

Prove pratiche in galleria

Intervista - È prevista tra un anno l'apertura del nuovo traforo del Monte Ceneri, ne abbiamo parlato con Dieter Schwank, presidente della direzione di AlpTransit San Gottardo SA

/ 09.09.2019
di Nicola Mazzi

A un anno dall'apertura della galleria del Monte Ceneri si respira già un profumo di festa. I visi delle autorità sono soddisfatti e sicuri che il tutto procederà nel migliore dei modi. Certo, il lavoro non è ancora terminato, ma il grosso ce lo siamo lasciati alle spalle.

Nei giorni scorsi, è scesa da Berna a Camorino, la consigliera federale Simonetta Sommaruga, responsabile del Datec (Dipartimento federale dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni). Un momento importante per fare il punto della situazione e per incontrare le autorità cantonali nel cuore del cantiere del secolo.

Un progetto approvato dal popolo nel lontano 1992 e che ha gli obiettivi di velocizzare il trasporto delle persone e di agevolare il trasferimento delle merci dalla strada alla ferrovia. Ricordiamo, infatti, che finora i passaggi dei camion, attraverso le Alpi, sono diminuiti da 1,4 milioni a 941 mila. Certo, l'asticella iniziale era posta ancora più in basso (a 650 mila transiti), ma la strada imboccata è quella. Non si scappa. Anche per quanto riguarda l'impatto ambientale (sia atmosferico sia acustico) la via è tracciata e sta portando i frutti sperati. Da un recente monitoraggio è stato confermato che il trasferimento delle merci da gomma a rotaia sta provocando un calo sensibile dei vari inquinanti.

Dopo l'apertura della galleria del Lötschberg nel 2007 e di quella del San Gottardo, inaugurata alla fine del 2016, ora tocca al terzo traforo: il Monte Ceneri. Un tunnel lungo 15,4 km che parte (venendo da nord), da Camorino, per sbucare a Vezia. Un'opera fondamentale soprattutto per la Svizzera italiana. E lo ha ricordato la stessa consigliera federale Sommaruga quando ha spiegato che il tunnel del Monte Ceneri: «sarà una metropolitana che collegherà il Nord al Sud dell'Europa, ma soprattutto aiuterà il Ticino a risolvere alcuni problemi di traffico». Ha infatti ricordato che i tempi di percorrenza si dimezzeranno (passando da 58 min a 30 min tra Lugano e Locarno e da 30 a 15 minuti tra Bellinzona e Lugano) rendendo quindi più attrattivo il treno. E se a questo aspetto, le FFS aggiungeranno anche prezzi più bassi il mezzo pubblico diventerà ancora più interessante.

Da parte sua il consigliere di Stato Christian Vitta ha colto l'occasione per annunciare una novità. «Amplieremo il Ticino Ticket agli eventi culturali. Chi pernoverà in Ticino potrà usufruire di sconti alle manifestazioni culturali sul territorio e quindi vedere il nostro Cantone sotto un'altra ottica».

L'evento organizzato a Camorino è stata anche l'occasione per avvicinare il presidente della Direzione di AlpTransit San Gottardo SA (ATG) Dieter Schwank, in carica dal 1. luglio 2017. Con lui abbiamo voluto approfondire alcuni aspetti tecnici del cantiere, ma non solo.

Presidente Schwank si ritiene soddisfatto di quanto realizzato al Monte Ceneri?

Sono molto soddisfatto. Ora stiamo terminando le ultime installazioni che saranno messe a punto in questi giorni. Nel mese di settembre iniziamo con una serie di test che dureranno fino alla fine di febbraio. In seguito, entreremo nella fase di prove pratiche con i treni. E continueremo così fino alla fine di agosto del prossimo anno. Quindi, il 1. settembre del 2020, trasferiamo l'opera dalla nostra società alle FFS. Un modus operandi uguale a quello realizzato con la galleria del San Gottardo. Speriamo che tutto vada come da programma e che anche i collaboratori siano ancora presenti e concentrati in questi ultimi mesi di lavoro. È molto importante che si riesca a terminare il tutto nel miglior modo possibile e che, soprattutto, non ci siano incidenti. È sempre questo il rischio maggiore in un cantiere grande come il nostro. Ma devo dire che anche sotto l'aspetto delle sicurezza siamo molto soddisfatti.

Quali difficoltà avete avuto con il cantiere del Monte Ceneri?

In generale ci siamo trovati davanti a difficoltà simili a quelle vissute con il San Gottardo. Ci sono state alcune differenze tecniche come il sistema di approvvigionamento energetico. Inoltre, ogni cantiere comporta difficoltà geologiche diverse, un aspetto inevitabile quando ci si trova davanti a una costruzione di tali dimensioni, ma devo dire che in generale non abbiamo avuto particolari problemi. Non dimentichiamo, comunque, che il cantiere è durato 20 anni e la tecnologia, in questo lasso di tempo, è evoluta. Quindi anche, per esempio, gli aspetti legati alla sicurezza, sono cambiati nel tempo. Così come quelli informatici.

Siete riusciti a restare nei tempi previsti e nel budget a disposizione?

Certo. Oggi posso confermarlo. I tempi e i costi sono rimasti sempre sotto controllo durante questo lungo lasso di tempo. Sull'intero asse Nord-Sud e quindi comprendendo anche il tunnel del San Gottardo posso per esempio affermare che le ultime stime prevedono una spesa totale di 12,1 miliardi di franchi. Quindi ben inferiore rispetto al budget approvato dal Parlamento federale che era, invece, di 13,1 miliardi. Il cantiere, tengo a precisare, non è ancora terminato. Ci sono per esempio delle questioni aperte come alcune remunerazioni di imprenditori o altre problematiche più tecniche da sistemare, ma siamo sicuri che il tutto sarà risolto per il meglio e senza superare quell'importo.

Una volta terminato il cantiere la conoscenza che si è sviluppata in questi decenni come potrà essere utilizzata in futuro?

A livello pratico esiste una documentazione già disponibile su internet e relativa alla progettazione del cantiere e all'intera storia del progetto. Abbiamo creato una banca dati dove abbiamo inserito una grande mole di documenti. Naturalmente resta anche la conoscenza di chi ha lavorato, in questi anni, su questa grande opera. Da parte nostra speriamo che queste persone possano portare quanto hanno appreso nel loro bagaglio lavorativo e lo possano poi immettere in altri grandi progetti. È questo l'augurio che faccio loro.

Alla popolazione che attende questo evento che vuole dire?

Stiamo lavorando per la Svizzera e per il Ticino perché è il nostro compito e il mandato che abbiamo ricevuto. E siamo fieri di essere stati scelti quali responsabili di questa grande opera. Personalmente credo che mi emozionerò nel vedere il risultato finale. Saranno tutti invitati: autorità e persone comuni. Dovrà infatti essere una festa popolare perché l'opera appartiene alla gente. I cittadini sono coloro che l'hanno finanziata, non dimentichiamolo, e che poi hanno sempre seguito i lavori con grande interesse e partecipazione. Un aspetto che mi è sempre piaciuto e del quale sono orgoglioso.

Collegandoci a quanto detto dal presidente di Alptransit è utile ricordare alcune date da segnare sul calendario. Il 3 settembre del 2020 si terrà una conferenza dei ministri dei trasporti europei a Locarno. Il 4 settembre sarà organizzata la cerimonia ufficiale di apertura della galleria con le varie autorità. Ma soprattutto, il 12 e il 13 dicembre, ci saranno le cerimonie delle FFS per l'entrata in servizio della galleria di base del Monte Ceneri con feste popolari a Bellinzona, Lugano e Locarno. E

allora sì che il profumo della festa diverrà tangibile.