



Association Européenne des Cheminots Associazione Europea Ferrovieri

Sezione Italiana – Segreteria Regionale LOMBARDIA

"BINARI EUROPEI" - "il prossimo futuro" -

... una giornata svizzera in vista dell'attivazione del più grande tunnel ferroviario europeo.

BREVE REPORT

(a cura dei Soci Roberto De Mattia e Gennaro Bernardo)

Pag. 1/3

Sabato 26 settembre un bel gruppo di soci e simpatizzanti AEC si è ritrovato alla stazione di Chiasso; la meta della giornata era il Cantiere AlpTransit di Sigrino, per osservare da vicino lo stato dei lavori di realizzazione della galleria di base del monte Ceneri, altro importante tassello del Corridoio dei due Mari, strategico itinerario europeo che collega Genova con Rotterdam.

La galleria di base del Ceneri, infatti, fa parte, insieme alla galleria di base del San Gottardo, del progetto svizzero "Nuova ferrovia transalpina", un nuovo collegamento ferroviario ad alta velocità che consentirà ai treni di attraversare le Alpi con velocità fino a 250 km/h, trasferendo inoltre buona parte del traffico merci dalla strada alla rotaia. L'entrata in funzione della galleria del San Gottardo, lunga 57 km, è prevista a giugno 2016. Sarà la più lunga galleria ferroviaria del mondo.



Questo tunnel è un traforo a doppia canna di oltre 15 km, da Vezia (a Sud) a Vigana (a Nord). A Sigrino, circa a metà strada dai due portali principali, è stata aperta una finestra intermedia di quasi 3 km che porta ad un camerone da dove è stata iniziata la perforazione, con tecnica convenzionale ad esplosivo, delle due canne in direzione nord, verso Vigana, ed in direzione sud, verso Vezia. A marzo di quest'anno sono stati abbattuti i diaframmi di entrambe le canne in direzione sud, mentre la caduta del diaframma principale, in direzione nord, avverrà entro la fine del 2015.

Da Chiasso un bel treno TILO percorrendo le sponde del Lago di Lugano, luccicante in una bellissima giornata di sole, ci ha condotto, in poco più di mezz'ora, alla stazione di Taverne-Torricella. Qui abbiamo ricevuto il primo assaggio della precisissima organizzazione svizzera, che ci ha coccolato per il resto della nostra piacevole giornata di visita. Un bell'autobus postale giallo ci attendeva fuori dalla stazioncina, per condurci in pochi minuti al cantiere di Sigrino, dove ha avuto avvio la nostra visita.



In cantiere, abbiamo subito potuto rilevare che tutto era stato allestito in modo perfetto, sia per gli appassionati di tecnica ferroviaria sia per i cittadini locali, i curiosi, e per le famiglie in cerca di trascorrere una giornata diversa.



apparecchiature e campioni di materiali, intrattenevano i visitatori, desiderosi, come noi, di informazioni e chiarimenti.

Piccoli padiglioni, suddivisi secondo le varie specialità ingegneristiche e naturalistiche (tecniche di perforazione, indagini geologiche, tecniche di rivestimento della volta e della platea, attrezzature ed impianti ferroviari, impianti di trasmissione dati, movimento terre, studio e classificazione dei terreni di risulta, sistemazioni ambientali, studi naturalistici e delle specie vegetali, ...) ospitavano esperti delle varie specialità, che con l'ausilio di immagini e diagrammi,



Association Européenne des Cheminots Associazione Europea Ferrovieri

Sezione Italiana – Segreteria Regionale LOMBARDIA

"BINARI EUROPEI" - "il prossimo futuro" -

... una giornata svizzera in vista dell'attivazione del più grande tunnel ferroviario europeo.

BREVE REPORT

(a cura dei Soci Roberto De Mattia e Gennaro Bernardo)

Pag. 2/3

I mezzi d'opera utilizzati nelle attività di perforazione, tirati a lucido per l'occasione, erano schierati in bella mostra.



Un trattamento di particolare riguardo era riservato alle famiglie, con l'allestimento di aree gioco e di ristoro e con la possibilità, per i piccoli ospiti, di mettersi addirittura alla guida dei mezzi d'opera, sempre naturalmente aiutati e sorvegliati dai tecnici. Per tutti, un grande tendone ospitava un ristorante dove birra, salsicce e pastasciutta venivano servite agli avventori affamati!

Il Gruppo, soddisfatto negli interessi professionali e culturali (ma anche soddisfatte le esigenze dello stomaco!) si è quindi recato verso l'imbocco della finestra intermedia, dove un altro bus postale giallo lo attendeva.

Preso posto a bordo, è così iniziata la nostra avventura in sotterranea. Il bus è entrato in galleria ed ha percorso i quasi 3 km di finestra che ci hanno permesso di raggiungere il camerone, posto in posizione intermedia alla futura galleria del Ceneri. Qui arrivati, nel pieno ventre della montagna, il bus ha svoltato verso sud, per avviarsi in direzione del portale di Vezia. Nel corso del tragitto abbiamo potuto vedere i vari stadi di lavorazione ai quali è sottoposto il traforo, dalla galleria allo stato grezzo via via fino allo stato di finitura definitivo, pronto per ricevere l'installazione degli impianti ferroviari.



Giunti al portale di Vezia "a riveder le stelle", il nostro bus ci ha riportati a Sigrino, questa volta via autostrada, pronti per ritornare a Chiasso, ripercorrendo la strada percorsa in mattinata.

Ma la bellissima giornata di sole ed il fascino dei luoghi ha fatto sì che una parte del gruppo non abbia saputo resistere alla tentazione di una sosta intermedia a Lugano, dove è stata ripagata da una piacevole camminata nel centro della bella cittadina e da un buon gelato, piacevolmente sorbito sul lungolago.

Non si può non fare menzione di quanto più ci ha colpito di questa visita. Innanzitutto la perfetta organizzazione del percorso di visita, studiato ed articolato per soddisfare i desideri e le esigenze di tutti i generi di visitatori. Naturalmente è stata molto importante la parte ingegneristica e gli aspetti tecnologici, che rappresentano il meglio dello stato dell'arte della realizzazione di trafori. Ma per chi scrive è stato altrettanto eclatante verificare la capacità di approccio e di presentazione alla popolazione di un'opera che da una parte porterà sicuramente grandi benefici alla Svizzera ed in particolare alla regione in cui la galleria del Ceneri è in corso di realizzazione, ma che nell'immediato ha provocato e sta provocando anche qualche disagio alla popolazione e che, per le dimensioni e la natura dell'intervento, ha comportato necessariamente un certo impatto ambientale.



Association Européenne des Cheminots Associazione Europea Ferrovieri

Sezione Italiana – Segreteria Regionale LOMBARDIA

"BINARI EUROPEI" - "il prossimo futuro" -

... una giornata svizzera in vista dell'attivazione del più grande tunnel ferroviario europeo.

BREVE REPORT

(a cura dei Soci Roberto De Mattia e Gennaro Bernardo)

Pag. 3/3

Ed è proprio il grande rispetto dell'ambiente e la sua conservazione nel tempo che ha indotto il Popolo Svizzero, e L'Europa tutta, a fare la coraggiosa scelta della grande opera. E' sufficiente guardare cosa già attualmente comporta un viaggio tra Milano e Zurigo in termini di Anidride Carbonica prodotta, di Energia consumata ed in termini di "tempo perso", se effettuato in treno, in auto o in aereo:

Ecocalcolatore FFS

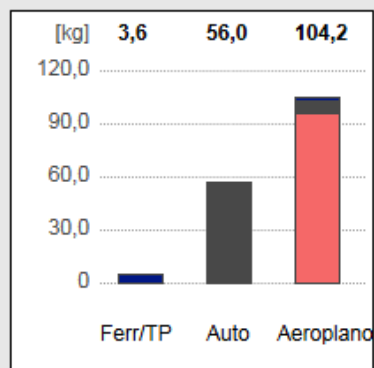


Con il suo viaggio pianificato si producono emissioni di CO₂ 15 volte inferiori rispetto a un viaggio in auto, pari a un consumo di 22,6 litri di benzina in meno.

CO₂ (Anidride carbonica), Consumo di energia e durata di ogni viaggio

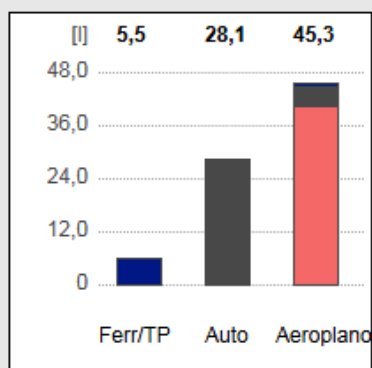
CO₂ (Anidride carbonica)

Gas effetto serra per cambiamento climatico, in kg per persona e corsa



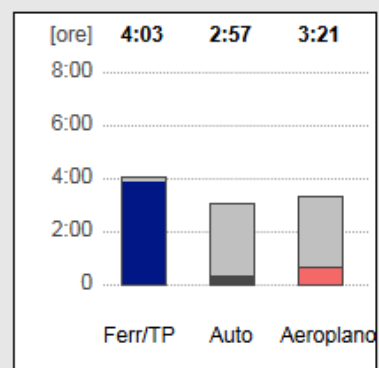
Consumo di energia

Energia primaria, in conversione in litri di benzina per persona e corsa



Durata del viaggio

Durata totale del viaggio, in ore per persona e corsa



■ tempo utilizzabile
■ Tempo non utilizzabile

- **Ferrovia/TP** Valore medio del fattore di utilizzazione
- **Auto** Media svizzera (8.8 l/100km), Trazione / Tecnologia del motore: Media, 1.6 persone (media in Svizzera)
- **Volo** Valore medio del fattore di utilizzazione; Trasferimento: Auto e treno

Proviamo ad immaginare come si evolveranno i grafici quando Zurigo, grazie a quest'opera, sarà raggiungibile da Milano in meno di tre ore, e quanto altro beneficio si darà all'ambiente quando le merci attualmente trasportate potranno passare dalle attuali 20 milioni di tonnellate annue a oltre 50.

I Soci ed i Simpatizzanti di AEC Italia non possono non rallegrarsi del fatto che, già nel 1961, i suoi soci fondatori avevano statutariamente previsto un impegno atto a promuovere "... finanziamenti comunitari che, con il contributo di vari paesi, renda possibile anche la realizzazione di opere ferroviarie costose di comune interesse". La Svizzera non fa parte della Comunità, ma questa - con la sua scelta sul Corridoio Europeo - sta di fatto avallando e sostenendo questa grande realizzazione.

AlpTransit ha dimostrato di saper gestire ottimamente la situazione, creando informazione, partecipazione e coinvolgimento, tutti ingredienti fondamentali per l'ottenimento del necessario consenso, in particolare della popolazione locale.

