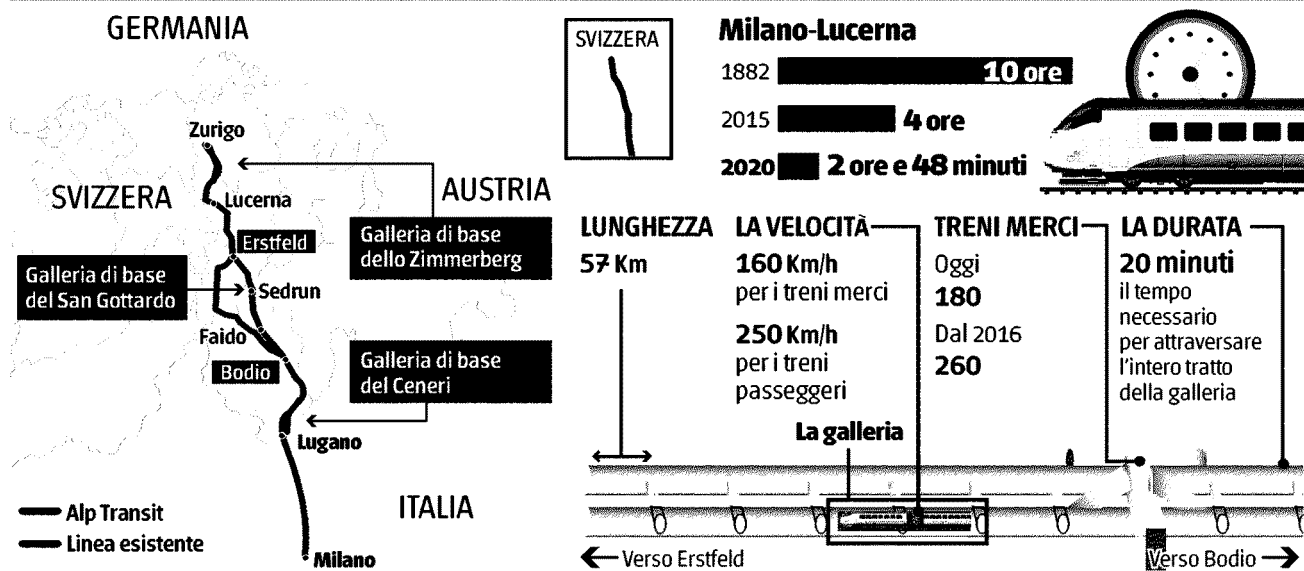


GOTTARDO DEI RECORD Rivoluzione nei collegamenti ferroviari

Tunnel svizzero 6 mesi prima E noi qui ad aspettare la Tav...

Completato in largo anticipo e senza aumenti dei costi il traforo che avvicina di oltre un'ora Milano e Zurigo

LA GALLERIA**Andrea Colandrea**

■ Tra dieci giorni il trasporto ferroviario europeo entra in una nuova era. La Svizzera, il primo giugno, inaugurerà infatti solennemente, con sei mesi d'anticipo, il suo progetto del secolo, avviato nel lontano 1998: la galleria di base del San Gottardo, colonna portante della Nuova trasversale ferroviaria alpina, per la cui effettiva messa in esercizio occorrerà tuttavia attendere la prima settimana di dicembre, con l'entrata in vigore del nuovo orario ferroviario. Formalmente tutto è già pronto nel Canton Ticino per i festeggiamenti che avranno luogo alla presenza delle diverse autorità: oltre al Consiglio federale in corpore, presenzieranno alla manifestazione anche numerosi ospiti illustri, tra cui il premier Mat-

teo Renzi e la cancelliera tedesca Angela Merkel, in un'apposita area allestita di tutto punto già da diversi giorni, situata a pochi chilometri dall'ingresso Sud del traforo.

Il tunnel più lungo al mondo, che con i suoi 57 chilometri collegherà il Comune di Bodio (alto Canton Ticino) a quello di Erstfeld, nel Canton Uri, si trova sull'asse più trafficato d'Europa, che da questa parte del confine, corre parallelo - a una distanza di circa 400 chilometri in linea d'area - alla rete ferroviaria del Brennero con l'omonima galleria. Un altro tratto di vitale importanza per i trasporti europei e che dovrebbe essere integrato, pur in tempi non ancora del tutto chiari per i ben noti nodi da sciogliere tuttora sul tavolo, dal progetto TAV in cantiere tra la Valle di Susa e la francese Mo-

rana, sull'asse Torino-Lione. Su un fazzoletto di ferrovia, cioè, lungo 230 chilometri, di cui il tratto in galleria indicato sulle planimetrie raggiunge a sua volta i 57 chilometri e contro la cui realizzazione, da anni ormai, si è scatenato il mondo dell'antagonismo.

Il tunnel del San Gottardo, interamente finanziato dalla Svizzera (che ha messo complessivamente sul tavolo 23 miliardi di franchi, oltre 20 miliardi di euro), assumerà un'importanza strategica ancora maggiore per tutta la viabilità alpina, permettendo alla rete ferroviaria nazionale in direzione del confine, in ottica italiana, di tagliare di almeno di un'ora i tempi di percorrenza per il traffico viaggiatori e quello merci a cavallo del Nord e del Sud Europa, con evidenti ricadute positive per en-



trambi i settori.

Se attualmente da Milano chi sale su un treno rapido impiega tre ore e 45 minuti per giungere a Zurigo, domani potrà approdarvi in sole due ore e mezza. Una piccola rivoluzione, insomma, che grazie all'allacciamento della ferrovia alla rete dell'alta velocità, in Svizzera ha già fatto scaturire una costellazione di collaborazioni: per esempio, nelle ultime settimane, nei settori del turismo e della formazione, tra le città di Bellinzona e di Lucerna. Tutte sinergie, queste ultime, che ovviamente interessano da vicino anche la Lombardia, come ha recentemente ribadito il presidente della Regione Roberto Maroni. Il progetto Alp-transit, si diceva, entra in una nuova fase. Entro il 2020 sarà ultimato anche il tunnel di 15,4 chilometri, sotto il Monte Ceneri, come pure quello di 22,1 chilometri dello Zimmerberg, tra Zugo e Zurigo.

Progetti su progetti, a suon di miliardi. La posta in gioco è quella della fluidità e di una maggiore rapidità del traffico ferroviario a cavallo delle Alpi. Senza dimenticare le ricadute ambientali: l'intento dell'Autorità svizzera è di trasferire una parte consistente del traffico dalla strada alla ferrovia.