



LA STORIA
 Il tunnel si rifà il look



Verso la Tav. Dal 1907 è una delle poche gallerie aperte ai treni merci lunghi più di 600 metri

Il Sempione attende il Terzo valico

di **Paolo Piacenza**

Centoquattro anni fa, quando, il 15 maggio del 1906, re Vittorio Emanuele III e il presidente elvetico Ludwig Forrer inaugurarono ufficialmente il traforo del Sempione, gli occhi del mondo si rivolsero con ammirazione a questo angolo alpino. L'opera compiuta era al pari del canale di Suez, o al progettato canale di Panama: tra Svizzera e Italia era stato realizzato il più lungo tunnel del mondo.

Centoquattro anni dopo, le due gallerie di 19.803 metri che collegano Iselle a Briga continuano ad essere una delle più importanti infrastrutture dell'intero sistema europeo. Oggi ad infilarsi nelle due canne di quello che resta il nono tunnel ferroviario al mondo per lunghezza, non sono più le carrozze del Simplon Orient Express. Sono le auto dei vacanzieri che approfittano del servizio di trasporto auto, i treni merci che corrono lungo il corridoio intermodale europeo 24 Genova-Rotterdam, i treni dei pendolari del lavoro.

Proprio loro, i transfrontalieri, in media 1.100 ogni giorno dal Verbano Cusio Ossola al Vallese, guardano al Sempione con affetto e un po' di preoccupazione. Perché quella strada ferrata che garantisce lavoro e rimesse tanto più preziose in una lunga stagione di crisi deve, per forza di cose, essere aggiornata, migliorata. Ma i lavori, nonostante gli sforzi, creano disagi: treni soppressi, aumento dei costi di trasporto. Dal 14 giugno sulla linea del Sempione si lavora; fino all'1 dicembre, salvo ritardi, la galleria elicoidale di Varzo è chiusa nelle ore centrali della giornata, con conseguente cancellazione di 12 treni locali.

La galleria di Varzo è un altro capolavoro di ingegneria ferroviaria. Fu ultimata nel 1904, due anni prima del grande traforo: 2.965 metri a 360 gradi, realizzata così per superare in breve spazio i 170 metri di dislivello che separano la stazione di Varzo dall'imbocco del tunnel a Iselle. La più grande elicoidale del mondo, all'epoca. Le ferrovie svizzere, che gestiscono l'infrastruttura, hanno avviato un intervento di miglioramento: «I lavori erano pro-

grammati da tempo - spiega l'assessore provinciale ai Trasporti del Verbano Cusio Ossola, Gianpaolo Blardone - per creare un canale di scolo e limitare il dislivello che si è creato abbassando uno dei due binari. I problemi per i pendolari ci sono, ma si sono limitati ricorrendo al trasporto via pullman». Ma Alberto Della Patrona, italiano, transfrontaliere, dipendente delle Ferrovie svizzere ed esponente del sindacato elvetico Sina, lamenta però che i pullman sono pochi: «E comunque costano 4 euro in più al giorno a ogni frontaliere, perché Rfi non ha più stanziato fondi per coprire i costi».

Della Patrona è preoccupato perché in futuro i disagi potrebbero aumentare anche per chi si muove in auto. In ballo, da fine 2011, ci sono i lavori sulla galleria stradale di Montecrevola: comporteranno la chiusura totale almeno per un anno, ma i tir lungo la vecchia strada non passano. Quindi prima si dovranno allargare alcuni tornanti del vecchio tracciato, poi si potrà intervenire per la messa in sicurezza del tunnel.

Nonostante i disagi, tutti sono consapevoli che i lavori si devono fare. Perché il Sempione continua a essere una risorsa. E potrebbe esserlo molto di più, per il Vco, per le regioni di Nord Ovest, per i due paesi, Svizzera e Italia.

La Svizzera la sua parte la sta facendo, eccome. A partire proprio dal vecchio Sempione: nel 2012 le Ferrovie federali avvieranno i lavori di ammodernamento del tunnel, che dureranno due anni. «Gli interventi - spiegano da Berna - concernono la linea di contatto, i canali di drenaggio dell'acqua, la linea di trasporto dell'energia elettrica, la massicciata e i binari». Le Ffs ritengono di poter intervenire «senza provocare grosse ripercussioni sul traffico ferroviario merci e viaggiatori».

Già oggi la linea del Sempione è una di quelle considerate più efficienti in Europa per il traffico merci. Con il Brennero e alcune tratte nel Nord Est è una delle poche italiane su cui possano viaggiare treni merci da 600 metri di lunghezza. «La linea del Sempione va ammodernata ma nello scenario italiano

resta eccellente - dice Umberto Ruggerone, responsabile Sviluppo del Centro intermodale merci (Cim) di Novara -. Oltre Novara, invece, i treni vanno divisi in due». Con un conseguente raddoppio dei costi e la perdita del vantaggio competitivo garantito dall'intermodalità in tutto il resto dell'Europa, prosegue Ruggerone: «E dire che in Europa si stanno sperimentando treni da 1000 metri».

Il problema maggiore, per il vecchio Sempione, è dunque a valle, in pianura, là dove non ci sono dislivelli da vincere o rocce da scavare. Gli svizzeri nel 2007 hanno inaugurato il tunnel di base Loetschberg, proprio a Nord del Sempione: 34,5 chilometri, per un terzo a doppia canna. Dall'Ufficio federale dei trasporti di Berna spiegano che è improbabile che il futuro programma Rail 2030 preveda il raddoppio della parte a una sola canna. Magià così il tunnel ha ridotto i tempi di percorrenza di molto. E nel 2017 sarà ultimato anche il tunnel di base del San Gottardo: con i suoi 57 chilometri sarà il più lungo al mondo. All'Italia invece, sul corridoio 24, prima e più del Terzo valico, serve un miglioramento delle linee, delle strutture intermodali e del porto di Genova, ribadisce Ruggerone: «Perché la domanda potenziale è enorme».

L'assessore Blardone rivela che sull'asse da Domodossola a Milano si punta a un miglioramento della linea recuperando qualche risorsa grazie all'Expo 2015. Secondo Ruggerone questa scelta non penalizza l'interporto di Novara: «Non ragioniamo in termini di concorrenza: il terminal di Busto-Gallarate ha bisogno di maggiore afflusso e quindi è giusto che quella linea venga potenziata. Il Cim di Novara è invece saturo, si sono individuate le aree per il raddoppio, le risorse si trovano. Il problema è l'atteggiamento di Ferrovie dello Stato: è difficile anche contattarli». Per la cronaca, il Gruppo Fs non ha dato risposte neanche a «Il sole 24 Ore Nord Ovest».

Poi c'è il nodo delle linee. «Per poter accogliere i convogli per il trasporto merci da 35 vagoni, già impiegati in alcune parti d'Europa - spiega Bruno Dalla Chiara, professore di Trasporti al Politecnico

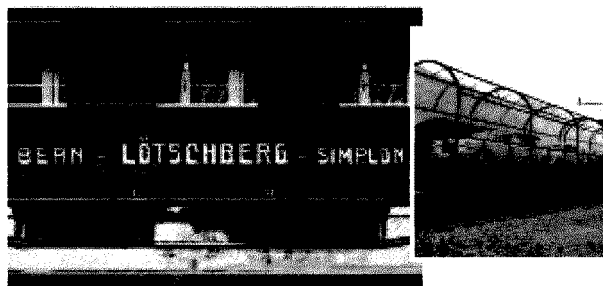
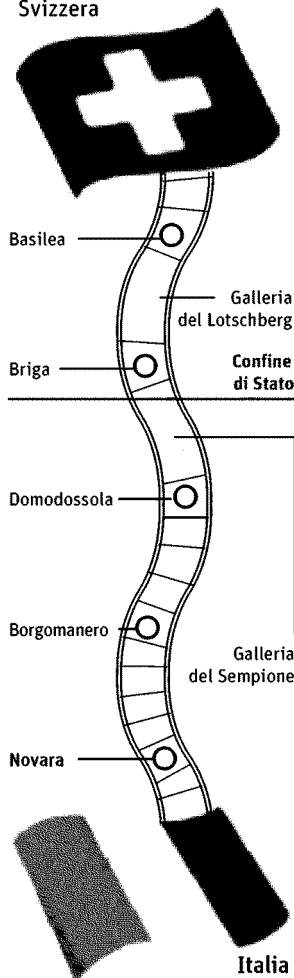


di Torino - servono binari operativi dei terminal sufficientemente lunghi, talvolta l'adeguamento dei binari d'incrocio e di precedenza, nelle stazioni e lungo le linee, nonché materiale di trazione adatto». Qui, dice Dalla Chiara, si deve scegliere tra strategia e tattica: «In termini energetici risulta strategico investire sulle ferrovie per le medie e lunghe percorrenze. È vero che oggi Trenitalia Cargo lamenta limiti della domanda reale, ma se s'investisse per consentire l'esercizio di treni merci lunghi 700-750 metri, si potrebbero determinare economie di scala che favorirebbero la domanda».

Il tracciato

La mappa dell'asse ferroviario Novara-Basilea, con il tunnel del Sempione al centro della direttrice

Svizzera



Passato, presente e futuro. Dall'altro in basso, vetture storiche del traffico passeggeri e merci (auto in particolare), il nuovo tunnel del Loetschberg e un tratto della ferrovia in territorio elvetico