

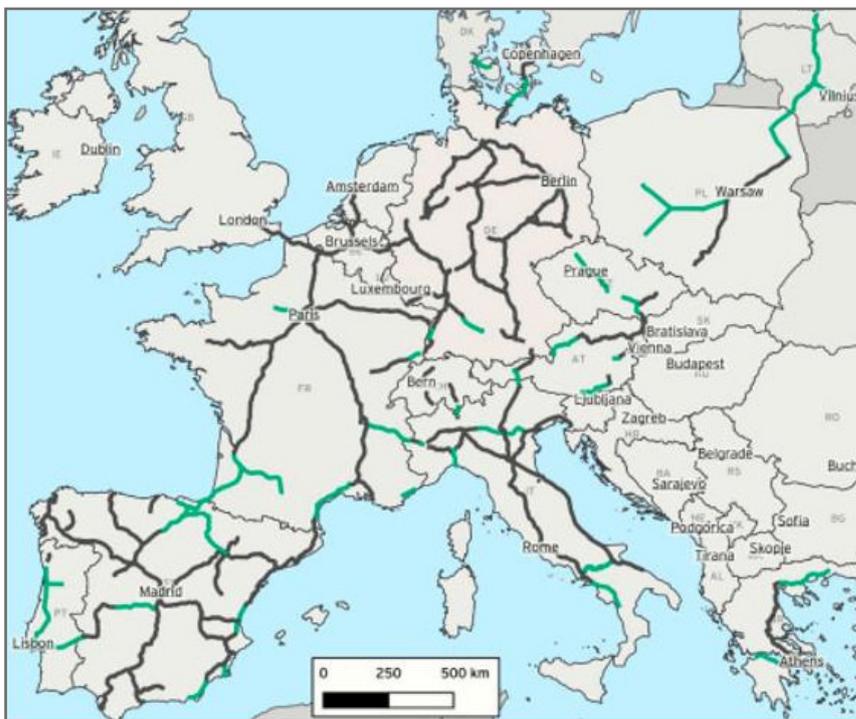
Ferrovia, croce e delizia

di Remigio Ratti

Due settembre 2024. Dopo un lunghissimo anno dal grave deragliamento di un convoglio merci, la galleria ferroviaria di base del San Gottardo, la più lunga del mondo (57 km) si riapre anche ai treni passeggeri.

Una **delizia**, per il guadagno di un'ora nel tragitto transalpino: rispetto al 2015, grazie anche alla galleria del Ceneri (15 km), il traffico era aumentato in 7 anni del 48 %. Con il prossimo orario tra Zurigo e Lugano vi sarà un treno ogni mezz'ora. Se la godranno i numerosi utenti di un pendolarismo di giornata, sempre più possibile per chi lavora e per gli amanti della "Sonnenstube". Il tutto con effetti che nel tempo diventano strutturali per i rapporti economici, sociali e culturali tra la Svizzera italiana e la Svizzera interna. Sarà un beneficio per entrambi le parti? Oppure, prevarranno le forze metropolitane, della "Great Zürich", specie considerando anche Zugo e Lucerna? È troppo presto per dirlo, anche se molto dipende dalla capacità strategica di anticipare (poco, di fatto), accompagnare e rispondere ai nuovi trend. Per ora, solo la nuova Bellinzona mostra chiare accelerazioni.

Tornando alla ripresa del normale esercizio ferroviario rimangono purtroppo le **incertezze** quanto alla capacità di impedire incidenti come quello del 10 agosto 2023; fortunatamente senza vittime, ma con ben 7 chilometri di binari e una cruciale porta di comunicazione tra le gallerie da rimettere a nuovo. La tecnologia con centinaia di sensori e decine di punti di controllo certo potrà assicurare, ma mancano a livello europeo sistematici controlli nella gestione di oltre un centinaio di migliaia di carri merci (in parte



Rete europea AV: in nero: oggi; in verde: scenario 2030.

privati), mentre pesano le componenti nazionalistiche che ancora caratterizzano le reti ferroviarie.

E qui arriviamo alle **note dolenti**: in prima fila dalla Germania, e non è una sorpresa, con evidenti lacune di rete e i disservizi, ora evidenziati dai campionati europei di calcio. I ritardi nel raddoppio della linea a sinistra del Reno – da Basilea a Karlsruhe – colpiscono in primo luogo il trasferimento delle merci dalla strada alla ferrovia. È in discussione una partecipazione della Svizzera (fino a mezzo miliardo di franchi) per il potenziamento dell'alternativa francese di sponda destra del Reno, da Basilea a Strasburgo. Ma vi è da chiedersi se in fondo non vi siano stati e ci siano tuttora errori strategici anche da parte elvetica: perché sono stati disattesi gli accordi del 1999 con Germania e Italia, per la congiunzione ad AlpTransit da frontiera a frontiera; per l'egocentrismo degli indirizzi di "Prospettive ferrovia 2050", appena approvati dalla Berna federale. Risultato? Lo si deduce dalla cartina! Vedi l'antistorico aggiramento del nostro Paese, almeno per quanto riguarda la rete europea dei treni ad alta capacità/velocità.