

E dopo il Gottardo, è l'ora del supertunnel del Ceneri

Pubblicato: Lunedì 18 Gennaio 2016



I lavori sono in corso da anni, ma **ora la gigantesca opera dell'Alptransit** – la ferrovia attraverso le Alpi svizzere – **si avvia a un anno cruciale**. Due date che definiscono una svolta: a giugno verrà consegnato il supertunnel del Gottardo, che abatterà i tempi di percorrenza tra la Svizzera italiana e quella tedesca, tra il bacino del Mediterraneo e quello del Mare del Nord. Ma prima è previsto un altro momento centrale, ormai vicino: **il 21 gennaio cadrà il diaframma della galleria del Ceneri, il “terminale Sud”** del sistema Alptransit dentro ai confini elvetici.

(foto: © AlpTransit San Gottardo SA)

Insomma, dopo anni di lavori, l'orizzonte Alptransit – **destinato a cambiare gli equilibri tra trasporto su gomma e ferrovia**, a favore di quest'ultima – è ormai vicino. **Il 21 gennaio cadrà il diaframma (ovvero l'ultimo “velo” di roccia) che separa i due fronti di scavo della galleria del Ceneri**: qui si scava dal 2010, un doppio tunnel da 15,4 km (due “canne” parallele) aperto a suon di esplosivo, a differenza del tunnel del Gottardo (molto più lungo) che è stato scavato con una “talpa”, una fresa a scudo che scava e contemporaneamente rimuove il materiale verso le spalle.

L'ultimo diaframma che separa i due fronti di scavo nella canna Ovest è di circa due metri e sarà appunto superato con esplosivo il 21 gennaio. Qualche giorno in più richiederà invece la canna Est. Le due canne e i tunnel di servizio hanno richiesto scavi complessivi di 39,8km: nella costruzione delle volte è stato reimpiegato, nei calcestruzzi, circa un quarto del materiale scavato in galleria. I lavori al di fuori della galleria sono stati altrettanto impegnativi e ad esempio hanno previsto anche lo spostamento

di un ponte sull'autostrada A2.

La canna Ovest è quella dove correranno i treni direzione Nord, verso Bellinzona-Zurigo-Rotterdam, mentre la canna Est è quella dove correranno i treni direzione Sud, Lugano-Luino-Genova. **L'entrata in servizio è prevista nel 2020**, dopo uno slittamento di un anno dovuto a un contenzioso: la galleria consentirà di ridurre da 55 a 22 minuti la percorrenza tra Lugano e Bellinzona (con benefici anche verso Locarno) e cambierà dunque anche i rapporti tra le due aree del Ticino, il Sopraceneri e il Sottoceneri, che oggi – pur vicini – fanno i conti con la “strettoia” del Ceneri.

Se quello sotto al Ceneri è un passo intermedio importante, quello di giugno **sul Gottardo** (dove la caduta del diaframma risale al 2010, vedi qui) è quasi quello definitivo: **a metà del 2016 sarà consegnato il supertunnel di 57 chilometri**, che **entrerà in funzione a dicembre** prima fase della rivoluzione del trasporto su rotaia, su cui la Confederazione ha investito somme enormi.

E in Italia? Di certo non si parla di opere gigantesche come quelle svizzere, ma solo di **adeguamenti delle linee esistenti, Luino-Gallarate, Luino-Sesto Calende-Novara** e (in prospettiva) Chiasso-Milano. È di pochi mesi fa l'annuncio di una serie di interventi per eliminare le intersezioni a raso (passaggi a livello) sulle due linee varesine, per cui **sono stati stanziati 30,3 milioni di euro**, di cui 10 da fondi regionali. Il tema dell'impatto di Alptransit rimane però sempre aperto, anche a livello politico.

Anche nella Confederazione però si lavora *anche* sulle linee tradizionali: la ferrovia ottocentesca . ammodernata – diventa parte del sistema Alptransit, adeguate e messe in rete alla nuova galleria da 57 km e alla galleria del Ceneri. **Cliccando qui** trovate il reportage sui lavori dei adeguamento “ai 4 metri” della storica linea del Gottardo.

Roberto Morandi

roberto.morandi@varesenews.it