

# Con Alptransit collegamenti più veloci per le persone e più merci trasportate per ferrovia



**«Questa imponente infrastruttura consentirà ai convogli ferroviari di viaggiare anche nella regione alpina senza dover più superare nessun sensibile dislivello, visto che i due portali sono situati a circa 600 metri di altitudine.»**

**ADRIANO CAVADINI**, CONSULENTE ECONOMICO E AZIENDALE E GIÀ CONSIGLIERE NAZIONALE

La Svizzera sta facendo uno sforzo considerevole nel migliorare le sue infrastrutture ferroviarie, segnatamente nell'attraversamento delle Alpi. La prima lunga galleria del Lötschberg è ormai stata perforata e questa linea veloce, a un binario, potrà essere messa in servizio alla fine del 2007. Essa sarà in grado di accogliere un centinaio di treni merci in più degli attuali. L'altro grande traforo è quello del Gottardo.

La galleria di base vera e propria misura 57 km, ma per realizzarla vanno scavati circa 153 km di tunnel perché vi saranno due gallerie parallele, ma separate l'una dall'altra per motivi di sicurezza, alle quali occorre

aggiungere tutti i numerosi cunicoli di accesso e di sicurezza. A fine aprile 2005 era già stato scavato quasi il 45% del totale e si prevede di raggiungere la metà ancora nel corso dell'estate. Questa imponente infrastruttura consentirà ai convogli ferroviari di viaggiare anche nella regione alpina senza dover più superare nessun sensibile dislivello, visto che i due portali sono situati a circa 600 metri di altitudine.

Il trasporto ferroviario potrà così beneficiare di un tracciato pianeggiante che consentirà alte velocità sia per i treni passeggeri sia per i treni merci, aumentando di riflesso in misura considerevole anche la capacità di trasporto attraverso il Gottardo.

Questa linea veloce sarà tale solo con la contemporanea costruzione della galleria di base sotto il Monte Ceneri, i cui lavori dovrebbero cominciare a fine 2005. Queste due infrastrutture saranno agibili in concomitanza con l'introduzione del nuovo orario ferroviario internazionale, previsto a cavallo fra il 2015 e il 2016 e dovranno in seguito essere completate sia a nord delle Alpi e sia a sud da alcuni nuovi tratti.

Indispensabile sarà pure il raccordo con la rete ferroviaria italiana ad alta velocità. Al momento attuale la spesa per queste gallerie alpine, Lötschberg compreso, è valutata a 16 miliardi di franchi. Lo scopo di questi grossi investimenti nell'ambito ferroviario è duplice: da un lato la Svizzera vuole dotarsi di una rete ferroviaria moderna sulla quale far circolare treni ad alta velocità, riducendo quindi i tempi di percorrenza tra le diverse regioni della nazione così da attirare un numero crescente di passeggeri.

Dall'altro si vuole inserire la nostra nazione in un sistema europeo di collegamenti ferroviari veloci al sud e al nord per gli spostamenti di passeggeri e quindi anche dei potenziali turisti che desiderano recarsi in Svizzera. L'eliminazione delle impegnative tratte di montagna aumenterà la capacità del trasporto per ferrovia delle merci e ne ridurrà i tempi di percorrenza: elementi molto importanti in un contesto economico globalizzato nel quale le aziende cercano di ridurre i magazzini e di avere consegne rapide e più frequenti. Vista l'importanza della Svizzera, quale corridoio di transito tra il nord e il sud dell'Europa e l'abolizione dal 2005 della limitazione al transito di autocarri pesanti superiori a 28 tonnellate, il migliora-

mento dell'offerta ferroviaria dal profilo dei tempi e della capacità di trasporto consentirà uno spostamento accresciuto dalla strada alla ferrovia del trasporto di merci su medie e lunghe distanze.

Una strategia appoggiata dalla introduzione della tassa sul traffico pesante e che verrà affiancata da altre misure e che dovrebbe consentire di ridurre sensibilmente il numero di autocarri in transito sulle nostre strade, segnatamente al San Gottardo e al San Bernardino, dagli attuali 3.870 (di cui 3.330 al Gottardo) veicoli al giorno all'incirca alla metà.

Va detto che rispetto al 2000 il traffico attraverso le Alpi, inclusi Gran San Bernardo e Sempione che nel 2004 hanno registrato solo 466 veicoli al giorno, è su questi 4 assi diminuito del 19%. Con questa strategia di trasferimento perseguita dalla Svizzera le autostrade diventeranno più libere per le automobili leggere, meno pericolose e anche l'inquinamento provocato dai mezzi pesanti dovrebbe ridursi assai, con di riflesso un miglioramento della qualità della vita soprattutto nelle regioni attraversate e in primo luogo nel Cantone Ticino. E tuttavia importante che anche le nazioni a noi vicine affrontino seriamente e in modo analogo il problema del trasporto delle merci su strada. In Italia, soprattutto nella media e lunga distanza, la ferrovia dovrebbe sostituire il trasporto per autocarro e favorire così una circolazione più fluida sulle autostrade e la riduzione dell'inquinamento. In caso contrario, fra non molto non si potrà quasi più circolare in Italia, a meno di sopportare disagi crescenti e tempi di percorrenza sempre più lunghi. L'Italia si sta pure muovendo nella realizzazione dei tracciati ferroviari ad alta velocità: una infrastruttura che potrebbe dare un sensibile contributo alla rinuncia a molti spostamenti in automobile e a un certo decongestionamento negli aeroporti principali, sempre meno competitivi per voli interni di breve durata, ma con tempi di imbarco e di sbarco sempre più lunghi. Soltanto con un'offerta ferroviaria moderna e ampia anche la domanda da parte delle persone e le quantità di merci non potranno che aumentare sensibilmente, come l'hanno già dimostrato gli investimenti nei treni ad alta velocità realizzati finora in Francia e in Spagna e i recenti miglioramenti introdotti nella Svizzera interna dallo scorso dicembre.