

Benvenuti in Svizzera corridoio sostenibile delle ferrovie europee

Sostenibilità. È questo il binario che stanno percorrendo i lavori del progetto ferroviario Nfta (Nuova ferroviatransalpina), uno dei più grandi piani infrastrutturali a livello mondiale, che prevede il potenziamento dei due assi nord-sud che attraversano la Svizzera. Le Alpi rappresentano da sempre l'ostacolo più grande alla circolazione nel Vecchio Continente di persone e merci. Vie di comunicazione economicamente ed ecologicamente sostenibili, ma al contempo veloci: situata in uno dei polmoni d'Europa, la Svizzera è oggi in prima linea nella costruzione di nuove gallerie per la creazione di una ferrovia pianeggiante che contribuisca ad abbattere le emissioni di CO2 provocate dal traffico su gomma: «I suoi elementi chiave sono costituiti da tre nuove gallerie, partendo dall'asse Lötschberg-Sempione, ultimato nel 2007», spiega Max Friedli, direttore dell'Ufficio federale dei trasporti svizzero, intervenuto a «MercinTreno», forum internazionale organizzato a Roma da Federmobilità. «La Lötschberg ha permesso alla Svizzera di aumentare le capacità di trasporto ferroviario e di accorciare significativamente i tempi di percorrenza nel traffico viaggiatori», prosegue Friedli, sottolineando che l'altro asse della Nfta, quello che poggia sulla nuova galleria del San Gottardo e del Monte

Ceneri, sarà invece il primo collegamento ferroviario transalpino a essere realizzato sotto forma di ferrovia pianeggiante continua. Con i suoi 57 chilometri di lunghezza sarà la galleria più lunga al mondo, nonché il tassello più importante di questo progetto. Il punto più elevato si situerà a soli 550 metri sul livello del mare, contro i 1.150 metri dell'attuale ferrovia, riducendo così di un'ora e mezza il viaggio da Zurigo a Milano. Oggi è già stato scavato il 90% della galleria, per un totale di 24 milioni di tonnellate di roccia asportate.

Perseguendo obiettivi di protezione dell'ambiente e di sviluppo sostenibile, la Svizzera intende trasferire progressivamente il traffico merci transalpino dalla strada alla rotaia, evitando il passaggio di quasi 1,3 milioni di autocarri all'anno. Con il previsto dimezzamento di questa cifra a 650.000 autocarri sarà quindi possibile ridurre sensibilmente l'inquinamento sia atmosferico che acustico, senza contare che gran parte del sistema ferroviario sarà alimentato da energia idroelettrica. «Un progetto ambizioso che costerà circa 13 miliardi di euro, di cui 7 miliardi solo per la realizzazione dei tunnel ferroviari del San Gottardo e del Monte Ceneri», aggiunge Friedli, ricordando che stiamo parlando della zona più produttiva dell'intera Europa, che dal sud dell'Inghilterra raggiunge l'Italia. «È interesse della nostra politica per i trasporti potenziare l'asse nord-sud e concordare le strategie con l'Italia, quale paese partner».