

cargo

A colloquio con
Alexander
Hedderich, CEO
di DB Schenker
Rail. Pag. 18

Gottardo: una galleria per le merci

Nuove prospettive in Europa per il trasporto
attraverso le alpi



- 4 Dal Canale di Suez al Gottardo
Opere visionarie, effetti rivoluzionari
- 7 Intervista con lo storico del traffico Kilian T. Elsasser
«Un piccolo Paese capace di grandi cose»
- 8 Riflettori puntati sulla galleria di base del Gottardo
Il gioiello della Svizzera per l'Europa
- 15 Intervista con l'ex consigliere federale Adolf Ogi
«Un valido argomento per la Svizzera»
- 18 A colloquio con Alexander Hedderich,
CEO di DB Schenker Rail
«Abbiamo urgente bisogno del Gottardo»
- 22 Marchi celebri
«Made in Gottardo»
- 23 In palio un viaggio nella cabina di guida
sulla linea di montagna del San Gottardo
Il superquiz sul Gottardo
- 24 FFS Historic
Il futuro della vecchia linea di montagna
- 27 Ticino
Nuove prospettive per il Sud della Svizzera
- 29 Istantanee Cargo
La galleria immortalata su Instagram
- 30 La mia logistica
**Angelo Lombardi,
agricoltore di montagna di Airolo**



Con la pubblicazione della rivista lo speciale sul Gottardo
va anche online. Tutto sul fascino del San Gottardo su:

gottardo.sbbcargo.com

IMPRESSUM

La rivista di logistica di SBB Cargo è un periodico quadrimestrale pubblicato in tedesco, francese, italiano.

Tiratura complessiva: 9000 copie
Redazione SBB Cargo: Pavo Prskalo (responsabile), Martina Riser, Christoph Rytz, Thomas Staffelbach, Miriam Wassmer, Matthias Widmer
Redazione Craftt: Roy Spring (responsabile), Kristina Morf, Jean-Pierre Ritler, Pirmin Schilliger, Susanne Wagner, Robert Wildi

Concept, layout e realizzazione:

Craftt Kommunikation AG, Zurigo
Traduzioni: Traductor, Basilea
Litografia e stampa: Neidhart + Schön AG, Zurigo
Indirizzo redazione: SBB Cargo «Redazione rivista di logistica cargo» Bahnhofstrasse 12, 4600 Olten cargomagazin@sbbcargo.com

Il copyright appartiene a SBB Cargo. La riproduzione di singoli articoli è ammessa solo dietro citazione della fonte. Vi preghiamo di inviarcene una copia.

Abbonamento gratuito su
www.sbbcargo.com/it/abbonamento

Abbonatevi gratuitamente alla rivista Cargo in tutta la Svizzera, oppure leggete la versione online su www.sbbcargo.com

Per comunicare un cambio di indirizzo o cancellare l'abbonamento scrivere a: cargomagazin@sbbcargo.com



ClimatePartner^o
carboni neutrale al clima

Stampa | ID: 53232-1308-1004

Un record mondiale scavato nella roccia

Sapete quanto dista Duisburg da Colonia? E Amsterdam da Rotterdam? E Zurigo da Kreuzlingen sul Lago di Costanza? In linea d'aria sono 57 chilometri, che corrispondono alla distanza tra Erstfeld nel Canton Uri e Bodio in Ticino, dove si trovano i portali Nord e Sud della galleria ferroviaria più lunga del mondo. L'inaugurazione della galleria di base del Gottardo nel giugno 2016 sarà un momento storico per il trasporto merci. Per realizzare un'opera così grandiosa sono stati rimossi 28.2 milioni di tonnellate di roccia, ovvero 13 milioni di metri cubi, pari al materiale necessario per costruire cinque piramidi di Cheope. Per avere un'idea della portata di questo moderno capolavoro, ci siamo addentrati al suo interno. L'articolo pubblicato a pagina 8 è dedicato a all'affascinante visita a questa opera gigantesca scavata nelle alpi svizzere.

Da secoli le vie di trasporto incidono in modo determinante sul commercio mondiale e sulla globalizzazione, basti pensare alla Via della seta o al Canale di Suez. Questo numero illustra la genesi delle principali infrastrutture che la storia ci ha regalato, ma menziona anche gli avventurosi progetti, come il canale navigabile progettato nel 1905 che avrebbe dovuto collegare il Reno al Mediterraneo passando per il Lago dei Quattro Cantoni e il Gottardo, che non sono stati

mai realizzati. Le gallerie di base del Gottardo (2016) e del Ceneri (2019) accorceranno le distanze tra la Svizzera tedesca e il Ticino. Quali saranno le conseguenze per il turismo, l'economia e il settore dei trasporti sul versante sud? Leggendo questo numero scoprirete cosa ne pensano i politici e le lobby ticinesi.

Dal 5 all'8 maggio 2015 Monaco ospiterà la fiera transport logistic. Il capolavoro dell'ingegneria svizzera sarà sicuramente al centro dell'attenzione anche della più grande esposizione logistica mondiale. Non mi resta che augurarvi buona lettura alla scoperta di un'opera che attraverserà il cuore dell'Europa.

Pavo Prskalo
Responsabile Crossmedia

pavo.prskalo@sbbcargo.com



Opere visionarie, effetti rivoluzionari

Sin dall'antichità l'uomo ha realizzato opere imponenti per consentire il trasporto di merci. Ecco i progetti leggendari che hanno proiettato il commercio mondiale verso nuove sfere.

Testo: Pirmin Schilliger

Illustrazione: Henrik Franklin

Nel 2010 gli archeologi hanno fatto un insolito ritrovamento in una tomba nobiliare celtica a Heuneburg, nel sud della Germania: un frammento di seta cinese. Il frammento risale al VI secolo a.C. e rappresenta la testimonianza più antica del commercio tra Europa ed Estremo Oriente lungo la celebre Via della Seta. Proprio come il San Gottardo, che per secoli fu solo una mulattiera, anche questa via non era all'epoca che un itinerario di fortuna per carovane che conduceva dalla Cina al Mediterraneo attraverso l'Asia Centrale.

La seta, bene di lusso presso i Romani, non era l'unico oggetto del desiderio: verso Occidente si trasportavano anche spezie, pellicce, ceramiche, porcellane, giada e bronzo. In Oriente si esportavano invece dall'Europa oro, pietre preziose e, soprat-



tutto, vetro. Lungo la Via della Seta, attraverso i Paesi arabi, giunsero nel Vecchio Continente anche le conoscenze sulla fabbricazione della carta e della polvere da sparo. Quando in seguito i cinesi predilessero il commercio via mare, la Via della Seta perse d'importanza. L'espansione delle potenze marittime europee nel XVI e XVII secolo ne sancì il definitivo tramonto. Dopo i portoghesi e gli spagnoli, intorno al 1670 furono gli olandesi con una flotta di 15 000 navi a dominare il commercio mondiale. Successivamente la supremazia passò agli inglesi.

Napoleone e il Canale di Suez

Con il fiorire del commercio con l'India, anche i francesi si lanciarono alla conquista dei mari. Napoleone Bonaparte rilan-

ciò un'idea che già aleggiava da secoli: tagliare con un canale lo stretto pianeggiante tra il Mediterraneo e il Mar Rosso presso Suez, località strategica per gli scambi situata in posizione ancor più privilegiata rispetto al San Gottardo. Le misurazioni eseguite durante la campagna d'Egitto del 1799 rilevarono tuttavia erroneamente che il Mar Rosso fosse di circa 9 metri più alto del Mediterraneo.

Solo quando l'errore venne rettificato, quasi 50 anni dopo, si poté avviare la costruzione del canale. La «Compagnie universelle du canal maritime de Suez», fondata nel 1858 dal diplomatico francese Ferdinand de Lesseps, ottenne dall'Egitto la concessione per la costruzione e l'esercizio. Già a quell'epoca il successo o il fallimento dell'opera dipendevano dalla re-

peribilità di fondi: gli azionisti principali erano investitori francesi e il viceré egiziano Muhammad Said, che dovette subentrare per mancanza di altri finanziatori, accollandosi il 44% dei costi. Dopo dieci anni di lavori, il Canale di Suez fu inaugurato nel 1869. I costi ammontavano all'allora stratosferica cifra di 246 milioni di franchi.

Il Canale di Suez è un colpo di genio logistico, in quanto consente di evitare la circumnavigazione dell'Africa alle navi in transito tra Europa e Asia, risparmiando da 3500 a 5000 km. La sua importanza sul piano commerciale è addirittura cresciuta nel corso degli anni: prima con il trasporto di petrolio dal Golfo Persico e, più di recente, con il drastico aumento del traffico di container legato al boom della Cina. >



In virtù della sua posizione strategica, il canale si ritrova spesso sotto i riflettori della politica internazionale. In tempo di pace può essere attraversato a pieno carico da tutte le navi container, dai mercantili e da due terzi delle navi cisterna. 35 dei suoi 72 km sono attualmente in fase di rinnovo e altri 37 in fase di ampliamento. I lavori consentiranno in futuro alle navi di incrociarsi sull'intera tratta e non solo in prossimità dei Laghi Amari. Il tempo di transito su questa arteria strategica del commercio mondiale si ridurrà così a 11 ore invece delle attuali 18 o 22.

Ascesa della ferrovia

Il XIX secolo non è stato protagonista unicamente della costruzione dei maggiori canali della storia, tra cui anche quello di Panama, ma ha segnato l'avvento dell'era della ferrovia e, con esso, una lunga serie di progetti spesso realizzati in tempi record. L'urbanizzazione dell'Ovest degli USA, altrimenti impensabile, e la prima galleria ferroviaria attraverso il San Gottardo ne sono esempi emblematici. Eppure a tutt'oggi nessun'altra ferrovia è riuscita a eguagliare la fama della leggendaria Transiberiana, che con i suoi 9288 km tra Mosca e Vladivostok sul Pacifico forma il tracciato più lungo del mondo. Il viaggio fino all'Estremo Oriente dura in tutto 6 giorni. Quest'opera fu realizzata per volere dello zar Alessandro III. I lavori iniziarono nel marzo 1891 e furono ultimati un quarto di secolo più tardi, nel 1916, rendendo così la tratta interamente percorribile. Dopo la Seconda guerra mondiale, la Transiberiana venne ampliata a doppio binario. Dal 2002, questa quasi centenaria via di transito primaria e arteria vitale della Siberia è interamente elettrificata. A tutt'oggi costituisce l'unica alternativa per raggiungere e sfruttare il ricco sottosuolo di questo sconfinato territorio.

I sovietici avevano addirittura in cantiere un'altra serie di grandiosi progetti, come ad es. la deviazione dell'Ob nella steppa del Kazakistan. Di progetti rimasti sulla carta ce ne sono stati anche in Svizzera: Nell'euforia della Gründerzeit (seconda metà del XIX secolo), proliferarono come funghi per poi eclissarsi altrettanto rapidamente, come la ferrovia dello Spluga, per mancanza di fondi. Nel 1904 saltò fuori addirittura la proposta di non



In alto: costruzione della Transiberiana, che con i suoi 9288 km è il tracciato più lungo del mondo. In basso: dopo 10 anni di lavori, il Canale di Suez fu inaugurato nel 1869 a Port Said.

far terminare la navigazione del Reno a Basilea, ma di prolungarla sino al Mediterraneo con una canalizzazione attraverso il Lago dei Quattro Cantoni e il San Gottardo.

Non del tutto sepolto è invece il progetto più recente, ma nemmeno nuovissimo, di un treno a levitazione magnetica sotterraneo, in grado di collegare le principali città della Svizzera a 600 km/h. Viaggiare da Zurigo a Berna in 12 minuti o in meno di un'ora da San Gallo a Ginevra sembra allettante, eppure l'idea della «Swissmetro» è finora rimasta solo una visione tenuta strenuamente in vita da una lobby.

San Gottardo batte Seikan

I grandi progetti di viabilità vengono di fatto realizzati laddove, con un costo stimabile, si traducono in un reale vantaggio in termini di trasporto. Gli stretti si prestano particolarmente a tal fine: ad es. il canale della Manica, che dal 1994 è attraversato dall'Eurotunnel sottomarino tra Francia e Inghilterra. Oppure la via marittima tra le isole giapponesi di Hokkaido e Honshu, che dal 1988 sono collegate dal tunnel Seikan. Con i suoi 54 km, è la galleria ferroviaria più lunga del mondo, almeno fino all'inaugurazione della galleria di

base del San Gottardo. Attualmente sono in corso i lavori per collegare il tunnel alla rete ad alta velocità giapponese, che consente di viaggiare da Tokyo a Sapporo in 6 ore anziché 17.

Per far avanzare rapidamente questo tipo di progetti, la presenza di uno Stato forte e centralizzato è determinante: basti pensare all'attuale costruzione della rete ferroviaria ad alta velocità cinese, nella quale quasi ogni mese vengono messe in esercizio nuove tratte cruciali. Dal 2011 i treni superveloci transitano anche tra Pechino e Shanghai. Per coprire i 1300 km impiegano 4,5 ore; si stenta quasi a credere che questo collegamento, di cui l'86% basato su viadotti, sia stato realizzato in soli tre anni. Sul più grande cantiere del mondo hanno lavorato contemporaneamente oltre mezzo milione di persone.

Ma l'ultimo capitolo delle importanti opere di viabilità non è ancora stato scritto. Un progetto attualmente in corso è il collegamento sotto forma di galleria a immersione tra Germania e Danimarca tramite il Fehmarn Belt nel Baltico. In America Centrale, il canale di Panama subirà nei prossimi anni la concorrenza del Canale del Nicaragua, lungo 278 km. E tra l'Argentina e il Cile, a breve le Ande saranno attraversate dal tunnel stradale Agua Negra.

Naturalmente si potrebbe già speculare su prossime opere sopra o sotto terra: il ponte sullo stretto di Gibilterra o, magari, una strada sull'Himalaya. Anche sul San Gottardo, come risulta dai piani del Consiglio federale, le perforatrici non dovrebbero rimanere inattive ancora a lungo. Ma in Svizzera, contrariamente ai Paesi con regimi autoritari, sono per lo meno i cittadini ad avere l'ultima parola. E così l'idea di una seconda canna per il traffico stradale verrà forse di nuovo archiviata. —

«Un piccolo Paese capace di grandi cose»

La galleria di base del San Gottardo è l'opera del secolo o addirittura del millennio? Lo storico del traffico Kilian T. Elsasser ci parla dell'autoconsapevolezza degli svizzeri e stila un parallelo con altri grandi progetti.

Intervista: Pirmin Schilliger

Sig. Elsasser, cosa sarebbe la Svizzera senza il San Gottardo?

La Svizzera e il Gottardo sono uniti da un legame imprescindibile. C'è anzi da chiedersi se la Svizzera esisterebbe come tale senza il San Gottardo. Nel tardo Medioevo il San Gottardo fu un elemento necessario per la nascita del Paese. I confederati furono avvantaggiati dal fatto che avesse solo un'importanza regionale e che per motivi topografici fosse ritenuto di difficile accesso. Sicuramente più inaccessibile e alto del Brennero, che comunque, all'epoca, rivestiva un'importanza maggiore per gli Asburgo. I quali proprio per questo sottoposero il Gottardo a una sorveglianza meno stretta, affidando ai confederati la gestione del traffico locale.

Il San Gottardo non era quindi un collegamento strategico dell'asse Nord-Sud?

Il San Gottardo acquisì rilievo come trasversale alpina solo con la costruzione della galleria di valico nel XIX secolo. La galleria ferroviaria fortificata vantava anche un'importanza strategica e fu uno dei motivi per cui la Svizzera non venne coinvolta nel secondo conflitto mondiale.

Come valuta il peso della galleria di base del San Gottardo?

Ogni nuova galleria inaugurata sul San Gottardo ha registrato un record mondiale. Lo stesso vale ora per questa galleria ferroviaria, che sarà la più lunga del mondo. Ciononostante mi asterrei dal paragonarla alla Transiberiana o al Canale di Suez, che per la loro imponenza sono opere di tutt'altre dimensioni. È tuttavia straordinario che un Paese così piccolo come la Svizzera, con appena 8 milioni di abi-

tanti, sia in grado di dare vita un'infrastruttura come questa.

Quali sono i presupposti per realizzarla?

L'idea della galleria di base fu lanciata nel 1947, animatamente dibattuta negli anni '60 e infine archiviata durante la crisi petrolifera del decennio successivo. L'integrazione della traversale alpina nei flussi di traffico europei, la tutela ambientale e la politica di trasferimento dalla strada alla rotaia, l'hanno riportata alla ribalta. E poi ci voleva un Paese prospero e consapevole dei propri mezzi come la Svizzera per assumersi l'onere finanziario di un simile

«Prima o poi, anche le ultime criticità saranno risolte.»

progetto. Al finanziamento della prima galleria ferroviaria nel XIX secolo parteciparono anche Germania e Italia. Oggi la Svizzera non ha più bisogno del contributo di terzi: sta realizzando la nuova opera in autonomia e questo sarà sicuramente un argomento di peso nelle relazioni con l'UE.

Un obiettivo importante della nuova galleria è sgravare la strada e l'ambiente dal traffico merci. È un traguardo realistico?

I media hanno già anticipato che la nuova galleria non consentirà di raggiungere gli obiettivi previsti. Una cosa è certa: essa mette in ogni caso a disposizione le risorse per concretizzarli.

Cosa manca perché la galleria possa dispiegare tutto il suo potenziale?

Si parla molto delle tratte d'imbocco che non sono ancora attrezzate per il traffico misto stradale-ferroviario. Eppure i lavori proseguono e, prima o poi, anche le ultime criticità saranno risolte. La nuova galleria di base consente di aumentare in modo significativo le attuali capacità. Sfruttare al meglio le risorse e rendere anche il traffico merci tra Nord e Sud Europa più rapido, affidabile, efficiente e conveniente, dipende in larga misura dai gestori: è a loro che spetta il compito di fare della nuova linea ferroviaria un'alternativa competitiva alla strada attraverso strutture organizzative ottimali, servizi innovativi e offerte orientate ai clienti. —



Kilian T. Elsasser, 59 anni, responsabile di Museumsfabrik, è esperto di storia ferroviaria. Dal 1993 al 2004 è stato curatore del traffico ferroviario al Museo Svizzero dei Trasporti di Lucerna. Ha studiato storia e museologia a Boston (USA).

La quiete prima della tempesta: da metà giugno 2016 nel Gottardo cominceranno a sfrecciare treni merci a oltre 100 chilometri all'ora.





Il gioiello della Svizzera per l'Europa

L'opera del secolo scavata nella roccia:
un affascinante viaggio di esplorazione nella
Galleria di base del San Gottardo
che ridefinirà il trasporto merci nel continente.

*Testo: Robert Wildi
Fotografia: Gerry Amstutz*



A sinistra: veduta da uno dei 178 cunicoli trasversali che per tutta la lunghezza della galleria collegano la canna orientale a quella occidentale.

A destra in alto: in caso di necessità, a Faido e Sedrun i treni possono essere deviati nell'altra canna tramite binari di collegamento.

A destra in basso: saldatori mentre montano un condotto.

Entriamo in un buco nero. Sempre più giù, a picco, con nella pancia una sensazione sgradevole. La debole luce sul tetto della gola, larga circa 5 metri e alta 3, si infila in profondità. Ci lasciamo alle spalle il paesino innevato di Faido, con temperature al di sotto del punto di congelamento. Ad attenderci, davanti a noi, gli inferi della Leventina. Qui, nell'ambito del progetto della galleria di base del San Gottardo, l'appaltatore AlpTransit San Gottardo SA (ATG) ha perforato nella montagna uno dei due punti multifunzionali: sono le stazioni dell'uscita di sicurezza che dividono in tre spezzoni la galleria lunga 57 km. Da Faido al portale sud di Bodio ci sono ancora 18 km. Il portale nord di Erstfeld è a 39 km di distanza; a metà strada, presso Sedrun, si trova l'altra stazione multifunzionale.

L'auto di AlpTransit San Gottardo ci conduce a 30 km/h verso il ventre della terra, attraverso una galleria di accesso con una pendenza del 13%. La pressione alle orecchie e la temperatura salgono. Ci avviciniamo alla galleria ferroviaria più lunga del mondo. Il tunnel rivoluzionerà il

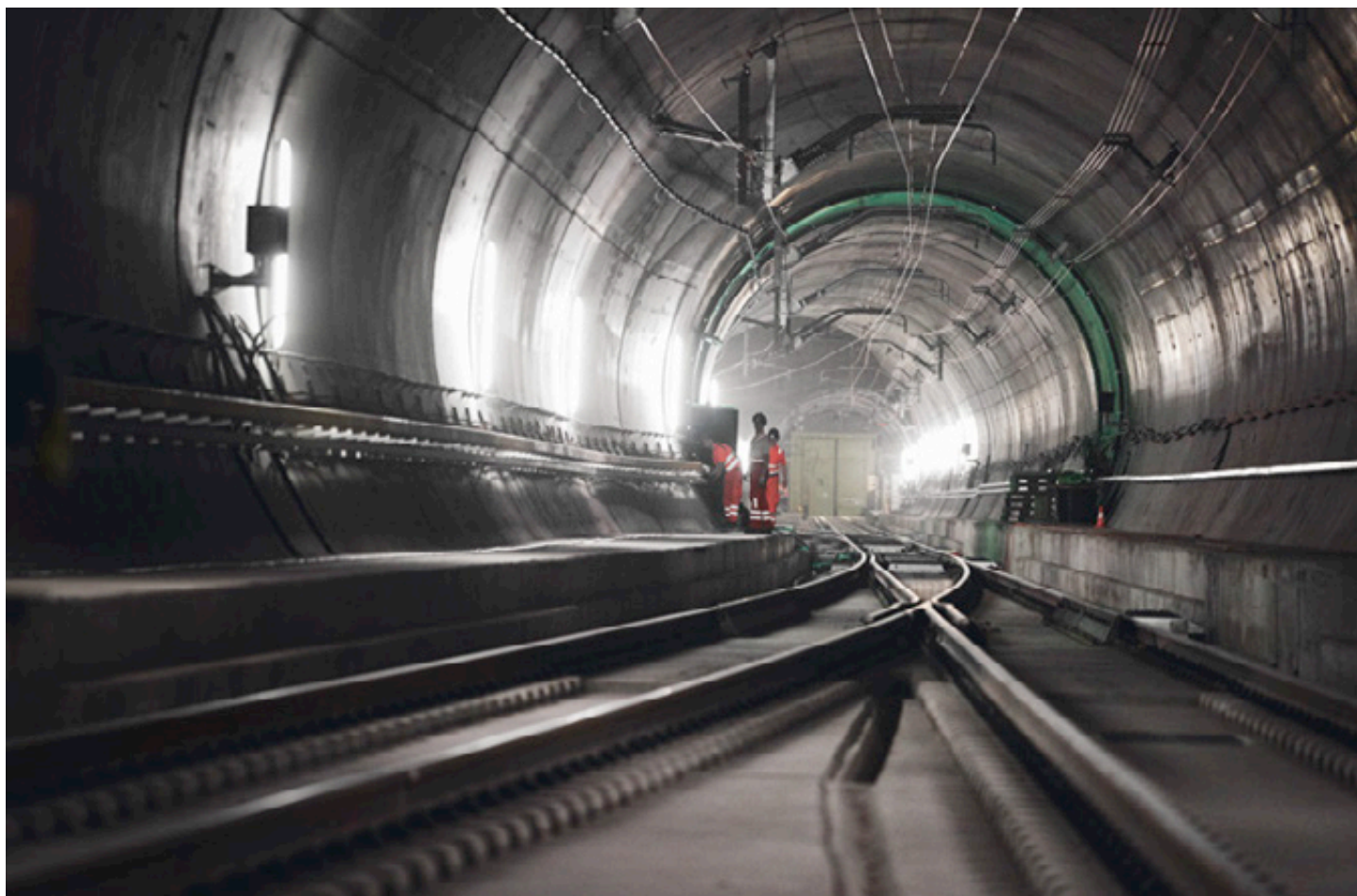
trasporto transalpino di merci e viaggiatori che attraversa la Svizzera e l'Europa. Il senso di oppressione lascia ora spazio alla gioia di visitare al suo interno l'opera del secolo prima della sua messa in servizio. La galleria di accesso termina dopo 2,5 km. Siamo ormai a un'altitudine di 430 metri s.l.m. Ci separa dalle rotaie della canna orientale e di quella occidentale un labirinto ramificato di cunicoli longitudinali e trasversali. Le vie di fuga e i cunicoli adibiti al trasporto di materiale raggiungono insieme 9,6 km. La stazione multifunzionale si estende per un tratto di ferrovia di 1,7 km.

La quiete prima della tempesta

Scendiamo e veniamo avvolti da temperature estive. Lo strato di roccia che sovrasta le nostre teste è spesso mille metri. La roccia si riscalda fino quasi a 46° Celsius, l'aria a 30°; in alcune parti della galleria la temperatura arriva a 35°. Per gli addetti alla costruzione del tunnel, tuttavia, la legge impone un massimo di 28°. ATG deve risolvere il problema con costosi sistemi di raffreddamento. Per fortuna sot-

to la tuta arancione indossiamo solo maglietta e pantaloncini e abbiamo lasciato gli altri vestiti al centro visitatori ATG di Amsteg. La mia merenda, una barretta di cioccolato che ho in tasca, è sul punto di sciogliersi.

Adesso non siamo più soli: troviamo in fila auto con targhe dei Cantoni Ticino, Obvaldo e Uri. Gli operai indossano tute arancioni e portano il casco. «Nei periodi di punta, nella galleria di base hanno lavorato contemporaneamente oltre duemila persone, oggi ce ne saranno sì e no duecento», racconta Maurus Huwylar di AlpTransit San Gottardo. Nella stazione multifunzionale di Faido sono impiegate attualmente al massimo 30-35 persone, soprattutto elettrotecnici che eseguono vari lavori. Posano le condutture, riuniscono i cavi in fasci, misurano la tensione. Non c'è traccia di frenesia, è la quiete prima della tempesta. Il countdown procede: dopo quasi diciassette anni, ci si avvia verso la conclusione dei lavori. Nell'agenda sono evidenziate le date principali. Da giugno 2016 cominceranno infatti a sfrecciare treni merci a 100-120 all'ora e



treni viaggiatori a 200 all'ora. La grande cerimonia d'inaugurazione si terrà il 2 giugno. Con il cambio ufficiale di orario, l'11 dicembre 2016 la galleria sarà pienamente integrata nella rete dei trasporti. Per prepararsi a questa data importante sarà avviata una fase sperimentale con transito di treni a partire dal 1° ottobre 2015.

Manovre nella roccia

Per ora la galleria di base del San Gottardo è ancora una zona pedonale in cui passeggiamo tra i binari della canna orientale. A passo d'uomo da Erstfeld a Bodio ci metteremmo undici ore e mezza. Improvvisamente sentiamo dei rumori. Il complesso sistema di aerazione è stato azionato al livello superiore e dobbiamo quasi gridare per farci sentire. Davanti a noi un operaio sta posando tra le rotaie un cavo segnalatore d'incendio. Poi si mette a fresare un canale nel calcestruzzo. Il suo volto, striato di nero, ricorda quelli dei minatori di carbone. Lavora qui, in galleria, cinque giorni alla settimana. «Così tanto rumore, però, c'è di rado». >

«Indubbiamente un capolavoro d'ingegneria.»

RENZO SIMONI, CEO ATG



La tecnologia sostituisce la forza fisica

Per nostra fortuna, per ragioni di sicurezza le due canne sono collegate ogni 325 metri da un cunicolo. Al chilometro 39,1 ci allontaniamo dal rumore attraverso il cunicolo 123 (ce ne sono 178 in totale). Tra le due canne, alcuni operai che parlano italiano stanno discutendo sulle apparecchiature tecniche. Misurano cavi in fibra ottica; in tutta la galleria ne vengono posati migliaia di chilometri. Oltre alla corrente per il funzionamento dei treni, all'ora zero anche tutti i canali di comunicazione dovranno funzionare alla perfezione.

Camminiamo verso il portale sud nel silenzio quasi meditativo che regna nella canna ovest. Dopo qualche centinaio di metri le rotaie si dividono: un secondo binario scompare in un tunnel secondario. Attraverso costose vie di fuga, i viaggiatori possono arrivare in sicurezza alle due stazioni multifunzionali di Sedrun e Faido. Ma non è tutto. In casi di emergenza, anche i treni possono passare da una canna all'altra attraverso tunnel dotati di binari. Questa soluzione consente di assicurare un traffico scorrevole in caso di pericolo o di chiusura per manutenzione di parti della galleria.

Grazie a un tunnel d'accesso arriviamo di nuovo in superficie. La luce del giorno abbaglia e la neve accentua questo effetto. La temperatura nell'auto si abbassa di colpo. All'uscita della galleria, accanto a un pozzo di ventilazione c'è una centrale elettrica. Si tratta di una delle tre sottostazioni, costruite appositamente per la galleria, che alimentano i treni merci e viaggiatori in transito con corrente per trazione ferroviaria a 16,7 Hz. Torniamo ad Amsteg, al centro visitatori posiamo il casco, la tuta e lo zainetto con la maschera d'emergenza. Qui, prima di scendere nella galleria, abbiamo dovuto scrivere su un modulo il numero di telefono dei familiari più stretti. Una misura precauzionale. Dall'inizio dei lavori nel 1999, ci sono stati nove incidenti mortali nella galleria di base del San Gottardo. «Chi scende in galleria raramente ha problemi di circolazione sanguigna» afferma Maurus Huwyler.



A titolo di paragone, durante la costruzione del primo tunnel ferroviario del Gottardo dal 1872 al 1882, morirono sul lavoro 177 operai. Al tempo, con gli esplosivi si demolivano in un giorno appena 4,50 metri. La fatica estenuante viene oggi ampiamente sostituita dalla tecnologia. Nella galleria di base, i moderni macchinari sono riusciti ad avanzare nella roccia per 18 metri al giorno.

La minacciosa pressione della montagna

La stazione multifunzionale di Faido, uno dei due polmoni della canna hightech, affascina i visitatori. Vogliamo saperne di più sull'opera del secolo: può davvero aspirare al titolo di ottava meraviglia del mondo? Spesso è con questo termine superlativo che viene definita, rivela Renzo Simoni, CEO di ATG e appaltatore capo della galleria. E a ragione, visti i record mondiali che detiene: 57 km di lunghezza e fino a 2300 metri di roccia sovrastante la

«La rotta è quella giusta, i preparativi procedono a pieno regime da anni.»

PETER JEDELHAUSER,
RESPONSABILE DI PROGETTO DELLE FFS



galleria. «Indubbiamente un capolavoro d'ingegneria» dichiara Simoni, che ne paragona il valore architettonico a quello della torre Burj-Khalifa a Dubai e del Golden Gate a San Francisco. «Solo che noi abbiamo creato un'opera sottoterra».

Un'opera che ha significato grandi sfide. La roccia calda non solo riscalda l'ambiente di lavoro, ma nasconde anche qualche sorpresa «liquida». Occasionalmente, l'acqua ad alta pressione della roccia è penetrata nelle cavità, e si è dovuto svuotarla con le pompe. Quasi minacciosa, poi, è la potenza della pressione della montagna. «Nei punti della galleria caratterizzati da spessi strati di roccia, l'azione della deformazione radiale ha in parte ristretto anche di un metro le cavità che erano state scavate» spiega Simoni. Consistenza e deformazione della roccia sono raramente prevedibili nei dettagli. Si sono fatte numerose misurazioni, prove e simulazioni per cercare di capire quanto più possibile il comportamento della montagna.

La sfida della conca di Piora

Il momento decisivo dell'intero progetto è stata l'indagine geologica della temuta conca di Piora tra Sedrun e Faido. Per determinare la stabilità della roccia dolomitica acquifera e granulosa, negli anni '90 ATG ha perforato una galleria parallela di sondaggio di 6,5 km a 300 metri sopra il tunnel ferroviario. «In quei diciotto mesi non sapevamo che cosa sarebbe emerso dall'analisi» afferma Simoni ricordando quella snervante esperienza. Solo nel maggio 1998, sei mesi prima della seconda votazione popolare sulla NFTA, giunse la notizia del cessato allarme. Al livello della galleria di base, la roccia della conca di Piora è compatta e asciutta, e quindi perforabile senza pericolo. Aggiunge Simoni: «Solo questa campagna è costata circa cento milioni di franchi».

Ma non è stata solo la natura a mettere alla prova il progetto. Anche la logistica operativa ha presentato delle difficoltà. Per garantire la massima efficienza in un cantiere lungo quanto la distanza fra Olten e Zurigo ci vogliono sofisticati piani operativi. Molti operai impiegano ogni mattina anche 90 minuti prima di ar- >



A sinistra in alto: un operaio posa i conduttori elettrici in un pozzo sopra al tunnel ferroviario.

In alto: la galleria di Faido che dà accesso a un affascinante mondo sotterraneo.

In basso: il centro di manutenzione e intervento di Erstfeld assicura il perfetto funzionamento della galleria.



Fino a 2300 metri sotto la roccia: al portale nord di Erstfeld la montagna inghiotte i treni sotto la sua gigantesca massa rocciosa.

rivare dal portale nord o sud al punto dove lavorano. A trasportarli sono dei vecchi treni. Grazie alle gallerie di accesso di Amsteg, Sedrun e Faido, il problema è stato in parte ridimensionato.

20 000 giornate di formazione

In futuro, le FFS dovranno superare sfide analoghe. All'inizio di giugno 2016 rileveranno da ATG la Galleria di base del San Gottardo.

Questo passaggio di consegne include la responsabilità tecnica del funzionamento e della manutenzione della galleria. Andiamo a trovare Peter Jedelhauser nel suo ufficio alla stazione di Lucerna. Jedelhauser è responsabile dell'Organizzazione di progetto asse nord-sud del San Gottardo: in altre parole, il Signor Gottardo delle FFS. Jedelhauser è calmo e ponderato, ma non perde di vista il risultato finale ed è convinto di poter gestire con successo questo grandioso progetto. «La rotta è quella giusta, i preparativi procedono a pieno regime da anni». Prima della messa in funzione, circa 2900 collaboratori

delle FFS e 1000 esterni dovranno seguire un intenso programma di formazione. Un plastico di dieci metri servirà da supporto per mostrare in scala reale le speciali caratteristiche della galleria di base del San Gottardo. «I nostri collaboratori devono vivere questa galleria sulla pelle, farla propria» spiega Jedelhauser. Macchinisti, personale di bordo, del servizio di soccorso, della manutenzione e della centrale operativa: tutti devono aver assimilato il proprio ruolo all'interno dell'opera del secolo. «Investiamo 20 000 giornate di formazione proprio perché nulla vada storto» spiega Jedelhauser. Le FFS hanno addirittura creato, per la galleria del San Gottardo, un nuovo profilo professionale, il «Tunnel Operator tecnico». Tutto ciò collaborando strettamente con la BLS, che aveva già istituito questa figura per l'apertura della galleria del Lötschberg.

Sia a Erstfeld che a Biasca le FFS stanno costruendo un centro di manutenzione e intervento. Alle due estremità, circa 125 professionisti della manutenzione faranno in modo che la galleria funzioni perfetta-

mente per decenni. Il centro dovrà supervisionare 153 km di linea aerea di contatto, 43 scambi, 178 cunicoli di collegamento, quattro fermate d'emergenza e 380 000 traversine. Per assolvere a questo compito occorrono processi di manutenzione industrializzati e ad alta tecnologia. A tal fine sono stati fabbricati 31 veicoli speciali per la manutenzione, per un costo di circa 94 milioni di franchi.

Peter Jedelhauser assapora già la data del 2 giugno 2016, giorno di inaugurazione della nuova galleria del San Gottardo. «Per noi l'appuntamento decisivo sarà comunque l'11 dicembre 2016» Con il cambio di orario, infatti, la Galleria di base del San Gottardo sarà integrata a tutti gli effetti nella rete dei trasporti.

Pescicoltura con l'acqua della galleria

Torniamo a Erstfeld, vogliamo ritrovarci nuovamente nel posto in cui presto tutto avrà inizio. Eleganti e aerodinamiche, l'entrata e l'uscita delle due canne sono incastrate in un'enorme costruzione in pie-

Adolf Ogi — «La galleria di base è un valido argomento politico per la Svizzera»

tra. Saliamo sulla torre che ATG ha collocato accanto al centro visitatori. Sotto di noi, in questo tardo pomeriggio di giovedì, regna una calma spettrale. Solo due operai vestiti di arancione trafficano con una cassetta della corrente su un binario secondario.

Cento metri più avanti, verso il centro di Erstfeld, sul lato esterno delle canne sono state scavate alcune grosse cavità. Qui sarà realizzato un innovativo progetto di piscicoltura con l'acqua calda della galleria. Tutto sembra pronto alla rampa settentrionale della galleria di base del San Gottardo. Cerchiamo di immaginare come andranno le cose. Ad almeno 100 km/h, i treni merci scompariranno nella bocca della galleria, e circa 20 minuti dopo sbucheranno con fragore sulle rotaie di Faido su cui abbiamo camminato questa mattina. —

Signor Ogi, dove sarà il 2 giugno 2016?

Se mi inviteranno, all'inaugurazione della galleria di base del Gottardo. Ci conto molto e ci verrò volentieri. In fondo c'è stato bisogno di qualcuno che tracciasse una riga sulla cartina da Erstfeld a Bodio e che poi convincesse il Consiglio Federale, il Consiglio Nazionale, il Consiglio degli Stati e infine i cittadini della necessità di costruire una galleria di 57 chilometri attraverso il Gottardo.

Se oggi fosse ministro dei trasporti si comporterebbe come allora?

È una domanda ipotetica. Per attuare progetti miliardari come le gallerie di base del Gottardo e del Lötschberg, i tempi politici sono sempre molto ristretti. All'inizio degli anni '90 si è aperta un'opportunità per realizzare entrambi i tunnel. Il fatto che allora fossi ministro dei trasporti è stata la mia fortuna. Senza perdere tempo e grazie a una sistematica opera di persuasione abbiamo sfruttato il momento propizio e vinto il referendum sulla NFTA nel 1992. Oggi, politicamente parlando, solo il Gottardo avrebbe a malapena una chance.

Per quale motivo?

Perché ai giorni nostri le visioni lungimiranti si scontrano con l'ottica a breve termine dei costi e dei benefici. Ma la politica dei trasporti non può essere realizzata in tempi rapidi, ha bisogno di un orizzonte di 50 anni. Deve produrre effetti positivi sul piano politico-sociale a lungo termine e non piegarsi a diktat puramente finanziari.

Che importanza ha la galleria di base del Gottardo per la Svizzera?

La NFTA è il frutto di una decisione storica del popolo svizzero e una straordinaria testimonianza dell'efficienza del nostro Paese. Nel quadro della Convenzione delle Alpi, tutti gli otto Stati aderenti si sono impegnati soli-

dalmente per la tutela delle Alpi e il trasferimento del traffico dalla strada alla rotaia. Per completare le gallerie del Moncenisio, tra Francia e Italia, e del Brennero, tra Austria e Italia, occorrono ancora tanti anni; noi, invece, siamo stati più veloci e abbiamo mantenuto la nostra promessa, a beneficio di tutta l'Europa. La galleria di base è un segnale forte e un valido argomento politico per la Svizzera, per esempio nell'ottica delle future trattative con l'UE sull'attuazione dell'iniziativa contro l'immigrazione di massa.

Degli attuali 1,2 milioni di transiti di camion lungo le Alpi, 240 000 dovrebbero essere soppiantati dalla ferrovia grazie alla NFTA. L'obiettivo di 650 000 transiti previsto dalla legge è un'utopia?

Al momento è praticamente irraggiungibile. Ma la NFTA rappresenta una pietra miliare nel quadro di un obiettivo più generale, quello del trasferimento del traffico merci dalla strada alla ferrovia. Sono certo che si potrà fare tanto garantendo l'operatività ottimale di tutte le gallerie della NFTA. Per questo occorrono misure a breve termine da attuare insieme ai partner europei, ad esempio il rapido potenziamento delle vie di accesso e dei terminali di carico sia a nord che a sud. L'attuale situazione dei tassi d'interesse favorisce investimenti lungimiranti in questo settore. Le gallerie di base del Lötschberg e del Gottardo le abbiamo costruite: ora dobbiamo fare di tutto per sfruttarle al massimo.



Adolf «Dölf» Ogi è stato consigliere federale dal 1988 al 2000 e sette anni ministro dei trasporti. Dal 2000 al 2007 ha ricoperto la carica di sottosegretario generale dell'ONU e di consigliere speciale per lo sport al servizio dello sviluppo e della pace.



Portale nord della galleria di base del Gottardo ai piedi delle pareti rocciose di Rynächt (Erstfeld), dove si sono verificate continue cadute di massi. Reti di protezione, terrapieni e geometria di progetto garantiscono la massima sicurezza.

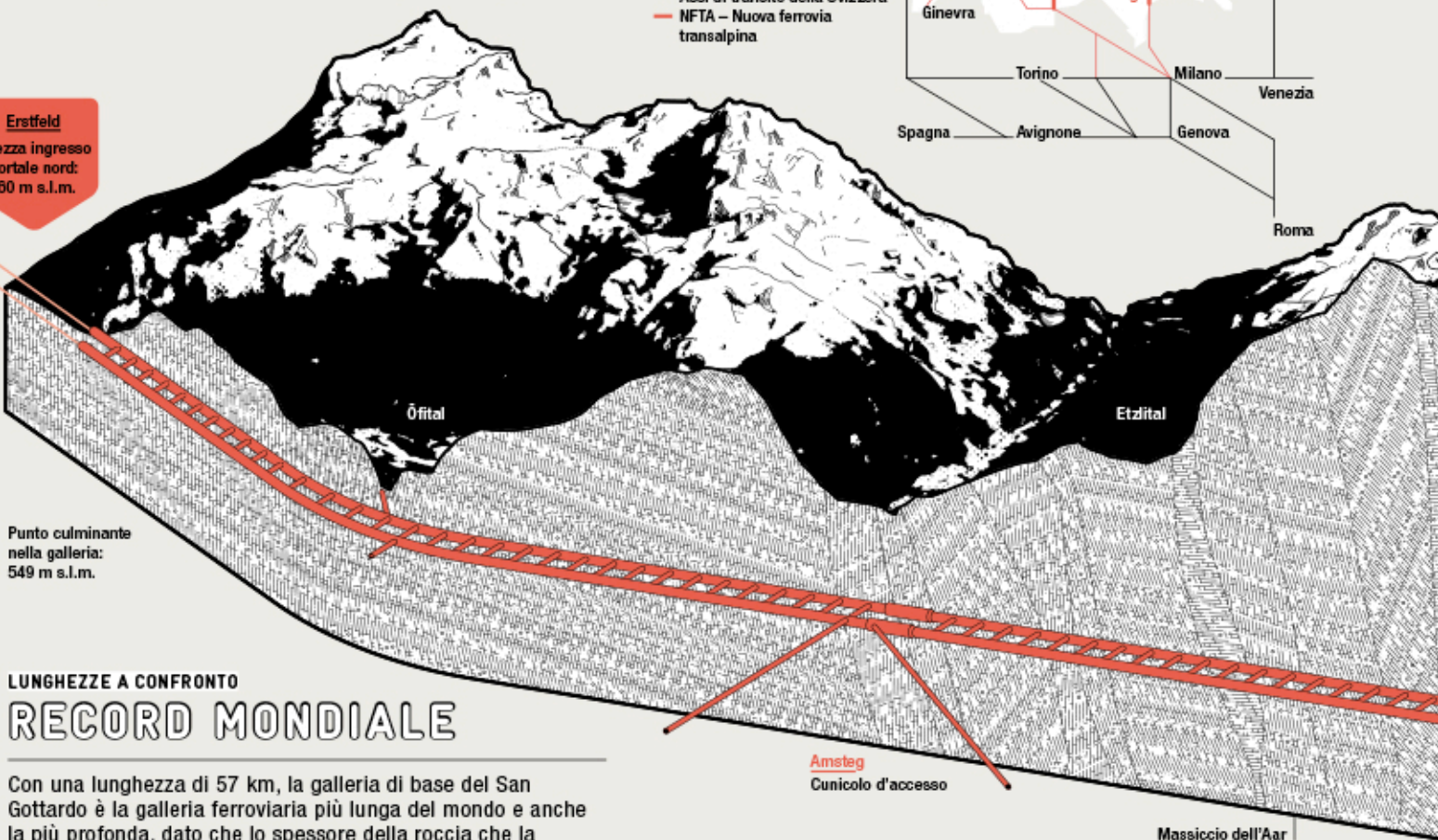
NORD-SUD

LA RETE

Con la Nuova ferrovia transalpina (NFTA), sul Gottardo, sul Lötschberg e sul Ceneri saranno realizzati efficienti collegamenti nord-sud per il traffico ferroviario transalpino in Europa.



Erstfeld
 Altezza ingresso portale nord: 460 m s.l.m.

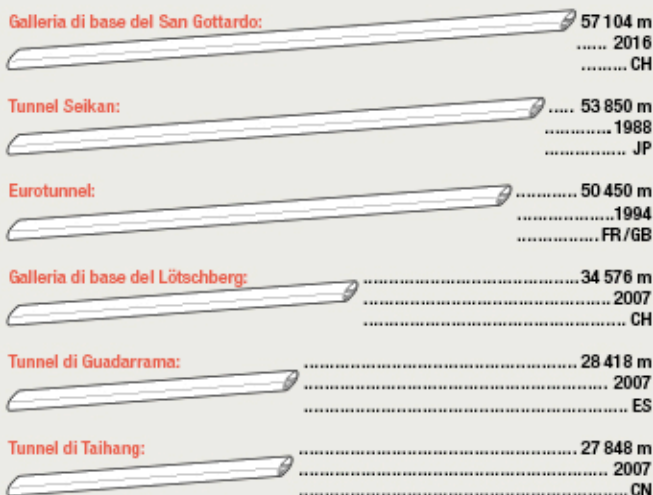


Punto culminante nella galleria: 549 m s.l.m.

LUNGHEZZE A CONFRONTO

RECORD MONDIALE

Con una lunghezza di 57 km, la galleria di base del San Gottardo è la galleria ferroviaria più lunga del mondo e anche la più profonda, dato che lo spessore della roccia che la sovrasta arriva fino a 2300 m.



CIFRE

PIÙ LUNGA CHE MAI

La galleria di base del San Gottardo comprende due tubi paralleli a una corsia di 57 km. Includendo tutti i cunicoli di collegamento, d'accesso e i pozzi, misura in totale oltre 150 km.

Ore di lavoro totali	Impianti elettrici di emergenza	Traversine	380 000
tecnica ferroviaria 4 Mio	Centraline a comando singolo 10	Balise	928
Lunghezza linea di contatto nella galleria di base	Dati tecnica di gestione galleria 380	Conta-assi	712
..... 153 km	Supporti per cavi radio 14 000	Tavole di avviso segnale principale	426
Sostegni galleria 2860	Colonnine chiamate di soccorso 417	Apparecchi centrali	4
Sostegni a molla 3200	Fermate di emergenza 4	Calcestruzzo utilizzato	4 Mio t
Corrimano 118 km	Spese di manutenzione all'anno 38,1 Mio Fr.	Quantità totale di materiale scavato	28,2 Mio t
Apparecchi telefonici 60	Trasformatori 250	Volta d'acciaio	125 000 t
Fibra ottica 2631 km		Reti d'acciaio	3 Mio m ²
Cartelli 3500		Ancoraggi in roccia	4800 km
Cavi di rame 3200 km			

CRONOLOGIA

ERSTFELD-BODIO IN 69 ANNI

Dal primo schizzo all'inaugurazione della galleria di base del San Gottardo è trascorsa quasi un'eternità.

1947 L'ingegnere Carl Eduard Gruner schizza l'idea visionaria di una galleria del San Gottardo.

1963 La Confederazione valuta varie opzioni di gallerie ferroviarie.

1971 Le FFS vengono incaricate di sviluppare il progetto della linea di base Erstfeld-Biasca.

1982 Il popolo svizzero approva la «Nuova ferrovia transalpina» (NFTA) e le nuove gallerie di base del Lötschberg, del San Gottardo e del Ceneri.

1983 Primi trivellamenti di sondaggio nella sacca di Piora per valutare l'idoneità geotecnica del tracciato.

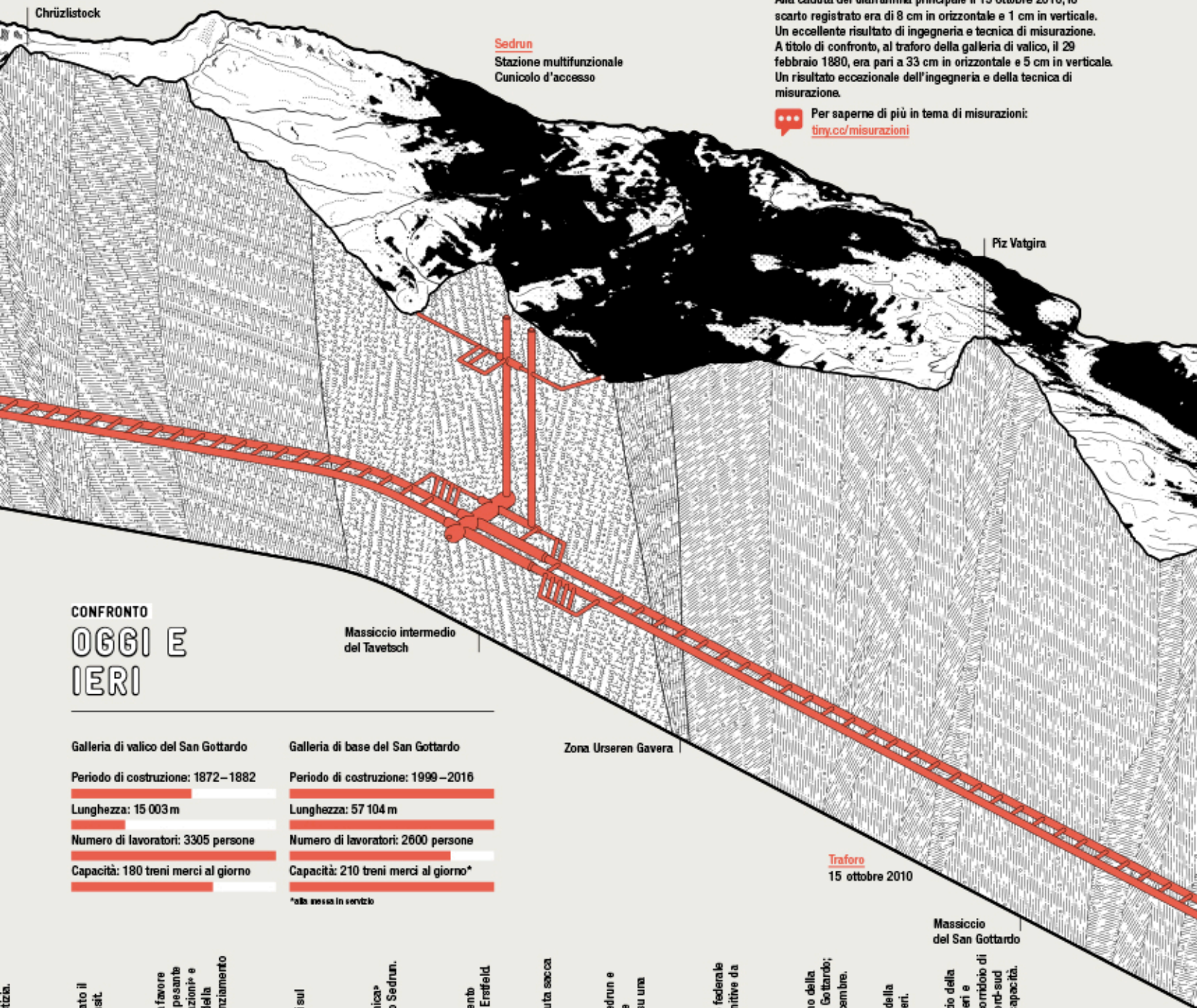
1984 L'iniziativa passa la votazione popolare e la tuba della regione alpina entra nella Costituzione federale.

1985 Il Consiglio federale approva la linea Erstfeld-Bodio e la tratta



La via più rapida attraverso le Alpi svizzere

Con la sola galleria di base del Gottardo, l'asse Nord-Sud si riduce di 30 km e ci vorrà un'ora in meno per percorrerla. Il tragitto quasi pianeggiante e le tracce in più faranno aumentare novevolmente l'attuale capacità di trasporto fino a 40 milioni di t di merci.



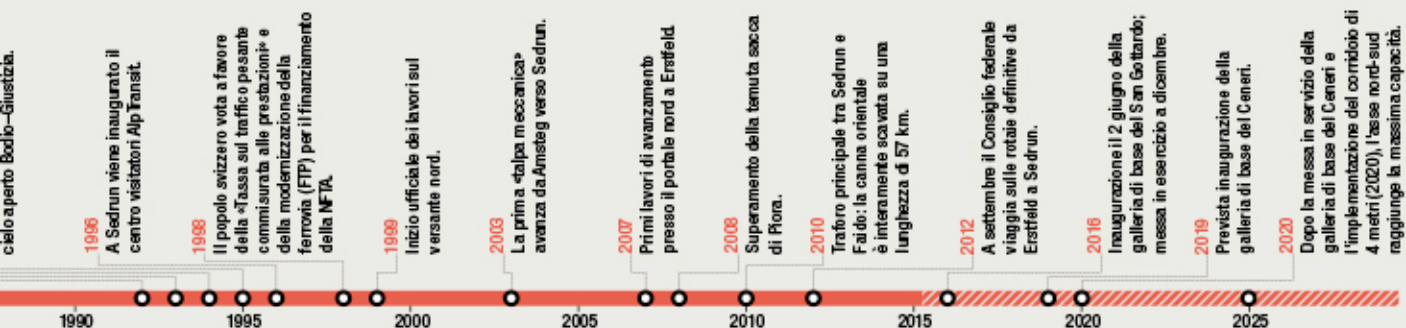
Alla caduta del diaframma principale il 15 ottobre 2010, lo scarto registrato era di 8 cm in orizzontale e 1 cm in verticale. Un eccellente risultato di ingegneria e tecnica di misurazione. A titolo di confronto, al traforo della galleria di valico, il 29 febbraio 1880, era pari a 33 cm in orizzontale e 5 cm in verticale. Un risultato eccezionale dell'ingegneria e della tecnica di misurazione.

Per saperne di più in tema di misurazioni:
tiny.cc/misurazioni

CONFRONTO OGGI E IERI

Galleria di valico del San Gottardo	Galleria di base del San Gottardo
Periodo di costruzione: 1872–1882	Periodo di costruzione: 1999–2016
Lunghezza: 15 003 m	Lunghezza: 57 104 m
Numero di lavoratori: 3305 persone	Numero di lavoratori: 2600 persone
Capacità: 180 treni merci al giorno	Capacità: 210 treni merci al giorno*

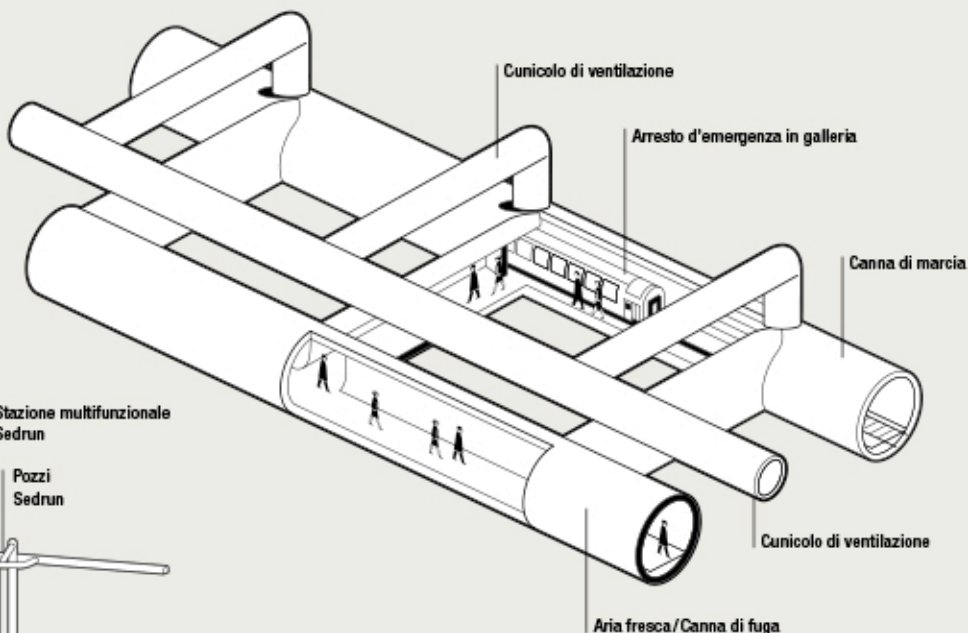
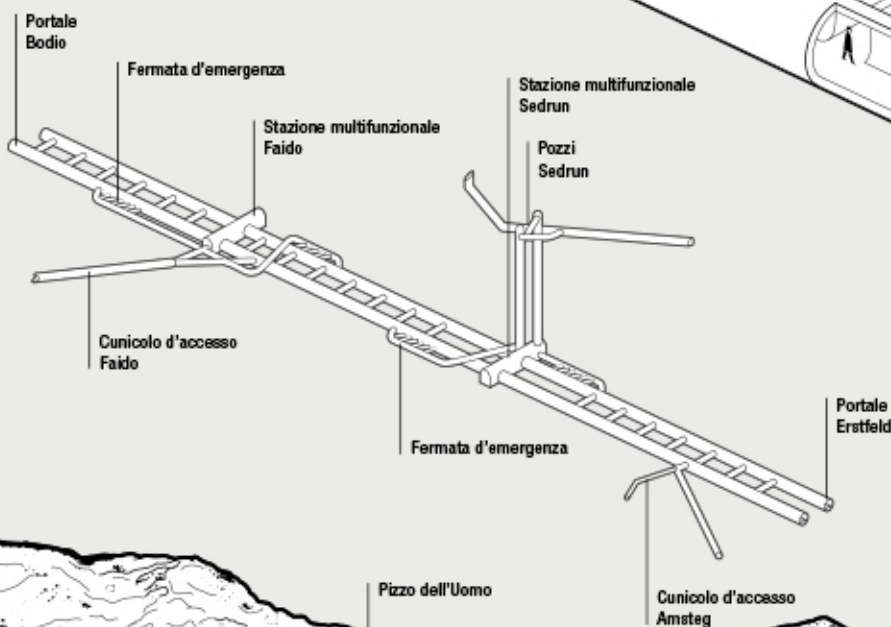
*alla messa in servizio



TRASFERIMENTO

I VANTAGGI DELLA ROTAIA

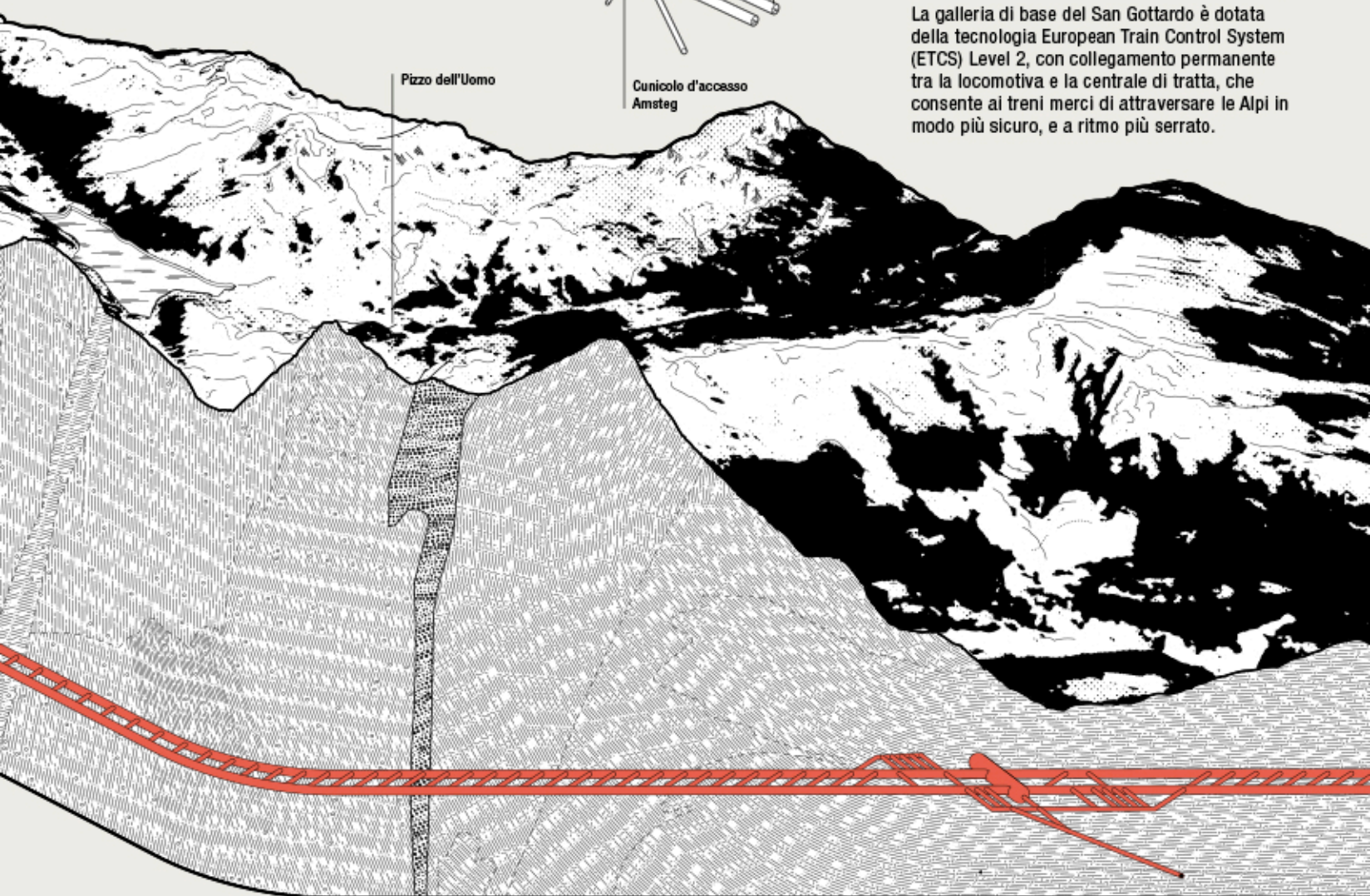
La nuova galleria del Gottardo consente di adottare soluzioni logistiche efficienti ed ecologiche, e aumenta la capacità di trasporto annua da 20 a 50 milioni di tonnellate di merci. I treni sono più affidabili e le corse si pianificano meglio. Si escludono praticamente interruzioni per il maltempo. La galleria contribuisce a trasferire il traffico pesante dalla strada alla rotaia.



INFRASTRUTTURA

SICUREZZA INNANZITUTTO

La galleria di base del San Gottardo è dotata della tecnologia European Train Control System (ETCS) Level 2, con collegamento permanente tra la locomotiva e la centrale di tratta, che consente ai treni merci di attraversare le Alpi in modo più sicuro, e a ritmo più serrato.



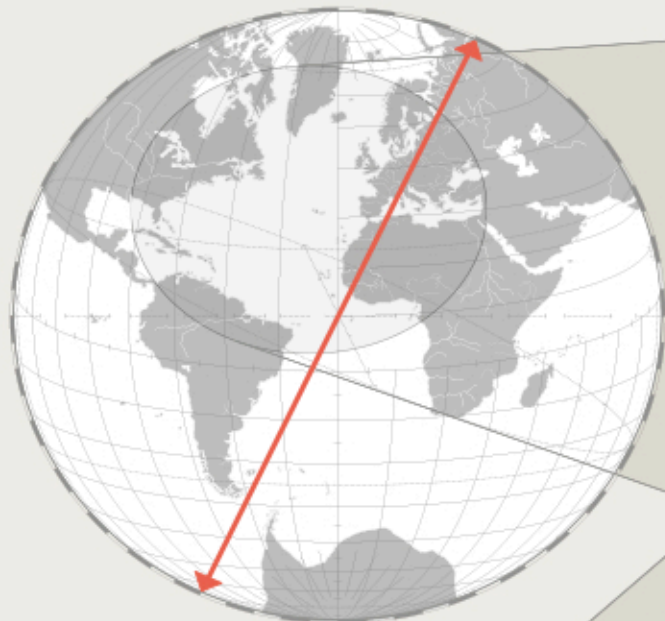
Sacca di Piora

Max. temperatura della roccia:
circa 46°C

Faido
Stazione multifunzionale
Cunicolo d'accesso

GIRO DEL MONDO

Grafica: Martin Woodtli Foto: SBB, Wikipedia; AlpTransit Gotthard AG; gotthardbahn.ch



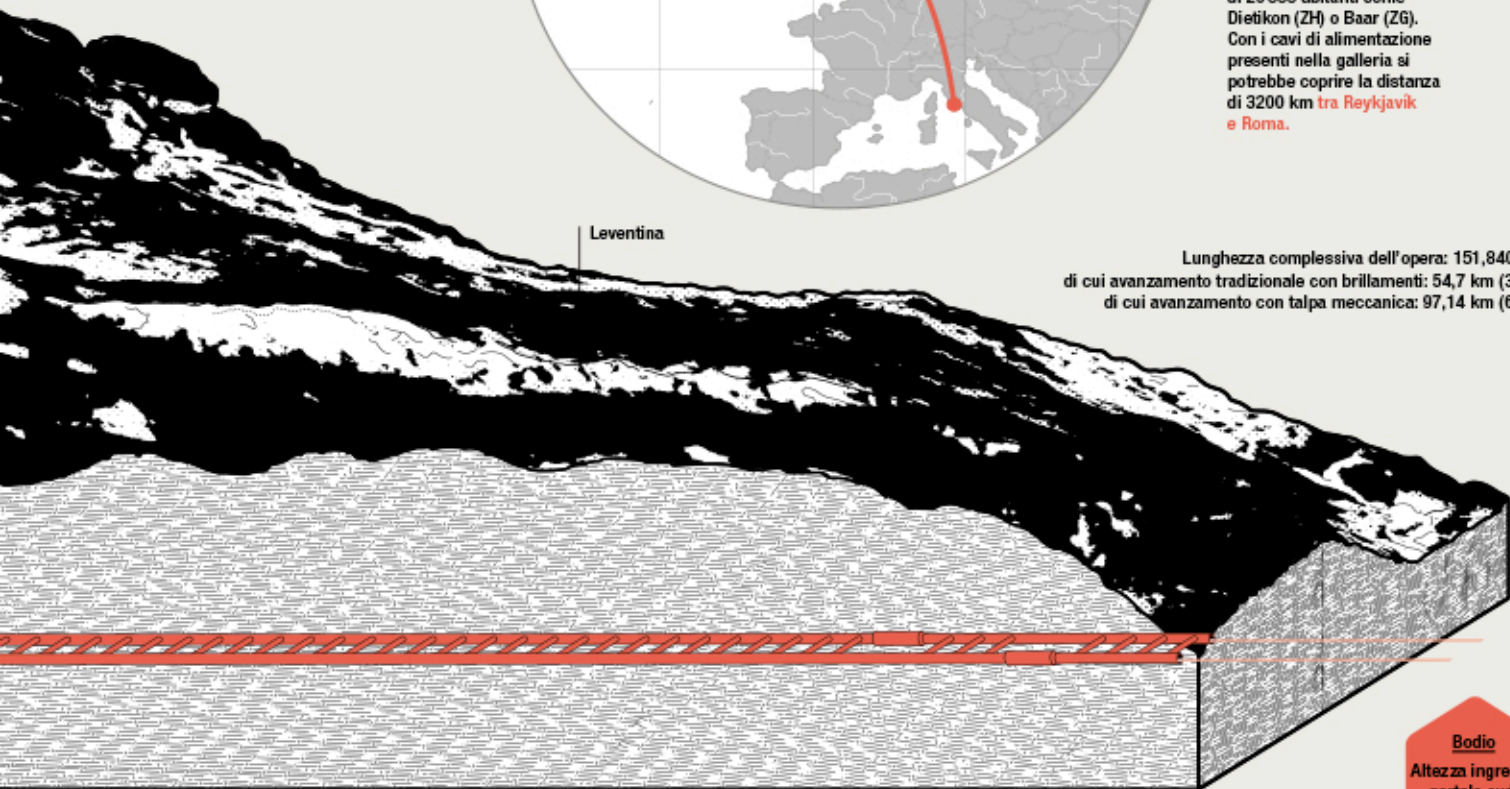
La galleria di base del San Gottardo dovrebbe consentire il trasporto di 50 milioni di tonnellate di merci l'anno a partire dal 2020. Tale capacità annua corrisponde a un treno merci lungo circa 12 785 km, pari al diametro della Terra.



Per la costruzione della galleria sono stati scavati 28 milioni di tonnellate di materiale, con cui si potrebbe riempire un treno merci di 7160 km da Zurigo a Chicago: ciò corrisponde a più della metà del quantitativo movimentato dall'industria svizzera di estrazione in un anno.



L'infrastruttura per il fabbisogno elettrico basterebbe a rifornire una città di 20 000 abitanti come Dietikon (ZH) o Baar (ZG). Con i cavi di alimentazione presenti nella galleria si potrebbe coprire la distanza di 3200 km tra Reykjavik e Roma.



Leventina

Lunghezza complessiva dell'opera: 151,840 km di cui avanzamento tradizionale con brillamenti: 54,7 km (36%) di cui avanzamento con talpa meccanica: 97,14 km (64%)

Zona penninica di gneiss

Interasse standard canne galleria: 40 m
Interasse massimo canne galleria: 70 m

Bodio
Altezza ingresso portale sud: 312 m s.l.m.

Uno sguardo nel tunnel gigante

Portale sud all'estremità est di Bodio, sul versante inferiore sinistro della valle Leventina. Qui sarà immagazzinata aria compressa ricavata da un cunicolo lungo 3.2 chilometri tra Pollegio e Loderio per produrre energia.



«Abbiamo urgente bisogno del Gottardo»

Con oltre 90 000 carri merci e 31 000 collaboratori, DB Schenker Rail è la più grande ferrovia merci europea. Intervista con il CEO, Alexander Hedderich, e il CEO di SBB Cargo, Nicolas Perrin, sull'importanza del Gottardo, sul cambio euro-franco e sulle carte vincenti della ferrovia.

Intervista: Roy Spring

Fotografia: Daniel Gebhart de Koekkoek

Signor Hedderich, il 2016 sarà un anno storico per il traffico merci europeo.

Parliamo della nuova galleria del Gottardo: sarà una benedizione per l'Europa o un flop gigantesco?

HEDDERICH: Un flop non direi proprio. Le previsioni parlano di una crescita considerevole del traffico merci ferroviario. A mio avviso, la galleria di base del Gottardo è un elemento chiave per incrementare nettamente l'attrattività della ferrovia e conferirle un peso maggiore nel sistema di trasporto. Tanto più se si considera che crea benessere e crescita nel rispetto dell'ambiente.

Signor Perrin, da cittadino svizzero è orgoglioso di quest'opera?

PERRIN: Ho la fortuna di aver accompagnato la genesi di questa galleria ricoprendo ruoli diversi. È un capolavoro di tecnologia, ma anche di politica dei trasporti, che culminerà ovviamente con la messa in funzione il prossimo anno.

Signor Hedderich, la definiscono l'architetto della ferrovia merci europea. Sappiamo che intende trasformare DB Schenker Rail in una ferrovia merci continentale entro il 2020. Come si inserisce il Gottardo in questo disegno?

HEDDERICH: I flussi di traffico tra Germania e Italia e quelli verso i porti ARA (Amsterdam, Rotterdam e Anversa) sono i più importanti in assoluto nel traffico merci ferroviario europeo. Costituiscono, per così dire, la spina dorsale dell'intero sistema. La sola DB Schenker Rail movimentata circa 25 000 treni all'anno in Austria e Svizzera. Il Gottardo, che già rappresenta il corridoio più importante, svolgerà grazie alla nuova galleria un ruolo ancora più significativo. Sarà un grande motore propulsore.

Signor Perrin, che vantaggi trarrà la Svizzera da questo progetto miliardario? Non saranno soprattutto i grandi concorrenti europei a beneficiarne?

PERRIN: Se guardiamo al passato, ogni progetto concernente il Gottardo ha contribuito allo sviluppo dell'asse europeo nord-sud. Uno di questa portata deve essere analizzato innanzitutto in termini di economia politica. Sono certo che l'intera economia svizzera ne trarrà beneficio in maniera duratura.

Quali opportunità offre la galleria di base del Gottardo al traffico merci su rotaia?

HEDDERICH: La riduzione dei tempi di percorrenza di circa un'ora e la possibilità

di circolare con treni lunghi fino a 750 metri. Insieme ai nostri colleghi di SBB Cargo ci stiamo preparando a sfruttare entrambe. È ovvio che la piena efficienza operativa sarà raggiunta solo nel 2020 con l'inaugurazione della galleria di base del Ceneri e della ferrovia di pianura, e con il corridoio di 4 metri. Alla luce della difficile situazione economica europea il traffico merci ha urgentemente bisogno di un potenziamento delle capacità.

DB Schenker Rail è presente in 15 Paesi europei all'insegna del motto «From Patchwork to Network».

Come si sta sviluppando la rete?

HEDDERICH: Oltre che lungo l'asse nord-sud, anche verso la Turchia e l'Europa sud-orientale, dove i potenziali collegamenti ferroviari non mancano. E poi c'è la Cina; tra Zhengzhou e Amburgo circolano già diversi treni a settimana. Attualmente stiamo monitorando anche alcuni importanti corridoi tra la Spagna e l'Europa centrale. Altro punto focale della nostra rete è il traffico a carri isolati gestito con i nostri partner Xrail a livello nazionale e internazionale. Per quanto riguarda il traffico combinato, continueremo a investire nell'ampliamento dei terminal.



«Nel nostro settore si profilano cambiamenti sostanziali»: Hedderich (a s.) e Perrin.

«La quotidianità ci impone una corsa contro il tempo.»

ALEXANDER HEDDERICH

Circa due anni fa DB Schenker Rail ha affidato a SBB Cargo la gestione di una parte significativa dei trasporti di transito in Svizzera. Oggi prendreste la stessa decisione?

HEDDERICH: Per rimanere competitivi anche in futuro, dobbiamo puntare a un rapporto qualità-prezzo di base che ci permetta di attirare l'attenzione dei nostri clienti. SBB Cargo ci ha fatto semplicemente l'offerta migliore. E questo è un criterio che tutti i nostri fornitori di servizi devono soddisfare. A preoccuparci è invece la recente evoluzione del cambio euro-franco che compromette pesantemente la nostra competitività.

PERRIN: Indipendentemente da quanto sia grande la sfida, è comunque un'opportunità per concentrarsi sull'essenziale. L'economia svizzera ha già dimostrato più volte di sapersi districare con successo in situazioni come questa. E sul suo esempio anche noi ci stiamo dando da fare. Dobbiamo tuttavia essere consapevoli che la politica di trasferimento dei trasporti dalla strada alla rotaia non può prescindere dal corso del franco e dai prezzi del diesel.

DB Schenker Rail è un importante cliente di SBB Cargo, ma anche il concorrente più temibile di SBB Cargo International. Come la mettiamo?

PERRIN: Ciò che ci unisce è l'interesse per un ruolo di primo piano del traffico merci ferroviario. Sicuramente la liberalizzazione e la concorrenza hanno conferito dinamicità al nostro settore. In segmenti come il traffico a carri completi, le collaborazioni sono utili per continuare a offrire prodotti di qualità ai clienti.

L'ex Swissair oggi si chiama Swiss e appartiene a Lufthansa. Non teme anche lei di essere fagocitato dalla concorrenza?

PERRIN: La Svizzera ha la peculiarità di essere l'unico Paese in Europa con un traffico interno estremamente importante e una fitta rete di binari di raccordo. Ed è proprio qui che la nostra esperienza a livello locale si rivela decisiva. A differenza della ex Swissair, quindi, ci concentriamo sul mercato interno. Ovviamente nel contesto europeo anche noi dobbiamo allacciare rapporti di collaborazione e integrarci nella rete. >

DB Schenker Rail ha rilevato le ferrovie merci statali di Paesi Bassi e Danimarca e acquistato la principale ferrovia merci in Inghilterra, compresa la filiale francese. Quando comprenderete SBB Cargo?

HEDDERICH: Il nostro obiettivo è posizionarci al meglio in Europa per offrire ai clienti, insieme ai nostri partner o alle nostre società, una rete efficiente. Nel settore in cui operiamo si profilano cambiamenti sostanziali, come la digitalizzazione, i sistemi informatici e nuovi modelli commerciali. È importante quindi affiancarsi a partner validi e affidabili.

Presso lo European Operations Center dell'aeroporto di Francoforte, vari dipendenti monitorano ogni giorno circa 5000 treni merci di DB Schenker Rail in viaggio attraverso 15 Paesi. Cosa comporta questa centralizzazione?

HEDDERICH: Ci offre una migliore percezione della nostra responsabilità in tutte le fasi dei trasporti, dalla partenza all'arrivo. Oggi è possibile visualizzare l'intero traffico ferroviario praticamente su un unico schermo e gestirlo a tutto tondo 24 ore su 24. Ogni anno in Europa registriamo circa cento guasti di media e grande portata che richiedono interventi sostanziali nel traffico ferroviario.

La gestione delle attività quotidiane incide fortemente sul settore dei trasporti. Dove porre le priorità?

HEDDERICH: Ci troviamo tra l'incudine e il martello: da una parte ci viene chiesto di creare con largo anticipo i presupposti per un futuro diverso, dall'altra dobbiamo lottare contro una quotidianità che ci impone una corsa contro il tempo. Le faccio



Accomunati dall'interesse per un ruolo di primo piano del traffico merci ferroviario: Perrin (a d.), Hedderich.

«La ferrovia, offrendo soluzioni pianificabili, può portare vantaggi enormi.»

NICOLAS PERRIN

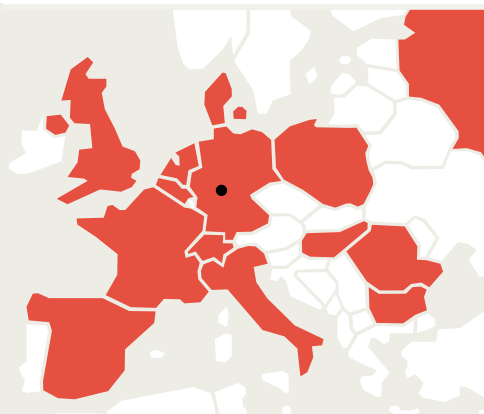
un esempio: il lunedì non conosciamo ancora il 5% dei treni che circoleranno il venerdì. E il 5% dei treni che il lunedì pensiamo partirà il venerdì sarà cancellato per una ragione o per l'altra. Nel traffico viaggiatori, invece, il piano di servizio del macchinista per Natale è già pronto a gennaio.

Come valutate il futuro del traffico merci su rotaia in Europa?

HEDDERICH: Le ferrovie possiedono per tradizione cospicui valori patrimoniali, come impianti, officine, locomotive e carri merci. Rendendoli più efficienti at-

DB SCHENKER RAIL

DB Schenker Rail, la ferrovia merci di Deutsche Bahn, è l'azienda leader nel traffico merci su rotaia in Europa con un fatturato di circa 4,84 miliardi di euro e 31 000 collaboratori. Opera in 15 Paesi e serve circa 8000 destinazioni in tutta Europa. La sua flotta comprende circa 1300 locomotive elettriche, di cui 400 compatibili con vari sistemi elettrici, quasi 2000 locomotive diesel e oltre 90 000 carri merci.



traverso processi operativi funzionali, moderni sistemi informatici e innovazioni, produrremo un enorme effetto. Ma è importante che la politica ci dia condizioni quadro adeguate. Gli investimenti come quello del Gottardo sono un esempio positivo. Il mio timore è un altro: quello di doverne effettuare di sempre più consistenti, ad esempio nel sistema di controllo e sicurezza ETCS, che non avranno tuttavia ritorno in termini di competitività. In Germania spendiamo centinaia di milioni per finanziare la transizione energetica, mentre il traffico merci su strada non versa alcun contributo. È inaccettabile che sia proprio il vettore che garantisce trasporti ecologici ad essere palesemente penalizzato.

PERRIN: Concordo con Hedderich sul fatto che dobbiamo investire troppo per mantenere lo statu quo a scapito dell'innovazione. È un freno allo sviluppo e a un grande potenziale di mercato ed efficienza. Se riusciremo a sfruttare questo potenziale potremo posizionarci come un vettore interessante anche nel lungo periodo. SBB Cargo non tralascierà nulla per raggiungere l'obiettivo. Non dimentichiamo poi che la situazione infrastrutturale in Europa occidentale gioca a nostro favore. Nei prossimi due decenni non sono previsti potenziamenti sostanziali. Starà quindi a noi sfruttare le strutture esistenti nel miglior modo possibile. A fronte di un crescente congestionamento del traffico la ferrovia, offrendo soluzioni pianificabili, può portare vantaggi enormi. Una carta vincente tutta da giocare nella politica del trasferimento dei trasporti merci dalla strada alla rotaia.

Il traffico a carri isolati è considerato il settore principe del traffico merci su rotaia. Quali sono i vostri pronostici per il futuro?

HEDDERICH: Qui la ferrovia merci può dispiegare appieno le proprie potenzialità, assemblando carri e convogli di carri, riunendoli e gestendoli tramite punti di configurazione e sfruttando così, i vantaggi derivanti dalle sue grandi dimensioni grazie a un'elevatissima capillarità. Nel traffico a carri isolati europeo siamo riusciti a collegare circa 8000 destinazioni per 8000 volte. Sicuramente è un obiettivo più impegnativo che portare un treno da un porto a un terminal per container.

PERRIN: Nel traffico a carri isolati, la ferrovia può trarre sicuramente profitto da soluzioni che prevedono l'assemblamento di convogli con vagoni ferroviari tradizionali, adattando la logistica alle esigenze dei clienti. In genere non si dovrebbero contrapporre i punti di forza di un vettore a quelli più deboli di un altro: ognuno deve trarre il massimo dalle proprie possibilità. Nei prossimi anni c'è ancora del potenziale innovativo da sfruttare. Penso ad esempio agli accoppiamenti a vite, che utilizziamo ancora, ma che fanno parte di tecniche ormai superate.

Quando va in Ticino passa per la galleria o per la strada del colle?

PERRIN: Anche se è soprattutto una galleria destinata al trasporto merci, sarò felice di accorciare e arrivare un'ora prima in Ticino o in Italia settentrionale. La mia collega Jeannine Pilloud studierà, analogamente a SBB Cargo, un'offerta interessante per il traffico viaggiatori di cui approfitterò volentieri.

Sappiamo che le piace viaggiare nel tempo libero. Dove è stata l'ultima volta?

HEDDERICH: A Dubai con la famiglia. Ne ho approfittato per visitare la nuova società che abbiamo aperto negli Emirati Arabi Uniti. →

Alexander Hedderich, nato a Wetzlar nel 1965, è CEO di DB Schenker Rail dal 2009. Ha studiato scienze economiche e nel 1999 è stato assunto da Deutsche Bahn dove ha svolto varie mansioni. Dal 2004 al 2009 è stato responsabile sviluppo di Deutsche Bahn AG.

Nicolas Perrin, (56) è dal 2008 CEO di SBB Cargo e membro della Direzione del gruppo FFS. Ha studiato ingegneria civile al Politecnico di Zurigo.

Marchi celebri

«MADE IN GOTTARDO»



IL POSTIGLIONE DEL SAN GOTTARDO

Il celebre dipinto di Rudolf Koller del 1873 è conservato nel museo Kunsthaus Zürich. Il poster è in vendita presso il negozio del museo.



IL GRANITO DEL GOTTARDO

La «polvere di roccia primaria del massiccio del San Gottardo» (grana media 6 µm) agisce contro i dolori muscolari e giova a pelle, capelli e unghie.

IL FORMAGGIO DEL GOTTARDO

Nel Caseificio del Gottardo (www.cdga.ch) si può scoprire come nasce il formaggio a pasta dura Gottardo.



IL CAMPANACCIO DEL GOTTARDO

Con il loro suono basso e cupo, i tipici campanacci a forma piatta del Gottardo si odono anche in lontananza.



Il quiz

Vincete un viaggio nella cabina di guida sulla tratta di montagna del San Gottardo e tanti altri premi.



LA ROCK BAND GOTTHARD

Con canzoni come «One Life, One Soul» e «Mountain Mama», il gruppo fondato a Lugano è diventato l'emblema dell'hard rock svizzero.



BIRRA GOTTHARDO

Con l'acqua ricavata dalle sorgenti del San Gottardo si produce la leggendaria birra che rievoca la grande tradizione delle birrerie ticinesi.

Foto: Martin Hausler, Francesco Girardi

1 La galleria ferroviaria del San Gottardo è la più lunga del mondo. Ma quanto misura?

- S 33 chilometri
- I 40 chilometri
- T 57 chilometri

2 Quali sono i due comuni svizzeri collegati dalla galleria?

- E Erstfeld e Bodio
- U Olten e Lucerna
- Z Lugano e Cadenazzo

3 Attraverso la nuova galleria del San Gottardo transiteranno 2 treni viaggiatori per ora e direzione. Quanti treni merci sono previsti ogni ora quando entrerà in servizio?

- D 2
- S 5
- V 12

4 L'abbreviazione NFTA sta per ...

- S Nuova ferrovia transalpina
- P New Frontier of Alpine Transport
- A Nuova ferrovia del tunnel alpino

5 In quale comune di Uri si trova la famosa chiesa che lungo il tragitto in treno attraverso le Alpi si vede più volte da prospettive diverse?

- U Andermatt
- I Wassen
- O Gurtellen

6 Come si chiamava la fresa che, dopo 15 anni di lavoro, ha perforato nel 2010 l'ultimo metro di roccia completando così la galleria?

- Y Diana
- N Sissi
- C Beatrix

Trovate le lettere corrispondenti alle risposte corrette. Inseritele in sequenza nei campi a fianco e troverete la soluzione:

1	2	3	4	5	6
---	---	---	---	---	---

I PREMI

UN VIAGGIO SUL GOTTHARDO NELLA CABINA DI GUIDA: il San Gottardo, il macchinista e voi. Esaudite un sogno di gioventù e viaggiate nella cabina di guida sulla linea di montagna del San del Gottardo.

2 MODELLI DI LOCOMOTIVE CARGO del valore di CHF 110.- l'una

10 BUONI PER ENTRARE GRATUITAMENTE AL MUSEO SVIZZERO DEI TRASPORTI DI LUCERNA Cineteatro incluso, valore: CHF 52.- l'uno

ECCO COME PARTECIPARE

SMS: inviate la soluzione con il vostro nome e indirizzo al numero +41 79 867 08 73 (il costo per ciascun SMS varia in base al vostro abbonamento o all'offerta PrePay).

E-Mail: inviate la soluzione con il vostro nome e indirizzo a crossmedia@sbbcargo.com.

Cartolina: inviate la soluzione con il vostro nome e indirizzo a: SBB Cargo, Comunicazione, Bahnhofstrasse 12, 4600 Olten

ULTIMO TERMINE DI PARTECIPAZIONE Domenica, 24.5.2015, ore 24

REGOLAMENTO

I collaboratori delle FFS e di SBB Cargo non possono partecipare al

concorso. Sono escluse le vie legali. Non si tiene alcuna corrispondenza sul concorso. Nessun pagamento in contante dei premi. L'età minima per il viaggio nella cabina di guida è 12 anni; i partecipanti devono godere di buona salute ed essere in buone condizioni fisiche. Offerta valida unicamente se ci si reca con i mezzi propri a una stazione ferroviaria svizzera.

 tiny.cc/gotthardquiz

Si riscrive la storia

Cosa succederà alla tratta di montagna dopo l'inaugurazione della galleria di base del San Gottardo? Una cosa è certa: i treni continueranno a transitare.

Testo: Jean-Pierre Ritler
Fotografie: Marvin Zilm



Nel deposito di Erstfeld, FFS Historic conserva materiale rotabile storico.

L'arrivo del «giorno X» preoccupa già oggi Isidor Baumann. In qualità di membro della delegazione di vigilanza della NFTA (l'alta vigilanza parlamentare per la Nuova trasversale ferroviaria alpina), il consigliere di Stato del Canton Uri sa meglio di chiunque altro cosa sta accadendo con il Gottardo. «Nel 2016, soprattutto a Erstfeld, ci si renderà conto di vivere non più alla luce, ma all'ombra del tunnel». Il cambiamento sarà drastico: «Finora Erstfeld si considerava un punto importante della rete ferroviaria svizzera: un centro di manutenzione, una grande piazza di transbordo, tanti servizi offerti. In gran parte, tutto ciò scomparirà».

Le FFS continueranno a gestire la linea di montagna

È chiaro che il capolavoro ingegneristico del XIX secolo con il nucleo del tunnel del Gottardo (15 003 metri) continuerà a funzionare anche dopo la messa in servizio della galleria di base del San Gottardo. Le FFS contribuiranno allo sviluppo del turismo della regione. Dalla fine del 2016, sulla linea di montagna circoleranno ogni ora treni RegioExpress e, a seconda della sta-

«Sarà presto l'ultima linea su cui possono ancora viaggiare le vecchie locomotive.»

JOSEF SCHMID, FFS HISTORIC

gione, gli InterRegio nei fine settimana. La tratta sarà anche utilizzata come linea alternativa in caso di emergenze o interruzioni alla circolazione nella nuova galleria.

Il Consiglio federale ha da poco stabilito che la linea continuerà a rivestire «grande importanza» per ragioni tecniche, di pianificazione territoriale e di politica regionale. Sino alla scadenza della concessione per il traffico a lunga percorrenza, a fine 2017, le FFS continueranno a fornire servizi ferroviari sulla tratta di montagna del Gottardo. Cosa accadrà dopo questa data è ancora al vaglio. Secondo il Consiglio federale, nel 2025 la linea dovrà essere

riconsiderata alla luce del volume di traffico.

Per FFS Historic, la vecchia tratta del Gottardo ha grande valore. La fondazione è la «coscienza storica» delle FFS, che raccoglie e conserva reperti importanti del traffico su rotaia in Svizzera, vuole destinare la linea a un nuovo utilizzo. Josef Schmid lavora dal maggio 2014 come responsabile del progetto «Avventura storica San Gottardo». In precedenza è stato per 12 anni raccoglitore di fondi per un ente assistenziale. «La raccolta di fondi è un elemento importante. Non possiamo realizzare il progetto da soli; per questo abbiamo bisogno di risorse provenienti da altre fonti».

Schmid sa tuttavia anche quanto, nel suo lavoro, sia importante comunicare. «Abbiamo a che fare con privati, Comuni, Cantoni, le FFS. Bisogna cercare il dialogo con tutti. Sono in molti ad aspettarsi qualcosa: i Cantoni di Uri e del Ticino e i Comuni di Erstfeld e Biasca puntano a promuovere il turismo e a mantenere i posti di lavoro. Le FFS vogliono dimostrare con questo progetto il loro impegno a favore del territorio. FFS Historic ha un interesse specifico per questa linea, l'ultima, per motivi di sicurezza, su cui possono ancora viaggiare le vecchie locomotive».

La locomotiva Märklin con il toro di Uri

Schmid ha il pallino della ferrovia: «Sono un appassionato di treni da quando avevo otto anni. Una volta ho ricevuto in regalo la locomotiva del Gottardo Märklin Ae 6/6 con il toro di Uri». Ora, nel deposito di Erstfeld, Schmid si trova davanti all'originale del suo vecchio giocattolo: in questo deposito locomotive e carrozze storiche vengono conservate da volontari come Robert «Röbi» Schlatter, ingegnere ed esperto della Ae 6/6. Gli brillano gli occhi quando parla della locomotiva: «È incredibile cosa hanno fatto i nostri padri e >



In alto: «Una tecnologia assolutamente affascinante». Robert Schlatter ingegnere volontario di FFS Historic a Erstfeld.

nonni con i mezzi allora a disposizione. La tecnologia utilizzata è assolutamente affascinante e le soluzioni a dir poco geniali». Schlatter sta fissando delle viti a una locomotiva che ha macinato sette milioni di chilometri. «Da un punto di vista puramente tecnico, potrebbe percorrerne ancora altrettanti».

Le locomotive storiche sono fondamentali nel progetto «Avventura storica San Gottardo». Josef Schmid ce lo illustra brevemente: «A Erstfeld, e in collaborazione con un ente privato forse anche a Biasca, dovrebbero nascere centri di accoglienza turistica in grado di proporre mostre di veicoli storici, possibilmente interattive, corse simulate e incontri con vecchi macchinisti. Organizzando corse regolari sulla linea di montagna sarebbe possibile realizzare tante idee: escursioni a tema con guida, viaggi gastronomici, viaggi di nozze ed eventi aziendali». Il materiale rotabile storico c'è già: FFS Historic possiede locomotive ancora funzionanti come la famosa Coccodrillo e diversi esemplari della Ae 6/6, così come alcune locomotive a vapore.

Il Gottardo è destinato a diventare una sorta di Disneyland? «In un certo senso sì» afferma Schmid, «Disneyland attrae un pubblico molto variegato e questo deve essere anche il nostro obiettivo». Si punta a 20 000-30 000 visitatori l'anno in modo da coprire i costi di esercizio.

Una speranza per la «Milchküche»

Per realizzare il progetto è necessaria un'alleanza ad ampio raggio. «Siamo in trattative con l'ente per il turismo di Andermatt, con l'idea di portare gli ospiti nelle zone sciistiche con la Matterhorn Gotthard Bahn. Si potrebbero organizzare anche visite guidate in paesini di sicuro fascino come Giornico, far rinascere il buffet della stazione di Göschenen o dare nuovo smalto alla vecchia «Milchküche» di Erstfeld». La «Milchküche» è un luogo caratteristico, un ristorante molto particolare che senza un nuovo progetto scomparirà. È aperto di continuo, da lunedì ore 5 fino a domenica ore 14. Un esempio di menu del giorno: cordon bleu di maiale con patatine fritte e insalata per 9.90

franchi. Ai suoi tavoli si ritrova abitualmente il personale delle FFS, ma anche i forestieri sono naturalmente benvenuti.

Il consigliere di Stato Baumann chiede più impegno da parte di tutti. «Non credo che FFS Historic possa farcela da sola. Sono soprattutto i due Cantoni che devono attivarsi e garantire un importante contributo finanziario». E poi ci sono l'ente per il turismo, gli hotel, i ristoranti, le funivie, i musei e gli organizzatori di eventi: tutti sono chiamati a partecipare. A contare su questa solidarietà è anche FFS Historic. —



«Cercare il dialogo»: Josef Schmid, capoprogetto di FFS Historic.



«Avventura storica San Gottardo»: locomotiva elettrica di linea Ae 8/14 n° 11801.

Nuove opportunità per il Sud della Svizzera

Come cambierà il Canton Ticino con la nuova galleria del Gottardo? Un sondaggio presso importanti esponenti svizzeri su speranze, timori e opportunità per l'uomo e per l'economia.

Testo: Pirmin Schilliger

Meno di due ore di treno per andare da Lugano a Zurigo! Tutto questo sarà realtà al più tardi nel 2020, quando le tratte di accesso del Lago di Zugo Est e di Axen verranno risanate nell'ambito del progetto NFTA e la nuova Galleria di base del Ceneri sarà pronta. La nuova galleria del Gottardo collega nord e sud della Svizzera in modo più rapido, affidabile e sicuro. Marco Solari, a lungo Direttore di Ticino Turismo e attuale Presidente del festival internazionale del film di Locarno, ne è entusiasta: «Noi ticinesi saremo da un giorno all'altro più vicini alla Svizzera tedesca, potremo lavorare a Zugo o Zurigo e continuare a vivere nella Svizzera italiana».

Proprio come i vallesani, aggiunge, che dall'apertura della galleria di base del Lötschberg fanno la spola con Berna e altre città a nord del crinale alpino. Secondo Solari, con l'inaugurazione della galleria di base del San Gottardo, in Ticino si ripeterà uno scenario simile. E pensa già agli svizzeri tedeschi che, affamati di sole, si trasferiranno in Ticino per vivere a latitudini più miti e andranno a lavorare tutti i giorni nel grigio nord.

Nessun boom di pendolari in vista

Nei dintorni delle stazioni dei futuri snodi di Bellinzona e Lugano i cantieri dovrebbero quindi già lavorare a pieno ritmo. Invece finora non è stato fatto molto. È tutto sorprendentemente tranquillo e per il momento non si può certo parlare di boom edilizio. Forse è un indizio che non tutti i ticinesi sono così ottimisti come Solari sul prossimo futuro.

Marco Solari: «La nuova galleria del San Gottardo ha un effetto positivo per la coesione del Paese e una notevole rilevanza per la politica nazionale. Con la sua apertura, non solo Zurigo e Basilea, ma anche l'intera Svizzera romanda saranno da un giorno all'altro più vicine alla Svizzera italiana. Il turismo beneficerà di grandi opportunità di sviluppo. Se sapremo interpretarlo con serietà, il ruolo di intermediario del Ticino tra nord e sud sarà ancora più incisivo».



Marco Solari (71) è Presidente del Festival internazionale del film di Locarno. Per molti anni Presidente di Ticino Turismo, nel 1991 è stato responsabile dei festeggiamenti per il 700° anniversario della Confederazione.

I più scettici partono dal presupposto che la galleria del Gottardo non attirerà molti pendolari. È il caso dell'imprenditore e consigliere nazionale PPD Fabio Regazzi: «In Ticino non ci sarà un effetto analogo a quello osservato nell'Alto Vallese, sia per i tempi di percorrenza superiori, sia per la barriera linguistica ancora presente». Anche le previsioni della Divisione dell'economia del Cantone Ticino sono piuttosto disincantate.

La crescita del traffico pendolare tra il Ticino e il resto della Svizzera grazie a collegamenti migliori e più veloci sarà solo minima: è quanto afferma uno studio di Alp Transit sugli effetti economici previsti. Secondo gli esperti della Divisione, a guadagnarci sarà soprattutto il turismo. «Questo settore potrà beneficiare direttamente dei ridotti tempi di spostamento», afferma Ruth Nydegger, autrice dello studio.

In Ticino è previsto un maggiore afflusso di visitatori giornalieri. Oggi sono circa 9000 quelli che attraversano quotidianamente il Gottardo con le FFS. Intensificando l'offerta con servizi di trasporto più rapidi, entro il 2025 i viaggiatori dovrebbero raddoppiare; già nel 2020 le FFS ne prevedono almeno 15000 al giorno. Un dato che per il settore dei servizi porterebbe alla creazione di 700-1400 nuovi posti di lavoro e a un fatturato di 40 milioni di franchi, pari allo 0,5% del prodotto interno lordo ticinese. Il risultato è comunque piuttosto modesto se si considerano i giganteschi investimenti realizzati per la galleria di base del San Gottardo. >

Treni merci più veloci, lunghi e pesanti

Il vero potenziale non risiede tuttavia nel traffico viaggiatori. Regazzi ricorda le future opportunità del trasporto merci e dei treni, che non saranno solo più veloci, ma anche più lunghi e più pesanti, e che consentiranno di raddoppiare la capacità sulla tratta nord-sud. E precisa: «Sull'asse internazionale Genova-Rotterdam, il Ticino diventerà più interessante per tutte le aziende operanti nella logistica grazie alla sua posizione centrale». Anche perché la stessa quantità di merce potrà essere trasportata con meno locomotive, personale ed energia. I trasporti diventeranno così nel complesso più economici.

Ne parliamo direttamente con la Hupac, azienda leader nel trasporto combinato in Svizzera con sede a Chiasso. «Come azienda ticinese, crediamo nelle prospettive di sviluppo della nuova trasversale alpina e ci aspettiamo un incremento del trasporto combinato» spiega la portavoce Irmtraut Tonndorf. La quale, tuttavia, non vede come tutto questo possa avvantaggiare direttamente il Ticino. «La NFTA agevolerà in primo luogo il transito e il trasporto import/export internazionale di lunga percorrenza» sottolinea. Per il Ticino questi nuovi collegamenti si concretizzeranno principalmente in una maggiore qualità di vita e in un ambiente più pulito, dal momento che il trasporto merci sarà trasferito il più possibile su rotaia.

«In ultima analisi, però, la riuscita di questo progetto ambizioso dipenderà dalla competitività del sistema ferroviario rispetto al trasporto su gomma» dichiara il Direttore di Hupac Bernhard Kunz. Kunz è preoccupato che la diminuzione del prezzo del diesel, l'elevato costo dei traccati e il franco forte possano compromettere lo sviluppo del trasporto combinato. Il settore dei trasporti teme inoltre un trattamento di favore per il trasporto viaggiatori a discapito di quello merci.

In Ticino l'interrogativo su come trarre vantaggio dalla NFTA si pone ancor più per il trasporto merci che per quello viaggiatori. «Effettivamente c'è il rischio che il Ticino possa ridursi a un semplice

Filippo Celio: «Aumentano le probabilità che nuove aziende della Svizzera tedesca e della Germania si stabiliscano in Ticino e viceversa. Del nuovo e veloce collegamento beneficerà anche il settore ticinese della formazione, ovvero l'Università e la Scuola universitaria di Lugano. Maggiore mobilità significa da una parte più concorrenza, ma anche più qualità e una più rapida crescita dell'economia e del turismo.»



Filippo Celio (49) è avvocato e imprenditore a Lugano e Bellinzona. Ex professionista di hockey sul ghiaccio, nel 2012-13 ha pubblicato TES Magazine con l'obiettivo di creare un ponte tra Ticino e Svizzera tedesca.

corridoio di transito», ammette Filippo Celio, avvocato e imprenditore di Lugano. Celio si appella allo spirito imprenditoriale locale, con l'augurio che riconosca e sfrutti le opportunità dei nuovi collegamenti ferroviari. Oltre alla galleria di base del San Gottardo, molto dipenderà anche da come procederanno gli altri progetti ferroviari a sud del Canton Ticino, per esempio la tratta Lugano-Malpensa. La sua apertura collegherà ancor più quest'area del Ticino, già forte nel settore logistico e industriale, a Varese e Como, conferendole un'importanza transnazionale.

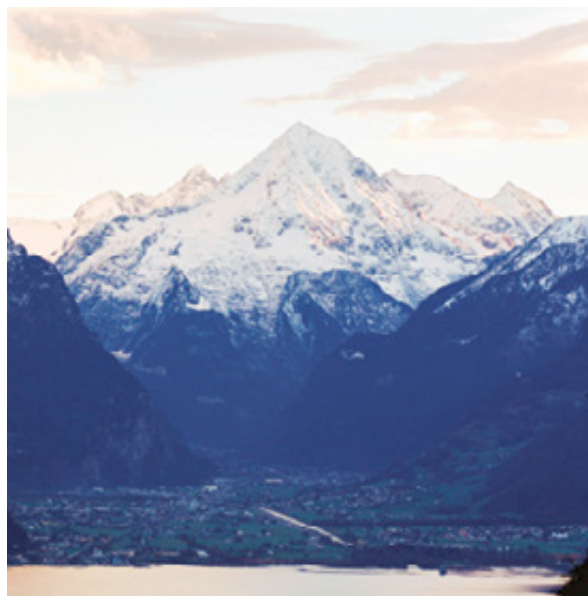
L'intensificarsi degli scambi tra il Ticino e la Lombardia è legata, secondo Celio, al completamento delle tratte di collegamento alla NFTA nel Norditalia. Per il trasporto merci sarà decisivo il «corridoio di 4 metri»: mentre sull'asse Lötschberg-Sempione il limite di sagoma è di 4 metri, oggi sul percorso del Gottardo possono essere trasportati solo container e semirimorchi con un'altezza massima di 3,84 metri. Per favorire il trasferimento del trasporto merci transalpino dalla gomma alla rotaia, entro il 2020 le FFS potenzieranno su incarico della Confederazione il tratto da Basilea al Ticino, convertendolo in un «corridoio di 4 metri». «La galleria di base del San Gottardo potrà dispiegare interamente il proprio potenziale una volta create tutte le condizioni necessarie» spiega Celio. Analogo è il parere di Ruth Nydegger: «Per consolidare e ottimizzare il ritorno finanziario della messa in opera della galleria di base del San Gottardo, occorre un impegno comune di Stato ed industria». Alla Divisione dell'economia, intanto, sono previsti non meno di 50 interventi e misure con cui nei prossimi anni il Cantone e i rappresentanti di vari settori economici intendono sfruttare il potenziale dei nuovi collegamenti e dare così al Ticino il nuovo e auspicato impulso targato NFTA. —

MILIARDI PER IL TICINO

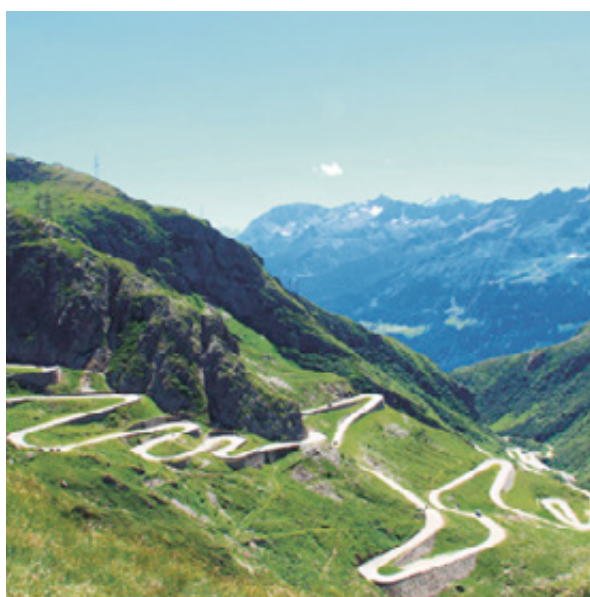
Il Ticino riveste un ruolo centrale per le FFS: entro il 2020 le ferrovie svizzere avranno investito più di 1,5 miliardi per ristrutturare stazioni, acquistare materiale rotabile e modernizzare l'infrastruttura. All'apertura della galleria di base del San Gottardo la ristrutturazione della stazione di Bellinzona sarà terminata. Nel 2016 sarà ultimato anche l'atrio principale della stazione di Lugano.



instagram.com/MarcoMombelli



instagram.com/gergely.szabo



instagram.com/yves.nestler



instagram.com/NicolaosOrphanidis

#Gottardo

Quando si parla del Gottardo molti hanno i paraocchi. Molti, ma non tutti! C'è poi chi si illumina alla vista del massiccio montuoso o della storica strada del passo e chi, invece, si sente invadere da un sentimento di orgoglio nazionale.

Angelo Lombardi, agricoltore di montagna, Airolo

Mucche, erbe, formaggio

Testo: Susanne Wager

Fotografia: Simon Tanner

«Le mucche le prendo in affitto»: Angelo Lombardi descrive così una parte della sua attività a 2156 metri di altitudine. Fino al 2010 all'Alpe Sorescia ci portava le sue, di mucche. Oggi ne ha in affitto una novantina: 20 provengono dal Ticino e oltre 70 dalla Svizzera tedesca e tutte trascorrono l'estate su questi pascoli. Vicino al passo del San Gottardo la vegetazione è diversa rispetto a quella della valle. Il cielo è sconfinato e la vista sul Piz Cristallina e sul Passo San Giacomo è davvero mozzafiato. Per il 67enne agricoltore questo stile di vita è sinonimo di libertà; ha cominciato ad accorgersene già all'età di 16 anni, quando lavorava col padre.

La stagione inizia a metà giugno: le mucche marciano per 4 ore da Airolo lungo l'antica via Tremola, con le sue mille curve, alla volta del passo del San Gottardo. All'altezza dell'ospizio svoltano per imboccare il sentiero di 2,5 km verso l'Alpe Sorescia. Ad accompagnarle due pastori con due cani, che restano al fianco di Lombardi per tutta l'estate insieme a due casari. Su questi 400 ettari il lavoro non manca e le 90 mucche vanno munte tutte le mattine e tutte le sere. La mungitrice portatile da sei posti segue la mandria ogni estate di prato in prato. Ogni giorno il latte fresco viene trasformato in formaggio d'alpeggio, che dal 2004 ha ottenuto il sigillo DOP (Denominazione d'Origine Protetta). Se ne ricavano 2000 forme da 5-6 kg l'una, pari a circa 10 tonnellate di formaggio.

«Il meglio è accompagnarlo con un bicchiere di vino rosso» consiglia Lombardi. La stagionatura va da sei a dodici mesi tra stoccaggio e controlli. Circa 90 kg vengono consumati durante l'estate da Lom-

bardi e dai suoi cinque accompagnatori, per i quali ama anche cucinare. Le porzioni sono abbondanti perché il duro lavoro all'aperto fa venire appetito! A inizio stagione l'agricoltore trasporta all'alpeggio cibo a sufficienza a bordo del suo fuoristrada. Nel corso dell'estate i malgari consumano 50 kg di salame e prosciutto e 150 kg di riso e pasta. Due volte a settimana Lombardi si reca ad Airolo, che dista 20 minuti in auto, per fare la spesa e ritira-

I malgari consumano 50 kg di salame e prosciutto e 150 kg tra riso e pasta.

re la posta; ogni settimana acquista anche 10 kg di pane, insalata e frutta per tutti i giorni.

Quasi quotidianamente porta con il suo 4x4 il formaggio che produce giù ad Airolo, nel suo spaccio di specialità alimentari «Il Nostrano». Nel 2009 ha rilevato l'ex latteria del centro, ristrutturandola e trasformandola in negozietto pieno di prelibatezze sulla Via San Gottardo. Sui ripiani in legno chiaro si alternano prodotti regionali e specialità ticinesi come prosciutto di lonza, salamini, yogurt, formaggio di capra, polenta e riso per risotti. La carne secca, la pancetta e il lardo sono ricavati dai 30 maiali da ingrasso che sull'Alpe Sorescia trascorrono la prima e ultima estate della loro vita. Il formaggio e il salame di Lombardi si possono acquistare perfino in cima al San Gottardo, presso uno spaccio ambulante che accoglie viaggiatori affamati quando il passo è percorribile.

Più ripido è, meglio è

I preparativi per il brunch alpino nella giornata di festa nazionale sono particolarmente impegnativi. Il 1° agosto, per il tradizionale buffet a base di specialità ticinesi, sull'Alpe Sorescia si ritrovano circa 350 persone: il menu è composto da polenta, mortadella e formaggio, il tutto accompagnato dalla musica del complesso folkloristico della Leventina. Sull'alpe vengono trasportati una cinquantina di tavoli e centinaia di panche. Fortunatamente, amici e familiari danno una mano per sistemarli in modo che tutti trovino posto a sedere e si godano la giornata fino a sera.

In inverno, Lombardi vive ad Airolo in una casa di 120 anni, nella cui cantina ripone e pulisce regolarmente una parte delle forme. Una volta terminato il pascolo le mucche ritornano nella stalla. Una parte rientra in una fattoria all'uscita del paese di Airolo, che Lombardi ha dato in affitto nel 2010 a un collega più giovane. Quando arriva il freddo, Lombardi si dedica a più interessi: ama sciare e anche in questo caso, come sull'alpe, il suo motto recita: «più ripido è, meglio è». Un'altra sua passione è l'arte, in particolare i quadri del paesaggista Giovanni Segantini. La donna stilizzata sul suo biglietto da visita è stata ispirata proprio da un dipinto dell'artista, che ritrae una malgara con cappello e bastone mentre guarda assorta in lontananza. —



Angelo Lombardi produce durante l'estate 2000 forme da 5-6 kg l'una, pari a circa 10 tonnellate di formaggio.



SBB CFF FFS Cargo

Non vi piantiamo in asso.

FFS Cargo trasporta le vostre unità di carico internazionali con assoluta affidabilità e puntualità dai terminali dell'ent oterra verso tutta la Svizzera. Usfruite inoltre di emissioni ridotte di CO2 e di prezzi interessanti.

Combinazioni perfette. Viaggio perfetto.

www.sbbcargo.com/it/swissplit