalla tassa sul traffico pesante, per il 25% da tassa sugli olii minerali e per il 10% dall'IVA. Dato che in questa fase lo sforzo finanziario è notevole le entrate suddette non bastano ancora a coprire i costi annuali e di conse-

guenza la Confederazione anticipa la differenza: importi che in seguito saranno rimborsati a mano a mano che ci si avvicinerà alla fine dei lavori. In questi ultimi mesi sono nate in Svizzera diverse polemiche sui costi di queste opere, che sono più alti degli importi previsti inizialmente. Va però detto che non sempre si poteva ragionevolmente prevedere tutto in materia di geologia, come nel caso delle forte pressione della roccia manifestatasi in certe zone e che richiederà lavori di allargamento. Oppure come i costi superiori dovuti a maggiori misure di sicurezza (doppio tunnel anche al Ceneri), rincaro dei costi inevitabile per lavori che durano una ventina di anni.

Soprattutto la galleria del Gottardo è l'investimento infrastrutturale più importante della Svizzera che vuole anche migliorare la qualità della vita delle persone. Il consenso attorno a queste opere non è mai mancato e lo hanno chiaramente dimostrato le quattro votazioni popolari. È ora urgente decidere il tracciato tra Lugano e il confine con l'Italia e avviare i lavori della linea verso Varese e la Malpensa. In Europa e specialmente in Italia la strategia in materia di trasporti deve mutare radicalmente perché il collasso e il caos, sempre più presenti sulle strade, rischiano veramente di paralizzare i movimenti delle persone e delle merci, peggiorando costantemente la qualità di vita delle persone. Per arrivare a questi risultati occorrono decisioni coraggiose e investimenti importanti e avviare una capillare opera di convincimento della popolazione e delle aziende ad adoperare maggiormente la ferrovia. Alla condizione però di poter offrire trasporti veloci, puntuali, capienti con materiale rotabile moderno e quindi un'efficienza superiore; tutti fattori indispensabili per portare più viaggiatori sui treni e più merci, in particolar modo sui trasporti di medie e lunghe distanze.