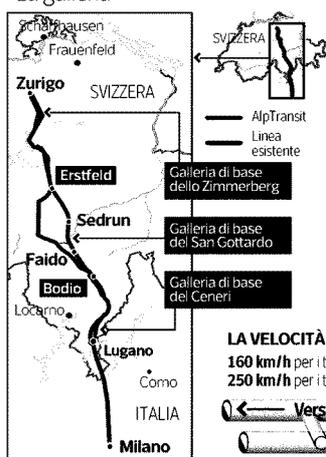


La galleria



Fonte: AlpTransit



LA VELOCITÀ

160 km/h per i treni merci
250 km/h per i treni passeggeri

TRENI MERCI

Oggi: 180
Dal 2016: 260

LA DURATA

20 minuti: il tempo necessario per attraversare l'intero tratto della galleria



Milano-Lucerna

1882	10 ore
2015	4 ore
2020	2 ore e 48 minuti

I primi cinque tunnel

	Inaugurazione
1 San Gottardo (Svizzera)	2016
2 Seikan (Giappone)	1988
3 Eurotunnel (Gran Bretagna/Francia)	1994
4 Yulhyeon (Corea del Sud)	2015
5 Lotschberg (Svizzera)	2007

Il nuovo Gottardo tunnel dei record

Lungo 57,1 chilometri, collegherà Milano a Zurigo in meno di tre ore
L'inaugurazione il 1° giugno (con un anno di anticipo)

«È tutto pronto in Svizzera per l'inaugurazione del nuovo tunnel ferroviario del San Gottardo che avverrà il primo giugno. Un conto alla rovescia durato 17 anni che, con precisione proverbiale, svelerà al mondo la grande opera dei record: con i suoi 57,1 chilometri è la più lunga del mondo battendo quello di Seikan, in Giappone, «fermo» a 53,9 chilometri. Non solo gli elveticci sono riusciti ad anticipare di un anno l'abbattimento dell'ultimo diaframma ma hanno rispettato il budget preventivato di 2,3,5 miliardi di franchi svizzeri.

Un successo possibile grazie anche all'impegno dei lavoratori delle aziende di 15 Paesi che sono stati impiegati in tre turni, sino a 2.400 unità al giorno. Del resto, i numeri di

quest'opera che si estende da Erstfeld (portale Nord, nel cantone di Uri) fino a Bodio (portale Sud, Canton Ticino) sono impressionanti. Quando l'11 dicembre la galleria entrerà in funzione definitivamente, potranno circolare sino a 260 treni merci (erano 180) e quelli passeggeri impiegheranno 20 minuti per attraversare il tunnel. I convogli potranno, infatti, raggiungere una velocità massima di 249 km/h (160 km/h quelli merci). Questo consentirà, entro il 2020, di far risparmiare ai passeggeri 45 minuti tra Milano e Zurigo.

L'obiettivo principale del progetto, però, è quello di trasferire su rotaia gran parte del traffico commerciale che oggi percorre, nei due sensi, la dorsale tra il Sud della Germania e il Nord dell'Italia incremen-

tando la capacità di trasporto. Con grande giovamento non solo per l'economia ma anche per l'ambiente: meno Tir in strada equivarrà a meno emissioni inquinanti.

Per il nostro Paese, poi, l'opera ferroviaria «avvicinerà» i porti della Liguria a quelli olandesi. Infatti, il tracciato fa parte integrante del «corridoio» tra Genova e Rotterdam. Un percorso ricchissimo che genera un prodotto interno lordo pari a 2.700 miliardi: il 16 per cento di tutta l'Unione europea. In particolare, il 35 per cento di questa cifra è realizzato fra Lombardia, Piemonte, Liguria e Svizzera. Secondo uno studio del Centro economia regionale dei trasporti e del turismo dell'università «Bocconi» di Milano, il com-



pletamento di quest'arteria farà aumentare, entro il 2030, il flusso delle merci del 40 per cento.

Numeri impensabili quando, nel 1882, fu inaugurata la ferrovia del Gottardo: si impiegavano dieci ore per andare da Milano a Lucerna.

Alessio Ribaudò
@AlessioRib
© RIPRODUZIONE RISERVATA

Le tappe

● Nel 1872, sotto la guida di Luis Favre, inizia la costruzione della galleria di sommità con l'impiego di 5 mila operai

● Nel 1882, con treni speciali da Lucerna a Milano e ritorno, si celebra per tre giorni l'inaugurazione della galleria ferroviaria che con i suoi 15 km è il tunnel più lungo del mondo

● Nel 1947 l'ingegnere Carl Eduard Gruner realizza lo schizzo di un'idea visionaria che riguarda una galleria di base del San Gottardo come parte di un sistema ferroviario celere

● Nel 1974 è deciso che la galleria di base ferroviaria sia a doppio binario ma il progetto è poi congelato

● Nel 1991 il Parlamento delibera per la costruzione di due gallerie di base per il Gottardo e il Lötschberg

● Nel 1992, passa il referendum (64% dei voti) con cui gli svizzeri approvano il progetto della Nuova ferrovia transalpina (Nfta)

● Nel 1993 cominciano le prime perforazioni di sondaggio

● Nel 1999 iniziano i lavori di perforazione e brillamento da parte di Alptransit

● Nel 2010, tra Sedrun e Faido, si assiste alla prima caduta principale dell'ultimo diaframma e si inizia la posa degli impianti ferroviari

Il presidente Schneider-Ammann **«Un'opera per l'Europa Ma non sia una cattedrale costruita nel deserto»**

Presidente Johann Schneider-Ammann, l'inaugurazione del tunnel di base del San Gottardo dimostra che è ancora possibile realizzare grandi opere con puntualità?

«La Svizzera ha fatto tutto il possibile per mantenere la sua reputazione ed è persino riuscita a terminare la galleria un anno prima del previsto! Ciò che conta è soprattutto il contributo che la Svizzera dà all'Europa intera. Un contributo importante, autofinanziato e approvato dal popolo elvetico con un referendum. Come svizzero, ne sono particolarmente fiero».

Il tunnel è un esempio di opera pubblica «democratica» perché voluta dal popolo?

«Decisamente sì. Il popolo svizzero si è espresso ripetutamente a favore della ferrovia e del trasferimento delle merci dalla strada alla rotaia. Nel 1992 ben il 67% della popolazione ha votato sì ad Alptransit. Nel 1998 gli svizzeri hanno pure accettato l'istituzione di un fondo per il finanziamento dei trasporti pubblici, tra cui Alptransit».



Quali grandi opere mancano adesso per completare il vostro grande piano per velocizzare i trasporti su rotaia?

«Se parliamo delle gallerie di base, il sistema di Alptransit sarà completato nel 2020 dalla galleria di base del Monte Ceneri, lunga 15,4 chilometri e situata tra Bellinzona e Lugano, che permetterà il transito di treni più alti».

Il successo del tracciato dipenderà anche dalla Germania e dall'Italia che dovranno al più presto adattare i profili delle gallerie. Siete fiduciosi sui tempi?

«Non vogliamo che diventi una cattedrale nel deserto. Con entrambi i Paesi ci sono gruppi politici e tecnici che seguono e pianificano congiuntamente lo sviluppo delle infrastrutture. In Italia i progetti sono molti, come ad esempio l'adeguamento delle sagome o della lunghezza dei binari. Complessivamente i lavori sono ben avviati».

Il piano servirà anche a rinsaldare e incrementare i rapporti commerciali e turistici tra la Svizzera e l'Italia?

«Un obiettivo dichiarato di Alptransit è proprio quello di voler ridurre le distanze e migliorare i collegamenti tra le principali città europee. Dal 2020 Zurigo sarà solo a tre ore da Milano».

A. Rib.

© RIPRODUZIONE RISERVATA