

LE NUOVE SAGOME FERROVIARIE PER ATTRAVERSARE LA SVIZZERA

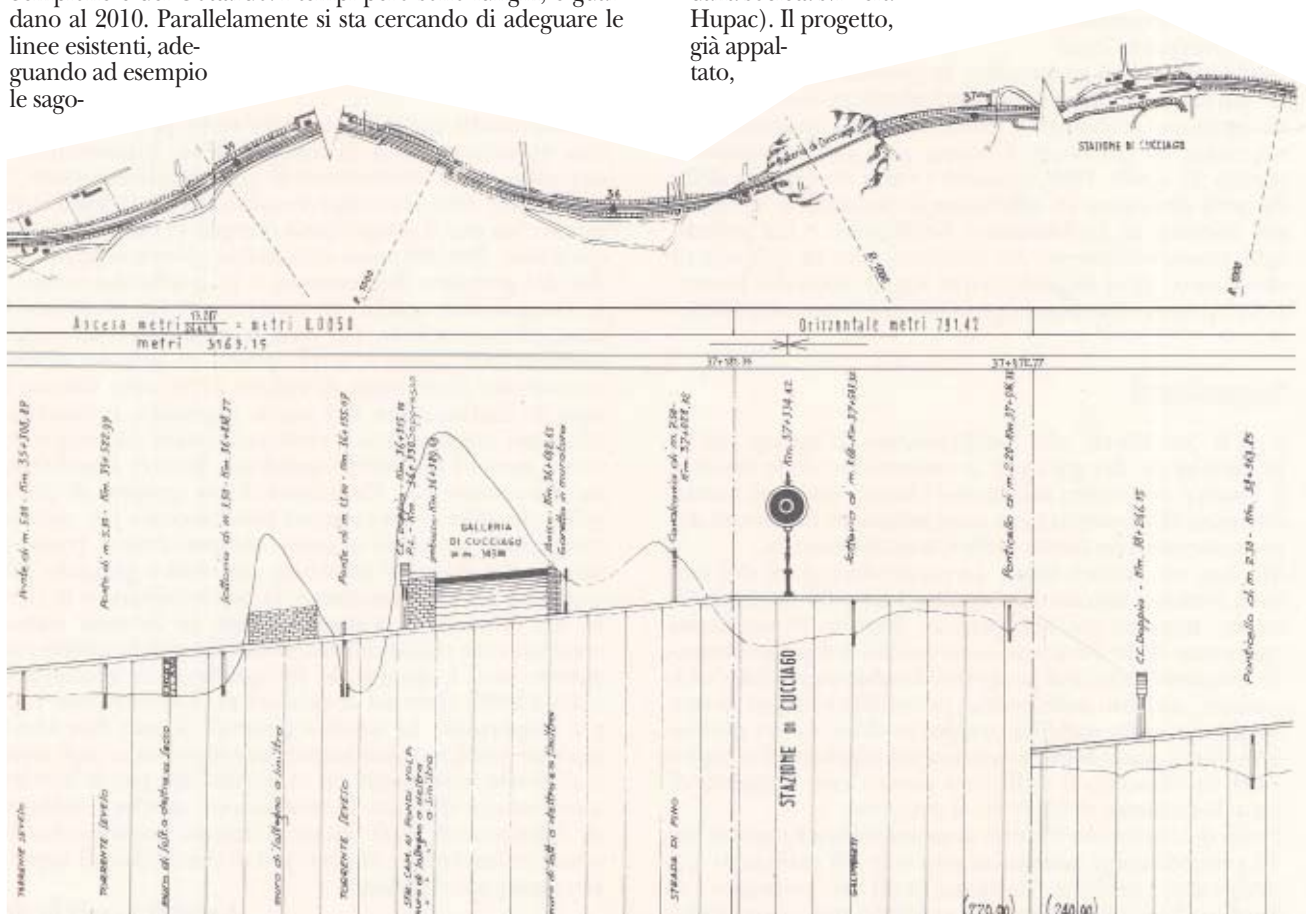
Sulla linea Milano-Chiasso sarà realizzato uno degli interventi previsti per superare il problema strutturale del trasporto combinato, cioè la sagoma limite ferroviaria, che in alcuni punti non consente il doppio elemento sovrapposto treno-mezzo su gomma

Il referendum svizzero del febbraio scorso, che impone il trasferimento su rotaia, entro dieci anni, di tutto il traffico di transito dei Tir, rende di estrema attualità il problema dei collegamenti fra l'Europa e l'Italia, e investe pesantemente tutto il sistema dei trasporti internazionali su strada e le possibili alternative intermodali. I nodi non sono solo politici, ma soprattutto strutturali. In particolare, come previsto del resto nei piani della Cee per la realizzazione di una rete intermodale, è necessario affrontare e risolvere il problema della sagoma limite ferroviaria che, specie per le gallerie, limita fortemente il passaggio di convogli combinati con automezzi caricati su carri ferroviari, le cosiddette autostrade viaggianti.

In svizzera si sta lavorando alla realizzazione di nuove linee che, attraverso ulteriori trafori, potenzieranno i valichi del Sempione e del Gottardo. I tempi però sono lunghi, e guardano al 2010. Parallelamente si sta cercando di adeguare le linee esistenti, adeguando ad esempio le sago-

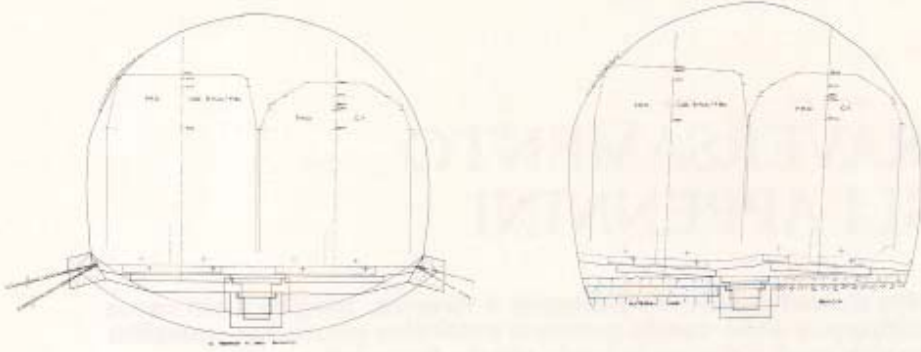
me di importanti gallerie come quella del Lötschberg. In Italia le FS hanno sviluppato una serie di progetti per l'adeguamento di alcuni valichi dell'arco alpino, in particolare Chiasso e Domodossola (e quindi Gottardo e Sempione) sui quali confluisce il maggiore traffico merci da e verso l'Italia. Fra questi, l'itinerario Chiasso-Milano-Bologna ha un'importanza prioritaria, oltre a presentare minori difficoltà di intervento rispetto alla linea che fa capo Domodossola-Iselle. Entrambi sono comunque già programmati dalle FS e approvati, con una legge dello Stato, nell'ambito di un piano triennale.

L'intervento sul valico di Chiasso poi, si dimostra la risposta più adeguata e tempestiva alle esigenze svizzere, facilitando il traffico fra il Gottardo e Milano Greco, l'unico terminal lombardo di un'autostrada viaggiante internazionale (gestito dalla società svizzera Hupac). Il progetto, già appal-



▲ Planimetria e profilo della linea ferroviaria Milano - Chiasso, in corrispondenza della galleria di Cucciago, dove

è previsto uno degli interventi più significativi del progetto, in corso, di adeguamento della sagoma ferroviaria.



prevede una serie di interventi sulle infrastrutture per consentire la transitabilità dei trasporti di container (da 2,44 a 2,90 metri) su un carro alto 1,17 metri (corrispondente alla sagoma standard europea "Gabarit" B), nonché dei trasporti di semirimorchi non accompagnati, alti 3,90 metri, su carri tipo "Poche" (codifica P 60) e di automezzi aventi spigolo laterale di 3,80 metri di altezza, caricati su carro ultra basso alto 41 centimetri.

Quest'ultimo corrisponde alla cosiddetta "autostrada viaggiante". I nodi principali sono quattro, in corrispondenza di altrettanti manufatti, soprattutto gallerie e cavalcavia. Il primo riguarda la galleria che dalla stazione di Monza porta a nord dalla città; qui è prevista la scalpellatura dei piedritti e il rifacimento della linea con spostamento laterale dei due binari: operazioni necessarie perché i convogli del trasporto combinato hanno una sagoma cinetica (cioè in movimento) più ampia rispetto ai convogli ordinari.

Il secondo, nel tratto Monza-Lissone, investe un muro di controripa del quale è prevista la demolizione e ricostruzione a 2,5 metri dalla rotaia più vicina, con conseguente spostamento dei pali della linea di tensione elettrica e di varie condutture. Il terzo consiste nell'adeguamento della galleria di Cucciago, a 35 chilometri da Milano, le cui strutture murarie sono state già abbondantemente ridotte in occasione di precedenti adeguamenti di sagome; qui si prevede la scalpellatura di tratti di piedritti e di calotta, il consolidamento dei piedritti mediante micropali, la demolizione parziale del solettone di fondo in pietrame cementato per poter abbassare il piano dei binari, il conseguente abbassamento del piano del ferro e lo spostamento laterale dei binari. Infine, l'ultimo nodo significativo è un cavalcavia a Vertemate, pochi chilometri oltre Cucciago, per il quale va scalpellata la spalla sul lato dei binari dispari.



▲ In alto, sezioni della galleria di un valico ferroviario con l'ipotesi di adeguamento della sagoma per il transito, su

un solo lato, di treni alti 4,5 metri (tipo P. 80). Qui sopra, pianta della rete ferroviaria europea elaborata dall'Interunit -

Uif nel 1992, dove sono indicati, se esistono, i limiti di sagoma per ciascun tratto.