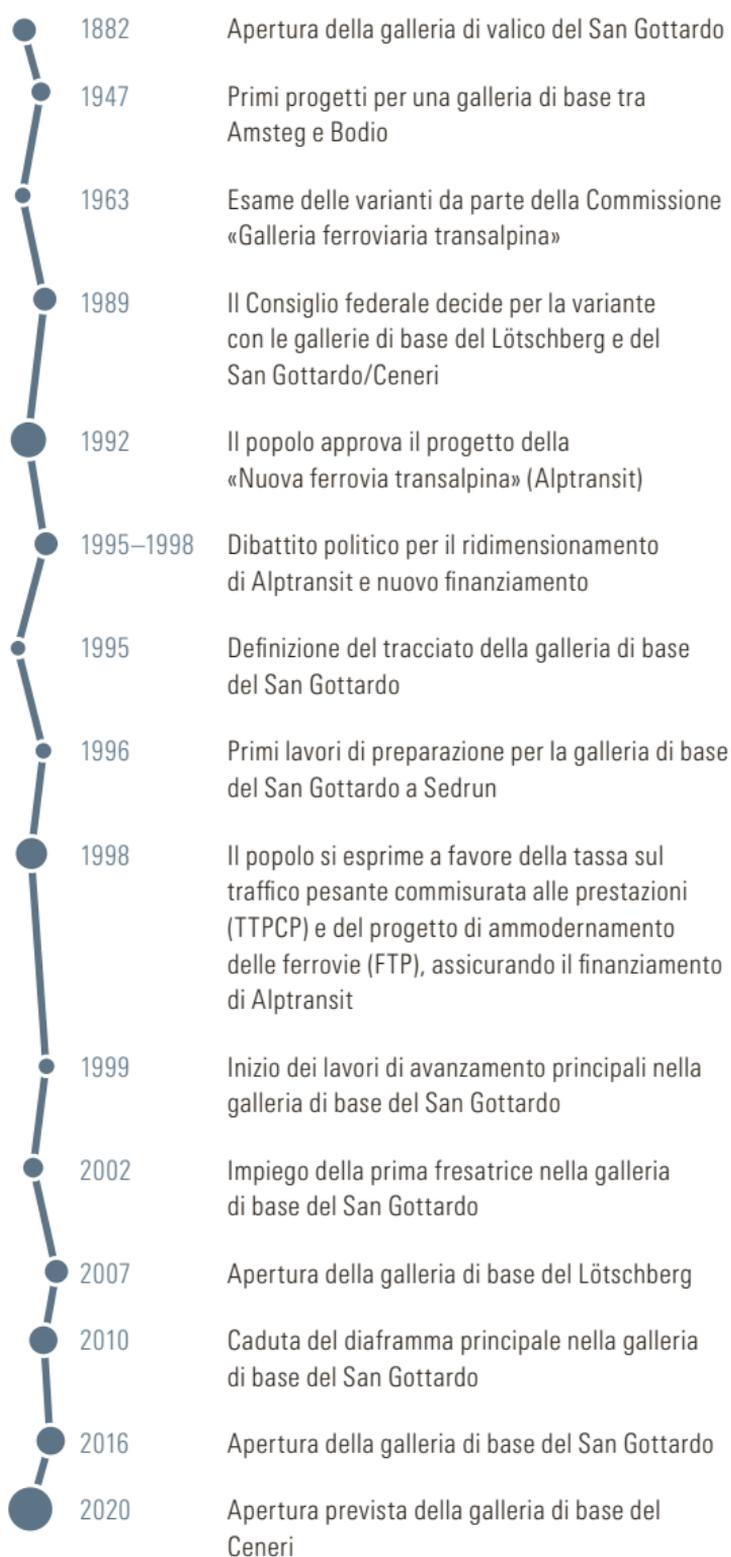


Dati storici



Il grande salto del trasporto su rotaia

La galleria di base del San Gottardo riduce di 30 km la tratta tra Altdorf (UR) e Bellinzona (TI) e costituisce una ferrovia pianeggiante attraverso le Alpi. Grazie alla galleria, i treni potranno viaggiare più velocemente da nord a sud e da sud a nord. La ferrovia pianeggiante consentirà di utilizzare treni merci più lunghi e più carichi. Occorreranno meno locomotive e diminuiranno le lunghe manovre di smistamento. L'efficienza e l'affidabilità del traffico merci su rotaia aumentano, rendendolo più concorrenziale. D'ora innanzi potranno transitare in galleria fino a 260 treni merci al giorno, mentre sulla tratta storica di montagna erano al massimo 180.

Nel traffico viaggiatori i tempi di percorrenza diminuiranno progressivamente a partire da fine 2016. Dopo la conclusione dei lavori sulle tratte di accesso e nella galleria di base del Ceneri, i passeggeri risparmieranno circa 45 minuti tra Zurigo e Lugano. In galleria i treni viaggiatori raggiungeranno una velocità di 200 km/h, con punte massime di 250 km/h. Circoleranno sull'asse nord-sud a cadenza semioraria: il doppio rispetto alla frequenza attuale.

Il 1° giugno: una data importante

Il 1° giugno 2016 la galleria di base del San Gottardo viene consegnata da AlpTransit SA (il costruttore) attraverso la Confederazione (la mandataria) al futuro gestore FFS SA. Dopo ulteriori test, la galleria sarà messa in servizio secondo orario l'11 dicembre 2016.





Su mandato della popolazione

In Europa, una parte considerevole del traffico merci nord-sud transita attraverso la Svizzera e tutte le previsioni indicano un ulteriore forte aumento nei prossimi decenni.

Dal canto suo, la Svizzera intende promuovere mezzi di trasporto efficienti, rispettosi dell'ambiente e poco dispendiosi in termini di spazio. La popolazione svizzera si è espressa a favore del trasferimento del traffico merci transalpino dalla strada alla rotaia in occasione di varie votazioni e la Nuova ferrovia transalpina (Alptransit) con la galleria di base del San Gottardo costituisce un elemento centrale di questa politica dei trasporti.

Il popolo ha inoltre approvato la garanzia a lungo termine del finanziamento dell'Alptransit e di altri grandi progetti ferroviari prima attraverso il Fondo FTP e, da inizio 2016, tramite il Fondo per l'infrastruttura ferroviaria.

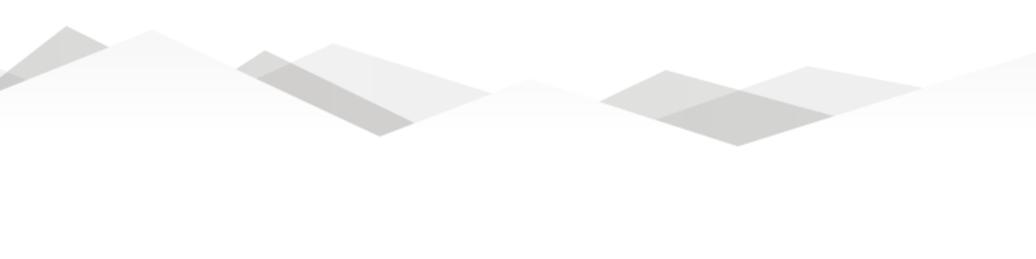
La galleria ferroviaria più lunga del mondo

Con i suoi 57 km, la galleria di base del San Gottardo è il traforo ferroviario più lungo del mondo. Presenta solo pendenze minime e il punto più alto è situato a 550 m s.l.m. La sua costruzione ha richiesto 17 anni, senza contare i lavori di sondaggio. I lavori sono stati effettuati in tre turni 24 ore su 24. I minatori hanno perforato strati di roccia molto diversi, dal granito alle rocce sedimentarie.

L'avanzamento nelle canne principali è stato realizzato prevalentemente con fresatrici e per il 20 per cento con cariche esplosive. Con profondità che raggiungono i 2300 metri, la galleria di base del San Gottardo non è solo il tunnel ferroviario più lungo del mondo, ma anche il più profondo.



Fatti e cifre

- Lunghezza: 57 km (galleria ferroviaria più lunga del mondo)
 - Durata percorso in galleria: 20 minuti scarsi per i treni viaggiatori
 - Due canne a un binario, collegate da cunicoli trasversali ogni 325 m
 - Lunghezza complessiva di tutte le gallerie: 152 km
 - Portale nord a Erstfeld (UR), portale sud a Bodio (TI)
 - Punto più alto della galleria: 550 m s.l.m.
 - Profondità massima: 2300 m
 - Tempi di realizzazione (senza lavori di sondaggio): 17 anni
 - Avanzamento nelle gallerie principali con fresatrici (80 per cento) e cariche esplosive (20 per cento)
 - Materiale di scavo: 28,2 milioni di tonnellate
 - Costi della galleria di base del San Gottardo: 9,7 miliardi di franchi (stato 1998, escl. rincarò, IVA e interessi intercalari; costi totali effettivi: 12,2 miliardi di franchi)
 - Costi totali di Alptransit comprendenti le gallerie di base del Lötschberg, del San Gottardo e del Ceneri: 18,2 miliardi di franchi (stato 1998, escl. rincarò, IVA e interessi intercalari; costi totali effettivi: 23 miliardi di franchi)
 - Capacità della galleria: fino a 260 treni merci e 65 treni viaggiatori al giorno
 - Velocità secondo orario: 100 km/h per i treni merci; fino a 200 km/h per i treni viaggiatori
 - Velocità massima: 160 km/h per i treni merci; 250 km/h per i treni viaggiatori
 - Sistema di controllo della marcia dei treni con segnalazione in cabina di guida (ETCS Level 2)
 - Riduzione dei tempi di percorrenza tra Zurigo e Lugano dopo il completamento dell'asse (da 2020): circa 45 minuti
 - Entrata in servizio della galleria di base del San Gottardo: 11 dicembre 2016
- 



Inaugurazione della galleria di base del San Gottardo, 1° giugno 2016



Care ospiti, cari ospiti,

il 1° giugno 2016 è un grande giorno! Dopo 17 anni di duro lavoro ed enorme impegno di tutti, siamo qui riuniti per inaugurare la galleria di base del San Gottardo. Lo facciamo con riconoscenza, grande gioia e orgoglio.



Siamo riconoscenti alle persone che hanno costruito questa galleria: possono essere fiere del lavoro svolto. Il nostro ringraziamento va inoltre alla popolazione della regione per la comprensione e la pazienza che ha dimostrato nonché a tutti i cittadini svizzeri con diritto di voto che con il loro sì alla Nuova ferrovia transalpina (Alptransit) posarono la prima pietra per la costruzione della galleria di base del San Gottardo.

Oggi abbiamo un buon motivo per festeggiare. Con la galleria di base del San Gottardo abbiamo realizzato un'opera della quale approfitteremo sia noi, sia le generazioni future. E abbiamo gettato le basi, proprio nel cuore dell'Europa, per un futuro prospero del traffico e dei trasporti.

La coesione e l'unione rappresentate dal San Gottardo sono al centro della cerimonia odierna. D'ora innanzi, il nord e il sud saranno un po' più vicini. Vi auguro di trascorrere una bella giornata e di gustarvi sia oggi che in futuro la traversata della galleria ferroviaria più lunga del mondo!

Johann N. Schneider-Ammann, Presidente della Confederazione

M. Schneider

Spettacolo artistico

350 interpreti mettono in scena lo spettacolo al portale nord: cori della regione di Uri, artisti e acrobati internazionali, musicisti professionisti e formazioni militari svizzere. Si esibiscono all'interno del capannone «Calcestruzzo» di Rynächt, a stretto contatto con gli spettatori seduti in asse lungo i binari.

A sud delle Alpi 240 persone salgono sul palco: artisti e acrobati, suonatori del corno delle Alpi, cori e la banda dell'esercito svizzero. Lo spettacolo si tiene all'aperto, su un prato situato accanto all'Infocentro di Pollegio, davanti a un ampio schermo circolare per le videoproiezioni.



1. Sacre del Gottardo

«Sacre del Gottardo» è il nome della prima parte del programma artistico di contorno diretto da Volker Hesse. Il termine francese «sacre» si traduce con «incoronazione», «consacrazione» e fa pensare a qualcosa di rituale, solenne. La cerimonia d'inaugurazione della galleria di base del San Gottardo, opera epocale, richiama grandi gesta, pathos e solennità. Ma il vocabolo «sacre» racchiude in sé anche i concetti di «sacrificio» e di «sacro». Come nel famoso balletto di Igor Strawinskij «Sacre du Printemps» nel quale si compie un rito sacrificale: arcaico, selvaggio, spietato.

Le gallerie sono impressionanti testimonianze dell'inventiva umana e della capacità collettiva, ma nel contempo sinonimo di disgrazie e sofferenze. Nel diciannovesimo secolo, la costruzione delle gallerie nelle Alpi comportava distruzione e sfruttamento. Molti minatori hanno pagato con la vita il loro lavoro nelle viscere della montagna. E ancora oggi si avverte durante i lavori quanto sia pericolosa la lotta dell'essere umano contro il gigante di roccia. Chi costruisce gallerie sa quanto sia imprevedibile la natura e rischioso il loro lavoro.

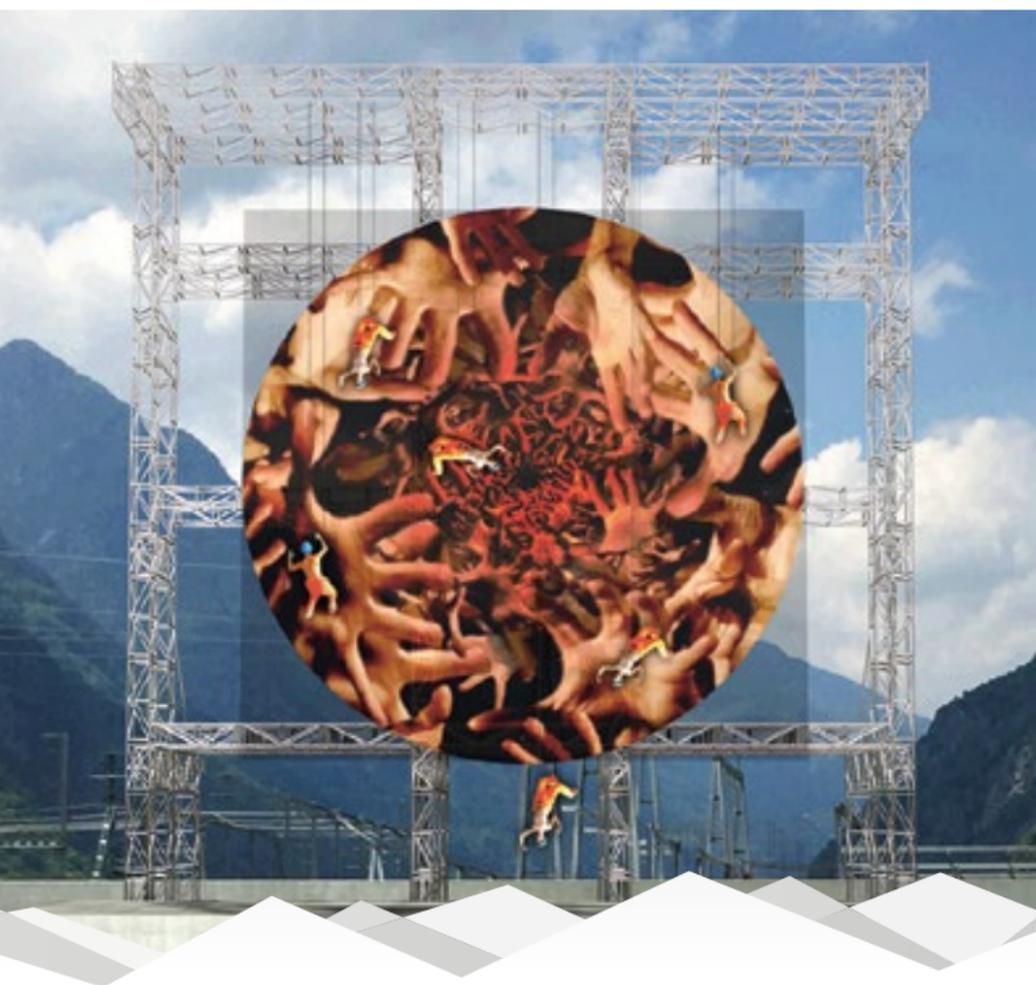
Lo spettacolo artistico riprende i due significati del termine «sacre». Accanto ai moderni macchinari che avanzano scavando nella roccia, continua a brillare il lumino acceso ai piedi della statua di Santa Barbara, protettrice dei minatori.



2. Demoni della montagna

La gente che vive e lavora in montagna è abituata ai suoi pericoli: ai massi che precipitano improvvisamente a valle, a smottamenti e valanghe che in un attimo spazzano via case, paesi e campagne, a violente tempeste che sconvolgono la vita degli individui.

Lo spettacolo artistico riflette come la cultura alpina riprenda l'esperienza di essere in balia della natura. Ci si raccontano storie di malvagi demoni delle montagne, si dipingono diavoli e creature spettrali, si inventano suoni e ritmi inquietanti. Malinconici e appassionati, i lunghi acuti degli jodel nello spettacolo riecheggiano attraverso valli e monti. L'arte celebra la bellezza delle vette roseggianti, la potenza del cielo stellato in montagna, la nostalgia della solidità delle comunità di paese.





3. Gioia e spavalderia

Nella terza parte i treni inaugurali si avvicinano alla meta, i demoni scompaiono o si trasformano in figure allegre. Si celebrano il capolavoro della tecnica, la prestazione politica e quella economica.

Nord e sud si avvicinano: il Mediterraneo incontra i paesaggi industriali dell'Europa centrale, personaggi felliniani si scontrano con rigidi fornitori di servizi, Monteverdi con Bach, la tarantella con i balli alpini, la Montanara con i Gloria.

Santa Barbara veglia su passeggeri e rappresentanti della popolazione ai portali della galleria, affinché questi treni inaugurino tempi felici.

Allo spettacolo artistico lavorano professionisti provenienti dalla Svizzera, dal Cile, dalla Spagna, dalla Francia e dalla Germania, affiancati da amatori della regione.

In alto da sinistra a destra:

Stephan Mannteuffel arredamento e creazione dei costumi, Paula Riquelme coreografia artisti acrobati nord e sud, Andrea Herdeg coreografia nord

In mezzo da sinistra a destra:

Georg Lendorff artista video nord, Rolf Derrer produzione, Thomas Prahm direzione tecnica, Knut Jensen direzione musicale

In basso da sinistra a destra:

Laia Sanmartin coreografia sud, Volker Hesse regia/direzione artistica, François Chalet artista video sud, Jürg Kienberger collaborazione musicale e cantante, Claudia Capecchi gestione della produzione

