

Sarà inaugurata il primo giugno la galleria di 57 chilometri che collega Erstfeld e Bodio e che cambierà la viabilità

# Gottardo, nel tunnel più lungo del mondo

## L'OPERA

Immaginate di immergervi in una galleria dalle parti del Circo Massimo e di sbucarne nella piazza centrale di Latina; un bel tratto, vero? Sono, metro più metro meno, 57 chilometri, le esatte dimensioni del tunnel ferroviario più lungo del mondo che sta per essere inaugurato in Svizzera, sotto il massiccio del Gottardo. A lavori praticamente ultimati, abbiamo potuto consultare in anteprima dati e curiosità dell'opera che sarà inaugurata ufficialmente il 1° giugno e che segna una tappa cruciale nello sviluppo delle infrastrutture di trasporto del Vecchio Continente. Un'occhiata alla carta geografica lo mette in evidenza: l'arcigno massiccio del Gottardo non è solo il "padre" di Reno, Rodano e Ticino, è anche l'ostacolo principale che ingombra l'asse quasi rettilineo che dalla Pianura Padana sale verso Zurigo, il bacino della Ruhr e i grandi porti del Nord. Già i Romani ne temevano le gole scoscese ma è solo nel 1220 che fu costruito il primo ponte in legno sull'orrido di Schöllenen.

## LA STORIA

Quei 60 metri in traballante legname sono i progenitori del supertunnel odierno, e diedero inizio a una storia che ha reso il Gottardo uno dei siti simbolo del progresso tecnologico nei trasporti terrestri. Il ponte in legno diventerà in pietra nel 1595; poco più di un secolo dopo (1708) ecco il primo tunnel stradale delle Alpi, ben 65 metri scavati a forza di piccone, ma sarà l'avvento del treno a far immaginare la costruzione di una galleria ferroviaria. Il cantiere inizierà nel 1872, durerà 10 anni, vi lavoreranno 5 mila operai molti dei quali italiani e di cui 199 perderanno la vita per un tunnel di 15 km, all'epoca il più lungo del mondo, che ora verrà rimpiazzato dal nuovo supertunnel. Da lì in poi è storia recente. Il boom del trasporto su gomma

**PER LA SICUREZZA DEI PASSEGGERI È STATO REALIZZATO UN CUNICOLO A PROVA DI FUMI LUNGO TUTTO IL PERCORSO**



**MULTIETNICO**  
Alla galleria hanno lavorato esperti di ogni nazione europea. A sinistra il test ferroviario



porta alla costruzione di una galleria stradale inaugurata nel 1980 e che, tanto per cambiare, è in quel momento la più lunga del pianeta ma gli anni Novanta segnano l'avvento delle tematiche ambientali, cresce la necessità di decongestionare gli assi stradali dal traffico dei Tir e, con l'immane referendum, gli svizzeri danno l'ok all'Alptransit, che comprende oltre al Gottardo i tunnel del Lötschberg e del Ceneri. In ballo ci sono 23 miliardi di fran-



**L'AMBIENTE**  
Il tunnel passa sotto il San Gottardo. A sinistra i due sensi di marcia della galleria

## La rete

### Swiss Travel System il sistema integrato

Il nuovo supertunnel non manderà in pensione l'attuale tratta ferroviaria del Gottardo. Sul percorso divenuto storico circoleranno con cadenza oraria treni RegioExpress che permetteranno di apprezzare i panorami e le sette gallerie elicoidali. Sarà l'ennesimo gioiello del sistema integrato di trasporti svizzero, lo Swiss Travel System. Ulteriore chicca per gli appassionati, il Gottardino. Tra agosto e settembre, prima dell'entrata in esercizio ufficiale della galleria, un convoglio speciale farà la spola nel tunnel con una sosta per visitare la stazione multifunzionale di Sedrun. Il ritorno è previsto lungo la linea storica. Info: [www.swisstravelsystem.com](http://www.swisstravelsystem.com)

chi svizzeri (12,2 solo per il supertunnel); a tanto ammontano i costi finali delle opere finanziati - previo altro referendum - con la tassa sul traffico pesante, l'imposta sugli oli minerali e con l'Iva. Ma entriamo ora nella galleria che, assicurano le autorità elvetiche, è stata realizzata con maniacale attenzione all'impatto ambientale soprattutto per quel che riguarda i 28 milioni di tonnellate di materiale di scarto prodotti in quasi 17 anni di scavi. Dopo la caduta del primo diaframma, il 15 ottobre del 2010, sono iniziati i lavori di allestimento dell'infrastruttura vera e propria. In queste settimane i convogli di test delle Ferrovie Federali Svizzere stanno facendo la spola tra Erstfeld (nord) e Bodio (sud) lungo le due "canne" monobinario collegate tra loro ogni 325 metri da cunicoli trasversali che servono anche da vie di fuga.

«Ci sono due fermate di emergenza» spiegano gli ingegneri addetti alla sicurezza «che danno accesso a un cunicolo parallelo tenuto sgombrato da eventuali fumi grazie a un sistema di sovrappressione. In ciascun cunicolo i passeggeri possono essere poi evacuati tramite un convoglio apposito». I treni viaggeranno in galleria alla velocità massima di 250 km orari percorrendo così l'intero tunnel in circa 20 minuti. Impressionanti i dati di traffico previsti. La galleria del Lötschberg, inaugurata nel 2007, è attraversata giornalmente da una cinquantina di convogli passeggeri e da 50 merci; a regime si prevede che sotto il massiccio del Gottardo potranno transitare sino a 260 treni merci e 65 passeggeri. Proprio per questi ultimi i vantaggi saranno consistenti; la precisione elvetica indica in 4 ore e 3 minuti il tempo di percorrenza odierno tra Milano e Zurigo; il nuovo tunnel lo ridurrà di una buona mezz'ora e quando, nel 2019, sarà aperta anche la galleria del Ceneri, nel Canton Ticino, le due capitali finanziarie saranno a meno di 3 ore di viaggio l'una dall'altra.

Marco Berchi  
© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Il traforo



**Alta velocità ferroviaria**  
**IL CORRIDOIO 24 DEI 2 MARI**  
Rotterdam-Genova  
(Da mare del Nord a Mare Mediterraneo)

**OPERATIVITÀ**  
Dal 2016 con un anno di anticipo sul programma

**PERCORRENZA**  
Il tunnel si potrà attraversare in 20 minuti alla velocità di 250 km orari

**TRAFFICO**  
260 treni merci  
65 passeggeri al giorno a pieno regime

**2.300 metri**  
È la massima copertura rocciosa

**460**  
È il massimo dislivello in metri sopra il livello del mare

**290**  
1 km complessivi dei binari ferroviari

centimetri

## Una foto, una storia

Quel re con Italo Balbo in Libia che premia i coloni più laboriosi



**IL MARESCIALLO DELL'ARIA E IL SOVRANO CON SEI PRESCELTI A BEDA VITTORIA**

**31 MAGGIO 1938**  
Vittorio Emanuele e il governatore incontrano i coloni

ha detto che la fotografia ha la sua data: 31 Maggio 1938. Il re Vittorio Emanuele in quella calda mattina di maggio premia a Beda Vittoria i coloni più laboriosi che avevano fatto fruttare bene quei campi aridi. Ventimila contadini italiani arrivati sulle navi nei villaggi bianchi avevano piantato ulivi, viti, mandorli, datteri, tabacco e cereali. Fra questi ventimila, sei di loro avevano prodotto una incredibile quantità di cereali e per questo il re in persona li premiava

con il titolo di proprietà delle terre. Era il sogno del fascismo trasformare le sabbie gialle africane in terre verdi. "Rex rex W il re Imperatore" si legge sulle strisce di tela e i funzionari libici sono comparse dentro l'alle-

gria e c'è anche un bambino sotto le gambe del suo papà robusto. Con la lente guardo gli occhi del Maresciallo dell'Aria Italo Balbo che aveva attraversato tutti i cieli del mondo e mi sembra di vedere perplessità sotto

le ciglia. Forse sono fantasie o forse un attimo, chissà cosa pensava, lui che non aveva nessuna voglia di scendere in guerra con Hitler.

A quel tempo noi italiani in Libia avevamo fatto di tutto: stermini, bombardamenti, l'impiccagione di al Mukhtar, costruzione di strade, villaggi, alberghi e monumenti, campi di ulivi ora giganti, scavi archeologici, campi di concentramento per gli ebrei, feste con champagne sotto le stelle del Mediterraneo, deportazioni di massa di pastori, vecchi, bambini e vacche magre, caccia grossa ai ribelli beduini. Ora vediamo cosa faremo ancora in Libia, ottanta anni dopo. Il teatro continua.

Giovanna Giordano  
© RIPRODUZIONE RISERVATA