

MalpensaNews

Dopo l'incidente il supertunnel del Gottardo riaprirà il 2 settembre 2024

Roberto Morandi · Thursday, June 27th, 2024

A distanza di tredici mesi dall'incidente del 10 agosto 2023, **il prossimo 2 settembre riaprirà a pieno regime il supertunnel del Gottardo sotto le Alpi**, cuore del sistema Alptransit.

I lavori di **ripristino nella canna ovest della galleria di base** procedono come da programma in vista della fase di test e di prova, comunica una nota delle **Ferrovie Federali Svizzere**.

Secondo la pianificazione attuale, l'esercizio lungo la galleria ferroviaria più lunga del mondo potrà riprendere a pieno regime appunto dal 2 settembre 2024, consentendo ai viaggiatori di spostarsi tra Lugano e Zurigo in meno di due ore, e per la prima volta con una cadenza semioraria.

Dal deragliamento del treno merci avvenuto il 10 agosto 2023, le FFS hanno accelerato al massimo i lavori nella galleria di base del San Gottardo per ripristinarla. Tutto procede come previsto. A oggi le FFS prevedono di poter rimettere completamente in servizio la galleria ferroviaria più lunga del mondo a partire dal 2 settembre 2024. In questo modo, i treni potranno circolare nuovamente con i tempi di percorrenza precedenti al deragliamento, impiegando quindi un'ora in meno rispetto alla deviazione lungo la linea panoramica del San Gottardo. I viaggiatori potranno così spostarsi tra Lugano e Zurigo in meno di due ore.

A partire dalla rimessa in servizio completa, le FFS passeranno alla **cadenza semioraria nel traffico a lunga percorrenza che collega la Svizzera tedesca al Ticino**. Inoltre, da questa data riprenderanno a circolare i **treni diretti dalla Svizzera per Bologna e Genova, così come l'Eurocity Basilea–Lucerna–Milano** e il collegamento trinazionale **Francoforte–Zurigo–Milano** con il treno Giruno.

Fase di test e di prova

Prima di rimettere in servizio la canna ovest della galleria di base del San Gottardo, le FFS devono completare la fase di test e di prova, in cui le funzionalità di tutti gli impianti e i sistemi vengono controllate approfonditamente con un processo simile a quello che ha preceduto la messa in servizio del 2016. Ad esempio, **durante la fase di test verranno fatti circolare treni vuoti per testare i nuovi impianti, in particolare i binari**, e le interazioni tra i diversi sistemi. Nella fase di prova che si svolgerà da metà agosto, invece, i treni diretti a nord riprenderanno a circolare nella canna ovest secondo l'orario. Inoltre, anche alcuni treni che normalmente circolano sulla linea panoramica del San Gottardo verranno deviati nella canna ovest della galleria di base.



In vista dell'imminente rimessa in servizio, le FFS dovranno presentare all'Ufficio federale dei trasporti (UFT) tutta la documentazione sui lavori eseguiti e i relativi attestati di sicurezza. Per la rimessa in servizio completa del 2 settembre 2024 è infatti necessaria l'approvazione dell'UFT.

Manutenzione regolare nella galleria di base del San Gottardo

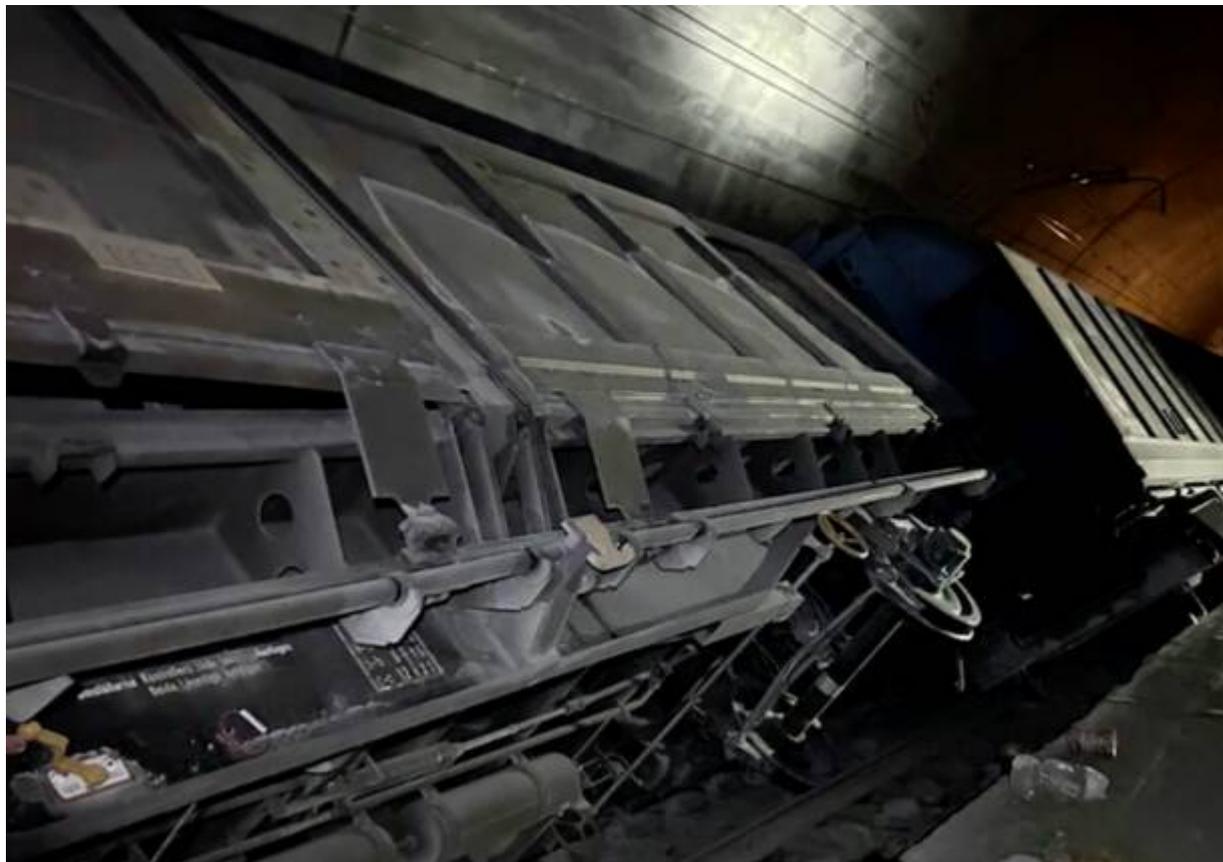
Garantire il funzionamento di una galleria lunga 57 chilometri richiede un impegno continuo, motivo per cui nel San Gottardo si svolgono regolarmente lavori di manutenzione. Le FFS hanno quindi **sfruttato la chiusura (parziale) della canna ovest causata dall'incidente per eseguire numerosi interventi già pianificati**. Indipendentemente dal deragliamento avvenuto lo scorso agosto, le finestre di manutenzione di più giorni sono programmate già da molto tempo. Anche durante questi periodi di intervento, la circolazione deve essere deviata sulla linea panoramica del San Gottardo, con conseguente allungamento dei tempi di percorrenza. Tutte le informazioni sulle finestre di manutenzione saranno rese note dalle FFS non appena saranno disponibili e i dati raccolti dopo l'evento del 10 agosto 2023 saranno stati integrati, lavorando a stretto contatto con l'UFT.

L'incidente causato dalla rottura del disco di una ruota del treno

Il rapporto finale sulla causa dell'incidente redatto dal Servizio svizzero d'inchiesta sulla sicurezza (SISI) deve ancora essere pubblicato, ma in un rapporto intermedio è stato **stabilito che il deragliamento è stato causato dalla rottura del disco di una ruota**.

Nella propria flotta, le FFS non dispongono di veicoli per il trasporto di merci o viaggiatori con questo tipo di sala montata, che però viene utilizzato nel traffico merci da altri detentori in Europa e quindi circola anche in Svizzera. Per questo motivo, per le ruote impiegate a livello

internazionale devono essere definite misure a livello europeo, illustrate dal SISI nel suo rapporto intermedio. Dopo la pubblicazione di quest'ultimo, l'UFT ha lanciato un appello alle autorità ferroviarie europee, affinché tutti **i detentori di carri merci che utilizzano veicoli con ruote simili siano obbligati a controllarle** e, se del caso, a metterle fuori servizio. Le FFS hanno accolto con favore l'invito dell'UFT all'adozione di misure in questo senso.



Le FFS hanno analizzato l'evento anche a livello interno per elaborare tutte le soluzioni utili a evitare che eventi del genere si ripetano o a limitarne il più possibile le conseguenze e le restrizioni che ne derivano. Per evitare che simili eventi accadano sono necessarie misure per individuare tempestivamente il fabbisogno di manutenzione dei treni, tramite la raccolta di dati sullo stato e dati immagine e il potenziamento degli impianti di controllo dei treni. Per limitare il più possibile le conseguenze di un evento e individuare tempestivamente un deragliament, le FFS stanno valutando la possibilità di installare appositi rilevatori sulla tratta, all'altezza dei cambi di binario all'interno e prima della galleria di base del San Gottardo. Tuttavia, in considerazione dei tempi necessari per la pianificazione e l'installazione, nonché della complessa integrazione nei sistemi già esistenti, le FFS ritengono di poter implementare queste misure nel medio termine.

Una misura immediatamente applicabile a partire dalla completa rimessa in servizio sarà la **temporanea riduzione di velocità a 160 km/h per il cambio di binario in prossimità dei portali** prima della galleria di base del San Gottardo, al fine di ridurre le conseguenze di un evento simile nell'improbabile caso in cui si verificasse nuovamente. La riduzione di velocità non avrà ripercussioni sulla clientela né sui collegamenti con il Ticino o la Svizzera tedesca, ma porterà a una riduzione delle riserve sui tempi di percorrenza, utili ad esempio per recuperare un ritardo. Nella galleria di base del San Gottardo i treni viaggiatori potranno circolare a una velocità massima di 230 km/h come in precedenza.

Danni in gran parte coperti dall'assicurazione

Le FFS stimano che il danno subito, comprensivo dei mancati introiti, ammonti a circa 150 milioni di franchi. Di questi, circa 140 milioni sono coperti dall'assicurazione. Per la stima di entrambe le cifre è stata calcolata una tolleranza del $\pm 20\%$ circa.

This entry was posted on Thursday, June 27th, 2024 at 10:35 am and is filed under [News](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.