

UN'OPERA AL SERVIZIO DELL'EUROPA INAUGURAZIONE DELLA GALLERIA DI BASE DEL SAN GOTTARDO

Introduzione

La galleria di base del San Gottardo, il tunnel ferroviario più lungo del mondo, sarà inaugurata ufficialmente il 1° giugno 2016. Con una lunghezza di 57,1 km, rappresenta il cuore del corridoio merci europeo Reno-Alpi e fa parte della Nuova ferrovia transalpina (NFTA) della Svizzera. Con questa opera del secolo, simbolo dei valori svizzeri quali l'innovazione, la precisione e l'affidabilità, la Svizzera fornisce un contributo essenziale all'infrastruttura dei trasporti europea. La messa in servizio commerciale da parte delle Ferrovie Federali Svizzere (FFS) è prevista l'11 dicembre 2016.

Corridoio Reno-Alpi

In termini di volume di trasporto, il corridoio ferroviario Rotterdam/Anversa-Genova è uno degli assi più importanti del traffico merci europeo. Il corridoio costeggia il Reno, attraversa il cuore industriale dell'Europa e collega centri economici in espansione quali Rotterdam, Amsterdam, Anversa, Colonia, Francoforte sul Meno, Basilea, Zurigo, Milano e Genova. Le previsioni indicano un incremento del trasporto merci su tale linea ferroviaria. L'UE attribuisce un'importanza prioritaria al corridoio Reno-Alpi e nell'arco dei prossimi anni stanzerà circa 25 miliardi di euro per il suo ampliamento. Il corridoio è stato integrato nella politica europea di sviluppo della rete transeuropea di trasporti (TEN-T), all'interno della quale svolge un ruolo di primo piano. L'obiettivo dei cinque Paesi attraversati dal corridoio Reno-Alpi, ovvero Paesi Bassi, Belgio, Germania, Svizzera e Italia, è realizzare un asse per il trasporto merci ferroviario tra nord e sud vantaggioso, affidabile e competitivo. In tale ottica questi Paesi hanno sottoscritto vari accordi per un piano di azione coordinato.

Il popolo svizzero sostiene una politica dei trasporti sostenibile

Dagli anni 1980 la Svizzera persegue una politica dei trasporti sostenibile, focalizzata sul trasferimento del traffico transalpino dalla strada alla rotaia. Il popolo svizzero ha confermato a più riprese questo indirizzo politico nell'ambito di varie votazioni popolari. L'elettorato svizzero ha approvato a larga maggioranza il progetto della Nuova ferrovia transalpina e successivamente il relativo modello di finanziamento in occasione delle votazioni del 27 settembre 1992 e del 29 novembre 1998 (in entrambi i casi con una maggioranza del 64 %). Questo grande progetto gode pertanto di una legittimazione democratica diretta.

Il finanziamento di questo grande progetto è stato garantito tramite la creazione del Fondo per i grandi progetti ferroviari (fondo FTP), alimentato da tre fonti: la tassa sul traffico pesante TTPCP (60 %), l'imposta sul valore aggiunto (30 %) e la tassa sugli oli minerali (10 %). Nel gennaio 2016 il fondo FTP è stato sostituito dal Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FIF), tramite il quale vengono ora stanziati i fondi per l'intera infrastruttura ferroviaria.

NFTA: il progetto del secolo

La Nuova ferrovia transalpina è la più grande opera edile realizzata nella storia della Svizzera. Il progetto prevede la costruzione di tre nuove gallerie di base (Lötschberg 34,6 km, San Gottardo 57,1 km, Ceneri 15,4 km) e il potenziamento delle tratte di accesso. La galleria di base del Lötschberg è in funzione dal 2007, mentre la galleria di base del Ceneri entrerà probabilmente in servizio nel 2020. La Svizzera investe circa 23,5 miliardi di franchi nella costruzione dell'NFTA (circa 21,5 mia. EUR), corrispondenti approssimativamente al 3,5 per cento del prodotto interno lordo (PIL) svizzero.

Al termine dei lavori alla galleria di base del Ceneri e alle tratte di accesso, i convogli ferroviari potranno attraversare le Alpi senza affrontare pendenze rilevanti. I tempi di percorrenza del traffico viaggiatori tra Zurigo e Lugano si ridurranno di circa 45 minuti e un maggior numero di treni merci potrà attraversare le Alpi in tempi più brevi e con meno locomotive. La nuova opera incrementa l'efficienza e l'affidabilità del trasporto su rotaia, rendendolo più competitivo e rafforzando nel contempo anche il mercato interno dell'UE. In tal modo coniuga utile economico e tutela del mondo alpino.

Galleria di base del San Gottardo: un'opera da record

I primi progetti per una galleria di base tra Amsteg e Bodio risalgono al 1947. A quasi 70 anni di distanza e dopo 17 anni di lavori, grazie ai suoi 57,1 km di lunghezza la galleria di base del San Gottardo sottrae al tunnel giapponese Seikan (53,9 km) il primato di galleria ferroviaria più lunga del mondo. L'ultimo diaframma della galleria è caduto nell'ottobre 2010. La galleria di base del San Gottardo, i cui costi ammontano a circa 12,5 miliardi di franchi (circa 11,5 mia. EUR), collega Bodio nel Cantone Ticino con Erstfeld nel Cantone di Uri.

La galleria di base del San Gottardo è un capolavoro d'ingegneria moderna. Con una copertura massima di 2300 metri è il tunnel ferroviario più profondo del mondo. Fino a 2400 persone hanno lavorato contemporaneamente nel cantiere, perforando strati di roccia molto diversi, dal granito alle rocce sedimentarie clastiche. Prima dell'entrata in servizio sono previste numerose corse di prova.

La galleria di base del San Gottardo riduce di circa 30 km il percorso dell'attuale tratta di montagna. La nuova galleria aumenterà la capacità di trasporto: ogni giorno potranno transitare fino a 250 treni merci e 65 treni viaggiatori, invece del limite massimo di 180 treni merci della storica linea alpina del San Gottardo. Nella galleria i treni viaggiatori transiteranno a una velocità fino a 200 km/h e sarà possibile raggiungere addirittura i 250 km/h.

La Svizzera investe per l'Europa

La riduzione dei tempi di percorrenza avvicina le regioni della Svizzera, ma anche Germania e Italia. Solo nel bacino di utenza compreso tra la Germania meridionale e l'Italia settentrionale, più di 20 milioni di persone beneficeranno della nuova galleria. Con questa opera la Svizzera fornisce un contributo essenziale alla politica dei trasporti europea e avvicina i paesi in Europa.

La galleria di base del San Gottardo è un'idea nata in Svizzera («an idea born in Switzerland») che la Confederazione Svizzera finanzia con mezzi propri, ma nel contempo è anche il risultato di una stretta collaborazione internazionale. I lavori di costruzione hanno coinvolto aziende e lavoratori provenienti da 15 Paesi. A titolo di esempio, le frese sono tedesche, l'esperta di pozzi è sudafricana e numerosi ingegneri e minatori provengono dall'Italia, dall'Austria o dai Balcani.

Quale ulteriore misura volta a potenziare l'efficienza del traffico ferroviario, entro il 2020 la Svizzera realizzerà un corridoio ferroviario di quattro metri per collegare Basilea all'Italia del Nord passando per le gallerie di base del San

Gottardo e del Ceneri. L'ampliamento è importante alla luce dell'incremento del segmento del traffico combinato. La Svizzera ha inoltre stanziato un importo supplementare di 990 milioni di franchi (900 mio. EUR) per potenziare l'infrastruttura ferroviaria esistente sulle tratte di accesso al San Gottardo. Nel 2014 Svizzera e Italia hanno inoltre siglato un accordo per garantire la realizzazione delle opere di ampliamento necessarie sul versante italiano. Il Parlamento svizzero ha stanziato crediti per un importo di 280 milioni di franchi (255 mio. EUR) da investire in Italia, ad esempio per la linea di Luino.

Cerimonia d'inaugurazione nel giugno 2016

La galleria ferroviaria più lunga del mondo sarà inaugurata il 1° giugno 2016 nelle vicinanze dei due portali di Erstfeld (UR) e Bodio/Pollegio (TI), alla presenza di circa 1200 invitati. I due portali nord e sud ospiteranno due cerimonie parallele e convergenti. Alla cerimonia d'inaugurazione presenzieranno il Consiglio federale in corpore, capi di Stato o di Governo degli Stati confinanti nonché ministri dei trasporti ed esponenti di alto livello dell'Unione europea. 1000 persone estratte a sorte tra la popolazione svizzera potranno inoltre attraversare per prime la galleria di base del San Gottardo a bordo dei treni inaugurali. Nel fine settimana del 4 e 5 giugno 2016 si terrà infine un evento destinato al pubblico, che offrirà ai presenti la possibilità di percorrere la galleria e visitare le aree adibite ai festeggiamenti nelle vicinanze dei portali della galleria. L'obiettivo è ringraziare la popolazione svizzera per il sostegno garantito alla Nuova ferrovia transalpina e a una politica dei trasporti ecologica in occasione delle varie votazioni popolari.

Contatti:

Responsabile progetto Cerimonia d'inaugurazione Gottardo 2016
Ufficio federale dei trasporti, Gregor Saladin
presse@bav.admin.ch
Tel: +41 58 462 36 43

Presenza Svizzera, DFAE
Andrea Arcidiacono, responsabile programma «Gottardo 2016»
andrea.arcidiacono@eda.admin.ch
Tel.: + 41 58 462 32 97
Cellulare: + 41 79 291 13 47

Presenza Svizzera, DFAE
Eric Marbach, sost. responsabile programma «Gottardo 2016»
eric.marbach@eda.admin.ch
Tel.: +41 58 462 85 12

Presenza Svizzera, DFAE
Katalin Jenni-Szaloky, responsabile eventi
katalin.jenni-szaloky@eda.admin.ch
Tel.: +41 58 462 59 92
Cellulare: +41 79 296 78 75

Fonti:

Ufficio federale dei trasporti (UFT): la Nuova ferrovia transalpina (NFTA) bav.admin.ch/alptransit/index.html

FFS, UFT, Alptransit: Gottardo 2016 gottardo2016.ch/it

Alptransit Gotthard, San Gottardo alptransit.ch/it/home/

Swiss Travel System, San Gottardo swisstravelsystem.com/it/gbt/gotthard-base-tunnel.html

Corridoio Reno-Alpi corridor-rhine-alpine.eu/

Conferenza internazionale 2015 sul corridoio Reno-Alpi, rapporto della conferenza. Anversa, 21.10.2015

bav.admin.ch/aktuell/_veranstaltungen/04980/index.html