

Il supertunnel del Ceneri accorcia le distanze e rivoluziona i trasporti del Ticino

Pubblicato: Venerdì 4 Settembre 2020



Forse mai si è vista, in Europa, un'opera così ciclopica e un cantiere così lungo: 24 anni di lavori, per scavare 72 km totali. È l'Alptransit, il sistema che consente ai treni di passare sotto le Alpi, evitando di salire in quota.

L'ultimo tassello viene posato oggi, 4 settembre 2010: dopo dieci anni di lavori Alptransit consegna alle Ferrovie Federali Svizzere il tunnel del Ceneri

Un doppio tunnel da 15,4 km: due “canne” parallele (una direzione Bellinzona-Zurigo-Rotterdam, una direzione Lugano-Milano-porto di Genova) **scavate a suon di esplosivo** nell'arco di un decennio.

Da un lato il tunnel del Ceneri completerà il sistema di collegamenti veloci passeggeri già avviati grazie alla galleria di base del Gottardo, lunga 57 km: **si potrà andare da Milano a Zurigo in 3 ore e 17? (da Varese in 2.40 ore: 40 minuti da Varese a Lugano, grazie alla nuova ferrovia, e in un'ora 53 minuti da Lugano a Zurigo).** L'aumento della domanda previsto ha spinto le Ferrovie Svizzere a programmare **un aumento del numero di treni passeggeri.**

Su versante delle merci, eliminare la dura salita sul Monte Ceneri consentirà di aumentare la lunghezza dei treni merci: l'aumento della capacità di trasporto consentirà di ridurre drasticamente il transito di camion sulle autostrade svizzere.

Con Alptransit a pieno regime da Varese si va a Zurigo in tre ore

Dal punto di vista svizzero, poi, **l'opera è una rivoluzione per il Canton Ticino**: in qualche modo “cade”, grazie al tunnel, la storica profonda distanza che separa le **due subregioni del Sopraceneri e Sottoceneri**. **Nel pratico: la nuova galleria accorcia le distanze** e consente anche di attivare nuove linee regionali, tra cui la Locarno-Lugano diretta.

Il completamento dell'opera – che entrerà in servizio a dicembre e a pieno regime nel 2023 – pone ancora **molte questioni in Italia**: l'impatto dell'aumento del traffico su linee ancora di origine ottocentesca (come la Luino-Novara a binario unico) e l'approdo di molte merci negli scali intermodali Busto Arsizio, dove i container in gran parte tornano su camion.

Anche la Svizzera ha comunque **adattato in parte la linea storica del Gottardo**, risalente a fine Ottocento: un lavoro puntuale e attento.

Nelle gallerie dell'Ottocento, costruendo la ferrovia Alptransit

La costruzione del sistema Alptransit, nell'arco di oltre vent'anni, ha visto impegnati in Svizzera migliaia di lavoratori, molti dei quali italiani. Nel cantiere del Ceneri, dal 2010, si sono registrati due infortuni mortali. I partiti della sinistra svizzera hanno anche **denunciato condizioni di lavoro molto dure da parte di alcuni appaltatori**.

Roberto Morandi

roberto.morandi@varesenews.it