

## Alptransit: viaggio nelle viscere del San Gottardo

Pubblicato: Lunedì 15 Settembre 2003

Una sorta di maglio, un gigantesco maglio, sta perforando al ritmo di due metri per ogni ora di lavoro il ventre del massiccio del San Gottardo. Dopo la grande stagione delle imprese idroelettriche, la Svizzera torna a dettare il passo della modernità con una delle più importanti opere di genio civile mai realizzate: l'Alptransit, l'avveniristica linea ferroviaria che entro 15 anni collegherà Zurigo e Milano in 2 e 40 minuti invece delle attuali 4 ore e oltre. E che, soprattutto, sta portando alla realizzazione della galleria più lunga del mondo: 57 km nelle viscere del San Gottardo, il massiccio da sempre frontiera e transito tra il nord Italia e l'Europa continentale, "la via delle genti", come è storicamente chiamato.

Una visita in esclusiva, voluta ed organizzata da Giuseppe Giorgetti, in nome del Collegio Periti Industriali della Provincia di Varese, per alcuni politici del territorio, tra cui gli assessori provinciali Baroni e Bosco, e il consigliere regionale Reguzzoni, il magistrato della procura della Repubblica di Busto Arsizio, Sabrina Di Taranto, il responsabile della comunicazione della Sea Giorgio Mariani, un funzionario del consolato inglese e due giornalisti.

Ci hanno fatti spogliare, vestire con la tuta da operaio, stivaloni di gomma, casco protettivo, a tracolla una sorta di bombola d'ossigeno, gli auricolari alle orecchie per poter sentire le spiegazioni e gli avvertimenti della guida una volta giù, 2700 metri dentro la montagna. Questo il fronte attuale del cantiere sud, quella che da Bodio, qualche decina di chilometri dopo Bellinzona, sta avanzando verso nord fino ad arrivare al portale di Erstfeld, 57 km più su, Cantone Uri.

Abbiamo visto in movimento il mostro; qui la chiamano, con modi gentili, la talpa, o addirittura, a quella che sta scavando lungo la galleria parallela da nord verso sud, è stato dato il nome della moglie del sindaco del paese.

In realtà si tratta di una fresa, di fabbricazione tedesca, dal costo di qualche milione di euro: un braccio, lungo qualche centinaio di metri. Una struttura complessa su cui lavorano 3 squadre di operai, 24 ore su 24, divise in tre turni. Lungo il braccio ci sono nastri per trasporti di materiali, tapis roulant per far uscire i detriti di scarto, cabine di sicurezza e le cabine di comando che azionano il maglio. Il maglio vero e proprio è un pistone che aziona un disco dal diametro di una decina di metri. È il disco che, azionato, comincia a ruotare, raspando letteralmente la roccia. Una tecnica che è andata a sostituire l'antico sistema delle esplosioni.

Un lavoro che nonostante l'altissima tecnologia, richiama atmosfere dantesche o i pionieri dell'800. «Con un vantaggio – ci spiega la nostra prima guida l'ingegnere Renzo Ghiggia, dirigente del settore sud dell'Alptransit: dal punto di vista geologico ormai delle Alpi sappiamo tutto. O quasi» Questa conoscenza, pur non assoluta, permette di delineare con estrema precisione il percorso ottimale delle linee ferroviarie. Due tunnel paralleli, ciascun con un unico binario per ridurre al minimo i rischi; gallerie di fuga, stazioni di emergenza. Un progetto che fa della sicurezza un vanto.

Così come della trasparenza della gestione. Il bello della Svizzera, se si vuole.

Tutti sanno e possono richiedere informazioni. Nello specifico: la confederazione ha investito nel 1998 30 miliardi di franchi, una ventina di milioni di euro, per le opere di modernizzazione delle infrastrutture: 7 miliardi destinati alla galleria del San Gottardo. Il 55% dei fondi proviene da una tassa sul traffico pesante, il 10% da una tassa sui carburanti, il 20% dall'Iva, il resto è indebitamento. Un'opera pubblica, a tutti gli effetti.

Ecco perché, i cugini, diversamente che da noi, sono attentissimi a che l'intera comunità sia perfettamente e tempestivamente informata sui tempi, sui modi, sui costi. Siamo stati accolti nel nuovissimo Infocentro (foto), punto di informazione, museo, ristorante, costruito all'imbocco del quartiere. Una costruzione rettangolare interamente rivestita di frammenti di pietre tenuti da reticolato in metallo; un luogo visitato da migliaia di persone al mese, un evidente segno di sostegno popolare alla grande opera: «È il simbolo di questo progetto – continua Ghiggia – tutto il materiale estratto dalla montagna è riciclato sul posto, trattato e recuperato per diventare calcestruzzo, beton, utilizzato per opere idrologiche e anche in agricoltura. È uno degli oneri ambientali del progetto, oltre a quello di provvedere alla depurazione delle acque di scarico del tunnel prima di essere immesse nel Ticino che scorre a fianco». Quello che è inutilizzabile viene trasferito, lungo un altro cunicolo, realizzato pronti e via, che collega il cantiere alla valle adiacente dove è possibile scaricare materiale in esubero. Il 95% dei materiali di cantiere viaggia su rotaia, pochi i mezzi sulle autostrade.

È del resto questa la priorità dei nostri vicini, come chiarisce Benedetto Antonini, il nostro interlocutore politico, funzionario del dipartimento del territorio svizzero: « Il timore che, come succede in Francia o in Germania, il traffico su gomma possa invadere anche la Svizzera, che pure già presenta forme di restrizione. Gran parte del traffico merci da qui in avanti passerà su rotaia e ad alta velocità». Merci e uomini, naturalmente. Il Ticino si avvia a diventare un crocevia cruciale per lo smistamento. Realizzato il tunnel del Gottardo, il passo successivo sarà la galleria del Monte Ceneri: i fondi, fino a ieri bloccati dal governo confederato, pare siano ad un passo dallo scongelamento. Apertura del cantiere prevista entro il 2006, fine lavori 2016. Un tunnel che consentirà di accorciare ancora di più la distanza con l'Italia. A quel punto l'alta velocità arriverà a Lugano: qui sarà lo snodo. Da lì il progetto, per ora solo sulla carta, potrà essere un collegamento veloce, sotto il lago, con l'Italia. In gioco a quel punto entrano i collegamenti veloci con Varese e Malpensa, tramite l'Arcisate-Stabio e le altre due direttive per Milano e Como.

È chiaro l'interesse che la Lombardia ha e deve avere nel vedere crescere il progetto Alptransit, ora che le speranze di veder coronato il progetto del Corridoio 5 sono al minimo storico.

Redazione VareseNews  
redazione@varesenews.it