

Expo 2015

TRASPORTI FERROVIARI

Gottardo pronto,
l'Italia insegue

Marco Morino ▶ pagina 18

Grandi opere. La Svizzera fissa al 1° giugno 2016 l'inaugurazione della più lunga galleria ferroviaria del mondo

- Il nodo degli allacciamenti con l'Italia

Gottardo, scatta il conto alla rovescia

Marco Morino
MILANO

La frase clou arriva a circa metà discorso: «Ci aspettiamo che i nostri vicini (Italia e Germania, ndr) rispettino le promesse fatte e realizzino le opere di connessione ad Alptransit. Da parte nostra, siamo fiduciosi che gli impegni saranno mantenuti. Abbiamo fiducia nell'Italia». A parlare è la ministra dei Trasporti svizzera, Doris Leuthard. La consigliera federale approfitta della vista a Expo (padiglione svizzero) per annunciare che la galleria di base del Gottardo, il tunnel ferroviario più lungo del mondo, sarà inaugurata ufficialmente tra meno di un anno: il 1° giugno 2016. La consigliera insiste sull'importanza per la Svizzera e per l'Europa di quest'opera, che potenzierà il corridoio nord-sud per il traffico merci. Con la nuova ferrovia transalpina, che oltre al Gottar-

CORRIDOIO RENO-ALPI

Con la nuova ferrovia transalpina il traffico merci sull'asse nord-sud dell'Europa beneficerà di un enorme ampliamento di capacità

do prevede anche la galleria di base del Ceneri (agibile dal 2019), il traffico merci sull'asse nord-sud beneficerà di un enorme ampliamento di capacità. In futuro sulla tratta potranno viaggiare sino a 260 treni merci (contro gli attuali 180) e 65 treni passeggeri al giorno.

Un'opera colossale, che ha richiesto investimenti per 23 miliardi di franchi svizzeri (12,2 miliardi di franchi il costo totale effettivo della sola galleria di

base del Gottardo), sottoposta nel '98, tramite referendum, al giudizio dei cittadini elvetici. Nella galleria di base di Gottardo, lunga 57 chilometri, i treni passeggeri transiteranno di regola a 200 chilometri orari; in futuro sarà possibile raggiungere punte di 250 chilometri orari. La riduzione dei tempi di percorrenza, chiariscono le ferrovie svizzere, avverrà per gradi a partire dal 2016. Una volta conclusi i lavori sull'intero asse del San Gottardo, incluse le tratte di accesso e la galleria di base del Ceneri, il risparmio di tempo tra Zurigo e Lugano sarà pari a circa 45 minuti. Per quanto riguarda il trasporto merci, poiché l'obiettivo primario della Svizzera è trasferire sui treni il maggior numero possibile di Tir, sottraendoli così alle strade, l'asse ferroviario del Gottardo sarà dotato di un corridoio di quattro metri, che consentirà alle imprese logistiche di trasportare su rotaia i semirimorchi con altezza agli angoli di 4,0 metri e larghezza di 2,6 metri.

Per dispiegare appieno i suoi effetti è necessario che anche la parte a sud del progetto Alptransit, da Milano a Genova per intenderci, sia in grado di sostenere i maggiori volumi di traffico. E qui entra in gioco l'Italia, che ha il dovere di adeguare l'infrastruttura ferroviaria alle esigenze di traffico che il tunnel di base del Gottardo determinerà, sia a nord che a sud delle Alpi, nell'ottica del completamento del corridoio Reno-Alpi.

Diventa fondamentale, quindi, potenziare le linee di accesso ad Alptransit come previsto dall'accordo sul traffico merci sottoscritto dai governi di Italia e Svizzera nel 2013, che disciplina

anche il finanziamento delle opere. Particolare importanza riveste la linea ferroviaria Bellinzona-Luino-Gallarate-Novara, che permette di sfruttare le opportunità del tunnel di base del Gottardo sin dal 2017. La Svizzera metterà a disposizione 120 milioni di euro per gli adeguamenti delle sagome sulla linea di Luino e l'Italia investirà 40 milioni di euro sulla linea Milano-Chiasso.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

