

BZ01-67534-v5

## **Cronologia di un progetto secolare Pietre miliari dall'inizio al 2017**

### **1947**

Carl Eduard Gruner, ingegnere e pianificatore del traffico di Basilea, realizza lo schizzo di un'idea visionaria che riguarda una galleria di base del San Gottardo come parte di un sistema ferroviario celere.

### **Gli anni 60**

La Confederazione fonda nel 1963 la commissione "Gallerie ferroviarie attraverso le Alpi" (CGA), che valuta varie soluzioni di gallerie di base. Nel 1970 raccomanda la costruzione di una galleria di base del San Gottardo da Erstfeld a Biasca.

### **Gli anni 70**

Viene nominata una nuova commissione che ha il compito di verificare nuovamente le varie proposte. Tuttavia il disaccordo politico tra i fautori del San Gottardo, del Sempione e dello Splügen, nonché una recessione economica, bloccano il progetto della galleria.

Nel 1971 il Consiglio Federale conferisce alle FFS l'incarico di elaborare il progetto per la costruzione della linea di base del San Gottardo Erstfeld-Biasca in modo da avviare rapidamente l'inizio dei lavori. Il progetto viene presentato nel 1975.

### **Gli anni 80**

Nel 1983 il Consiglio Federale valuta una nuova trasversale ferroviaria alpina come "non urgente". Nel 1986 vengono esaminate delle opzioni per una ferroviaria di pianura che attraversa il versante alpino settentrionale fino al confine meridionale del paese. Dopo aver consultato i Cantoni, nel 1989 il Consiglio Federale decide la realizzazione di una cosiddetta "variante di rete", che prevede la combinazione della Galleria di base del San Gottardo con la Galleria di base del Lötschberg e la galleria dell'Hirzel per collegare la Svizzera orientale.

### **1992**

#### **2 maggio**

La Svizzera stringe l'accordo con la Comunità Europea di creare lo "Spazio Economico Europeo".

#### **27 settembre**

Con il 64% dei voti il popolo svizzero approva il decreto federale sulla costruzione della trasversale ferroviaria alpina (decreto sul transito alpino). In questo modo viene posta la base per la pianificazione e la costruzione degli assi NFTA: San Gottardo e Lötschberg.

## **1993**

### **1 settembre**

Con l'organizzazione del progetto AlpTransit dell'Ufficio federale dei trasporti, le FFS si assumono la responsabilità del progetto "AlpTransit San Gottardo", che prevede la linea di base del San Gottardo da Arth-Goldau fino a Lugano con l'integrazione della Svizzera orientale. Le FFS si impegnano a presentare la progettazione preliminare nell'ambito dei costi preventivati.

### **4 ottobre**

Avvio dei lavori per il sistema di sondaggio della Piora: la posizione, l'estensione e le proprietà geologiche-idrogeologiche della sacca di Piora vengono appurate. Le trivellazioni di sondaggio devono fornire delle informazioni sul tracciato più favorevole dal punto di vista geotecnico della Galleria di base del San Gottardo.

## **1994**

### **20 febbraio**

"L'iniziativa delle Alpi" viene accettata dal popolo svizzero. Le Alpi vengono salvaguardate dalla costituzione della Confederazione Svizzera.

## **1995**

### **12 aprile**

Il Consiglio Federale approva – sulla base dell'incarico delle FFS – il tracciato per la Galleria di base del San Gottardo tra Erstfeld e Bodio e per la tratta a cielo aperto Bodio – Giustizia. Il futuro sistema di gallerie ferroviarie del San Gottardo viene stabilito: vengono realizzate due canne a binario unico collegate da circa 180 cunicoli trasversali, che fungono reciprocamente da zone di sicurezza. Allo stesso modo sono previste due stazioni multifunzionali a Sedrun e Faido che vengono adibite tra l'altro nell'eventualità come punto per il cambio di binario e fermate di emergenza. Il sistema di gallerie raggiunge complessivamente una lunghezza di 153,4 km.

### **27 giugno**

Il Dipartimento Federale dei trasporti, delle comunicazioni e delle energie (l'attuale Dipartimento Federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni, DATEC) istituisce il gruppo di lavoro interdipartimentale "Finanziamento dei trasporti pubblici" (FTP). Nel rapporto "Costruzione e finanziamento dell'infrastruttura dei trasporti pubblici" viene messa in discussione la fattibilità economica della NFTA.

### **3 ottobre**

Si avvia la procedura di approvazione dei piani delle tratte da Amsteg fino a Bodio della Galleria di base del San Gottardo e della tratta a cielo aperto Bodio – Giustizia. Iniziano i lavori di progettazione.

## **1996**

### **31 marzo**

I sondaggi di prospezione dal fronte del cunicolo di sondaggio della Piora si imbattono nella dolomia acquifera, polverizzata simile a zucchero, della sacca di Piora.

### **15 aprile**

Avvio dei lavori all'attacco intermedio di Sedrun: sono iniziati i primi lavori di preparazione e sondaggio per la Galleria di base del San Gottardo. Viene inaugurato anche il centro visitatori AlpTransit di Sedrun: viene aperto un ufficio informazioni per informare la popolazione.

### **24 aprile**

Il Consiglio Federale decide a favore della costruzione e del finanziamento dell'infrastruttura dei trasporti pubblici. Decreta che il progetto NFTA venga realizzato a tappe. Secondo la votazione popolare il progetto globale sull'asse del San Gottardo, deve essere realizzato con le gallerie di base dello Zimmerberg, del San Gottardo e del Ceneri, mentre la Galleria di base del Lötschberg deve essere costruita parzialmente a binario unico. La maggior parte delle linee di accesso sino ad allora pianificate, tra le quali la galleria dell'Hirzel, viene ritirata.

### **26 giugno**

Il Consiglio Federale abbandona il progetto "Costruzione e finanziamento dei progetti d'infrastruttura dei trasporti pubblici" (FTP) su decisione del Parlamento. Il programma di investimento di 30 miliardi di CHF comprende oltre alla NFTA altri tre grandi progetti di trasporto pubblico: FERROVIA 2000, risanamento fonico e il raccordo RAV (rete ad alta velocità).

## **1997**

### **30 gennaio**

La prima perforazione di sondaggio ha attraversato la sacca di Piora a livello del cunicolo di prospezione ed ha impattato a nord sulla roccia del massiccio del San Gottardo. La Sacca di Piora, in questo punto, è larga 250 metri ed è costituita da dolomia acquifera, polverizzata simile a zucchero, soggetta all'alta pressione dell'acqua.

### **1 febbraio**

Con l'inizio dei lavori per il cunicolo di prospezione di Sigirino incomincia l'esplorazione geologica del Ceneri.

### **20 ottobre**

Si dimette Peter Zuber, a lungo delegato FFS per AlpTransit. L'incarico viene assunto provvisoriamente dal suo vice Peter Zbinden.

## **1998**

### **20 marzo**

Il Parlamento si congeda dal progetto FTP con un apposito programma di costruzione ed un progetto di finanziamento. L'investimento complessivo per tutti i grandi progetti è di 30 miliardi di CHF. Il progetto NFTA comprende la Galleria di base del San Gottardo, del Lötschberg, del Ceneri e dello Zimmerberg e il collegamento della Svizzera orientale con la linea del San Gottardo nella zona del lago di Zurigo. Il finanziamento deriva per il 55% dalla tassa sul traffico pesante, per il 19% dall'aumento dell'IVA dello 0,1%, per il 10% dalle imposte sui carburanti, il resto da mutui.

### **8 maggio**

I lavori di sondaggio sulla sacca di Piora vengono ultimati. I risultati sono ottimistici: le rocce della sacca di Piora a quota della galleria di base sono salde, compatte e asciutte e si possono perforare con una fresatrice oppure con dell'esplosivo.

### **12 maggio**

Viene fondata AlpTransit San Gottardo SA. Deriva dalla divisione principale AlpTransit delle FFS che sinora si occupava della pianificazione dell'asse NFTA-San Gottardo. Il capitale azionario della filiale al 100% delle FFS ammonta a 5 milioni di franchi. Peter Zbinden diventa il direttore della società.

### **27 settembre**

Approvazione del referendum popolare sulla tassa relativa al traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP), che permette di migliorare le condizioni generali nel mercato dei trasporti ferroviari.

### **29 novembre**

Con il 63,5% favorevole, la popolazione svizzera accetta il progetto sulla costruzione e sul finanziamento dell'infrastruttura dei trasporti pubblici.

## **1999**

### **4 febbraio**

A Sedrun viene varata la costruzione del pozzo principale profondo 800 metri che permetterà di raggiungere l'asse della galleria.

### **30 marzo**

Il DATEC autorizza ufficialmente la Galleria di base del San Gottardo. Si possono avviare le procedure per la gara d'appalto che assegnerà i lavori di costruzione dei tratti di galleria di Amsteg, Sedrun, Faido e Bodio. Al DATEC è ancora in corso la procedura di approvazione dei piani per il tratto di galleria a nord di Erstfeld.

### **4 novembre**

Al cantiere di Amsteg si iniziano i lavori di avanzamento all'esplosivo per il cunicolo d'accesso lungo 1,8 km. Ciò corrisponde all'inizio ufficiale della costruzione della Galleria di base del San Gottardo sul versante alpino settentrionale.

## **2000**

### **1 marzo**

A Sedrun gli operai terminano il pozzo principale profondo 800 metri e raggiungono la quota della futura Galleria di base del San Gottardo.

### **10 luglio**

Anche sul versante ticinese a Bodio iniziano i lavori di costruzione con il primo brillamento. Innanzitutto viene realizzato un cunicolo di aggiramento lungo 1,2 km.

## **2001**

### **13 giugno**

Vengono assegnati i primi due grandi lotti di lavori vengono assegnati. Un unico consorzio si aggiudica l'appalto per la costruzione dei tratti lunghi 15 e 14 km da Bodio a Faido e da Faido a Sedrun con delle fresatrici. L'incarico prevede anche la costruzione di una stazione multifunzionale a Faido.

### **30 agosto**

A Bodio viene ultimato lo scavo del primo dei 57 chilometri della Galleria di base del San Gottardo.

## **2002**

### **23 gennaio**

Il primo film annuale sulla costruzione della più lunga galleria ferroviaria al mondo viene presentato al pubblico.

### **6 marzo**

Dopo aver completato il cunicolo d'accesso fino al punto di raccordo, iniziano i lavori di costruzione della stazione multifunzionale di Faido

### **7 novembre**

Al cantiere di Bodio la prima fresatrice, che ha di fronte a sé 15 chilometri di roccia fino a Faido, esegue i lavori di avanzamento.

## **2003**

### **26 marzo**

Viene inaugurato il centro visitatori di Pollegio al portale sud della galleria di base del San Gottardo viene inaugurato. Il centro ospita una mostra sul progetto e funge da punto di partenza per le visite guidate al cantiere.

### **27 maggio**

Sul versante alpino settentrionale ad Amsteg la prima fresatrice esegue i lavori di avanzamento. Il motore principale della macchina del peso di 177 tonnellate venne caricato su un'imbarcazione merci e poi trasportato via lago da Lucerna a Flüelen.

## **26 giugno**

A Sedrun la fresatrice dal peso di 250 tonnellate perfora il secondo pozzo verticale profondo 800 metri e distante 32 metri dal pozzo principale viene dotata di un impianto di sollevamento per trasportare carichi pesanti.

## **19 agosto**

Anche la seconda fresatrice inizia i lavori di avanzamento ad Amsteg. In direzione di Sedrun dovranno essere perforati 11,4 km di roccia.

## **10 settembre**

Risulta evidente che il progetto di finanziamento decretato nel 1998, superava le previsioni più ottimistiche. Come provvedimenti immediati, il Consiglio Federale propone un ulteriore ridimensionamento della NFTA: i progetti della galleria dello Zimmerberg e dell'Hirzel vengono ritirati.

## **9 dicembre**

A Colonia la società di studi per gli impianti di trasporti sotterranei conferisce un premio al progetto NFTA della Svizzera. Viene riconosciuto l'avanzamento innovativo per i collegamenti stradali in Europa e la costruzione di gallerie su scala mondiale.

## **2004**

### **19 luglio**

Ad Erstfeld iniziano i lavori al portale nord della Galleria di base del San Gottardo. . La costruzione avviene ora in tutte e cinque le tratte.

### **16 dicembre**

Le due fresatrici Gabi I e Gabi II hanno percorso la metà del tratto tra Amsteg e Sedrun. Complessivamente è stato scavato oltre il 40% del sistema di gallerie lungo in totale 153,4 km della Galleria di base del San Gottardo.

## **2005**

### **22 giugno**

Il Consiglio Federale concede il credito di impegno per la costruzione della Galleria di base del Ceneri.

### **20 luglio**

Al cantiere di Faido vengono offerte le visite alla galleria sotterranea.

### **30 agosto**

Scavata la metà del sistema di gallerie della Galleria di base del San Gottardo. Sinora i lavori sono stati eseguiti per metà con fresatrici e per metà con esplosivi.

## **21 settembre**

Nel tratto di Sedrun AlpTransit San Gottardo SA adotta per la prima volta una tecnica innovativa di consolidamento roccia. Per affrontare l'enorme roccia spingente del massiccio del Tavetsch, vengono montate le centine di metallo flessibili. Grazie alla nuova tecnica si riesce ad attraversare il versante nord molto impegnativo del massiccio del Tavetsch.

## **2006**

### **2 giugno**

A Camorino, a sud di Bellinzona, con la posa della prima pietra iniziano ufficialmente i lavori di costruzione della Galleria di base del Ceneri. La Galleria di base del Ceneri, lunga 15,4 km, tra Camorino e Vezia presso Lugano comporrà, insieme alla Galleria di base del San Gottardo, la futura ferrovia di pianura attraverso le Alpi.

### **6 giugno**

Il primo sfondamento dell'ultimo diaframma di una fresatrice nella Galleria di base del San Gottardo: quasi quattro anni dopo l'inizio a Bodio, la fresatrice raggiunge la stazione multifunzionale di Faido. La caduta dell'ultimo diaframma è avvenuta con una minima divergenza orizzontale di 5 cm e una divergenza verticale di quasi 2 cm.

## **2007**

### **29 marzo**

Cambio al vertice di AlpTransit San Gottardo SA: l'attuale presidente della direzione generale Peter Zbinden va in pensione dopo 15 anni di attività nel progetto NFTA. La guida dell'azienda passa all'ingegnere civile ETH, dott. Renzo Simoni.

### **11 settembre**

Con il primo brillamento per il cunicolo d'accesso al cantiere di Sigirino iniziano i lavori di scavo per la Galleria di base del Ceneri.

### **17 ottobre**

Caduta dell'ultimo diaframma tra Sedrun e Amsteg: con nove mesi di anticipo sulla tabella di marcia si esegue la caduta dell'ultimo diaframma nella canna ovest della Galleria di base del San Gottardo.

### **4 dicembre**

Il giorno di Santa Barbara, la santa patrona dei minatori, inizia l'avanzamento nella Galleria di base del San Gottardo presso Erstfeld. Vengono utilizzate le due fresatrici revisionate che avevano già scavato il tratto di Amsteg.

## **2008**

### **14 marzo**

Ad Erstfeld presso il portale nord della Galleria di base del San Gottardo viene inaugurato il centro di informazione e visitatori. Come i centri visitatori di Sedrun e Pollegio, informa le persone interessate al progetto di costruzione NFTA.

### **29 aprile**

A Lucerna viene sottoscritto il contratto d'opera per la tecnica ferroviaria, che comprende la pianificazione esecutiva e l'installazione degli impianti di tecnica ferroviaria nella Galleria di base del San Gottardo e sui tratti di collegamento all'attuale rete ferroviaria. Il volume del mandato del più grande lotto di lavori assegnato da AlpTransit San Gottardo SA ammonta a 1,69 miliardi di franchi svizzeri.

### **16 settembre**

Il Parlamento svizzero autorizza la concessione di un credito complessivo di 19,1 miliardi di franchi (stato del prezzo nel 1998, senza rincaro, IVA ed interessi) per realizzare la NFTA. Per l'asse del San Gottardo vengono stanziati 13,157 miliardi per la Galleria di base del San Gottardo e del Ceneri, colmando così la lacuna esistente dal 2004.

### **15 ottobre**

Nella canna est della Galleria di base del San Gottardo viene superata la sacca di Piora. La zona geologicamente complessa viene completamente scavata.

## **2009**

### **3 febbraio**

Anche nella canna ovest della Galleria di base del San Gottardo la sacca di Piora viene superata con successo.

### **18 maggio**

Iniziano i primi lavori a Biasca per l'installazione degli impianti di tecnica ferroviaria della Galleria di base del San Gottardo.

### **11 giugno**

Il lotto principale di gallerie del Ceneri viene assegnato. Comprende l'avanzamento delle canne a binario unico, ciascuna lunga 15,4 km, della Galleria di base del Ceneri dall'attacco intermedio di Sigirino.

### **16 giugno**

Caduta del diaframma tra Erstfeld e Amsteg. Con divergenze orizzontali e verticali inferiori a 1 cm la penultima caduta del diaframma nella Galleria di base del San Gottardo venne realizzata con elevata precisione.

### **18 dicembre**

Tra Amsteg e Sedrun viene ultimata la costruzione grezza nelle due canne così cometra Bodio e Faido nella canna ovest. Oltre 40 chilometri oppure oltre un terzo della Galleria di base del San Gottardo è già pronta per all'installazione di impianti tecnici-ferroviari.



## **2010**

### **10 marzo**

Con un primo brillamento ufficiale hanno inizio a Sigirino i lavori di avanzamento principale per la Galleria di base del Ceneri. Dalla caverna operativa di Sigirino vengono scavate le due canne in direzione nord e sud.

### **12 aprile**

Al portale sud della Galleria di base del Ceneri presso Vezia inizia l'avanzamento all'esplosivo in direzione nord.

### **25 giugno**

Dal portale sud della Galleria di base del San Gottardo, nella canna ovest tra Bodio e Faido, inizia l'installazione degli impianti di tecnica ferroviaria. Entro il 2012, il tratto lungo 16 chilometri sarà completamente dotato di impianti di tecnica ferroviaria quali binari, linea di contatto, alimentazione elettrica, sistemi di telecomunicazioni e di sicurezza.

### **15 ottobre**

Record mondiale al San Gottardo: tra Sedrun e Faido si assiste alla prima caduta principale dell'ultimo diaframma. La Galleria di base del San Gottardo viene scavata completamente nella canna est sulla lunghezza di 57 km.

## **2011**

### **10 marzo**

A Sigirino iniziano i lavori per il corridoio faunistico Dosso di Taverne, che si protraggono fino all'autunno del 2012.

### **23 marzo**

I minatori scavano l'ultimo metro di roccia tra Faido e Sedrun. A circa cinque mesi di distanza dalla caduta del diaframma nella canna est, entrambi i tubi a binario unico di 57 chilometri sono stati completamente scavati.

### **2 settembre**

Al portale nord della Galleria di base del San Gottardo inizia la posa della tecnica ferroviaria. A partire da Erstfeld, nei successivi quattro anni viene completata la maggior parte delle installazioni tecniche quali binari, linea di contatto, alimentazione elettrica, sistemi di telecomunicazioni e di sicurezza.

### **5 dicembre**

Per un anno, tra Altdorf ed Erstfeld tutto il traffico ferroviario sul San Gottardo viene canalizzato su un binario unico. Questa fase è necessaria per eseguire i lavori nei sottopassaggi e sui ponti a ovest della linea di accesso.

### **21 dicembre**

Al portale nord della Galleria di base del Ceneri a Vigana, viene fatta brillare l'ultima carica. I primi 670 m della galleria, lunga 15.4 km, sono stati scavati con l'esplosivo.

## **2012**

### **9 giugno**

A Sedrun, sull'ex deposito di materiale della Galleria di base del San Gottardo viene inaugurato, insieme al Comune di Tujetsch (Sedrun), il "Lag Claus Surrein".

### **1 settembre**

Al Nodo di Camorino viene demolito il vecchio ponte ferroviario sopra l'autostrada A2, nei pressi dell'uscita di Bellinzona Sud. I lavori partono a inizio settembre e durano fino alla fine del 2012.

### **5 settembre**

Con il primo treno viaggiatori, il Consiglio federale visita la galleria a binario unico più lunga del mondo percorrendo la tratta definitiva che collega Erstfeld a Sedrun. Nella sua allocuzione sul posto, la presidente Eveline Widmer-Schlumpf sottolinea la grande importanza della NFTA per la rete ferroviaria europea.

### **27 settembre**

Sono trascorsi 20 anni dalla votazione popolare sulla Nuova Ferrovia Transalpina (NFTA). In occasione di questo anniversario, l'ex Consigliere federale Adolf Ogi visita con i suoi compagni di allora i cantieri NFTA della Galleria di base del San Gottardo a Erstfeld e Amsteg.

### **28 settembre**

Nel Canton Uri viene inaugurato e aperto al traffico il sottopasso Wysshus.

### **15 novembre**

AlpTransit San Gottardo SA battezza la nuova locomotiva. Fino al 2016, anno di apertura della Galleria di base del San Gottardo, la locomotiva farà conoscere a un pubblico più vasto la prima ferrovia di pianura attraverso le Alpi.

### **3 dicembre**

Tra Altdorf ed Erstfeld le FFS hanno nuovamente a disposizione due binari. Per un anno, l'intera circolazione sull'asse nord-sud a valle della ferrovia di Altdorf ha dovuto essere canalizzata su un unico binario. Il doppio binario consente alle FFS una maggiore stabilità degli orari.

## **2013**

### **10 marzo**

Il ponte ferroviario sopra l'autostrada A2 a Camorino, lungo 100 metri, largo 14 metri e pesante 4000 tonnellate è stato spostato di 14 metri. Nel maggio 2013 inizia la costruzione del secondo ponte. Dal 2019 il traffico ferroviario circolerà sui nuovi ponti a quattro corsie.

### **13 giugno**

Il sottopasso della strada cantonale a Camorino viene inaugurato dal Consigliere di stato Michele Barra e da Renzo Simoni, Presidente della direzione di AlpTransit San Gottardo SA. I lavori al sottopasso lungo 405 metri sono iniziati nel mese di settembre 2009. I costi ammontano a circa 30 milioni di franchi.

## **12 agosto**

Il Consiglio d'amministrazione assegna i lotto di tecnica ferroviaria "Armamento ferroviario & logistica" e "Tecnica ferroviaria & coordinamento generale". Contro le due aggiudicazioni vengono inoltrati al Tribunale amministrativo federale due ricorsi.

## **23 agosto**

AlpTransit San Gottardo SA saluta il milionesimo visitatore all'Infocentro di Erstfeld. Dall'inizio dei lavori al San Gottardo, la più lunga galleria del mondo ha portato migliaia di visitatori a visitare i cantieri della NFTA e gli Infocentro di Erstfeld, Sedrun e Pollegio.

## **30 agosto**

Per la prima volta viene percorsa l'intera tratta della Galleria di base del San Gottardo da Bodio a Erstfeld. I giornalisti invitati attraversano i 57 chilometri in treno, bus e a piedi. Mancano ancora 1000 giorni alla messa in esercizio della galleria più lunga del mondo.

## **16 dicembre**

La Consigliera federale Doris Leuthard apre ufficialmente le corse di prova nella canna ovest della Galleria di base del San Gottardo. Per la prima volta un treno viaggia lungo i circa 13 chilometri della tratta di prova da Bodio a Faido a circa 160 km/h.

## **2014**

### **11 febbraio**

Il Consiglio di stato urano visita la Galleria di base del San Gottardo. Si informa in merito ai lavori attuali e prossimi in Canton Uri.

### **16 giugno**

Con circa 650 viaggi in 78 giorni terminano le corse di prova. Si sono svolte dal mese di dicembre 2013 al mese di giugno 2014 tra il portale sud di Bodio e la stazione multifunzionale di Faido. Lungo la tratta di galleria lunga 13 km i treni sono circolati fino a 220 km/h. Le corse di prova hanno permesso di raccogliere importanti informazioni per l'esercizio di prova dell'intero sistema di galleria e per la messa in esercizio della Galleria di base del San Gottardo nel dicembre 2016.

### **17 settembre**

Il Tribunale federale ha accolto entrambi i ricorsi contro le decisioni del Tribunale amministrativo federale del mese di marzo 2014 in merito alle aggiudicazioni di tecnica ferroviaria nella Galleria di base del Ceneri. Le sentenze del Tribunale amministrativo federale sono state annullate. Le decisioni iniziali di aggiudicazione da parte di AlpTransit San Gottardo SA sono confermate.

### **18 settembre**

L'acqua della Galleria di base del San Gottardo verrà utilizzata nel versante nord per un allevamento di pesci e crostacei e per lo sfruttamento di calore. ATG ha firmato con «Basis57 nachhaltige Wassernutzung AG» un contratto per l'acquisto di circa 2,5 ettari di terreno vicino al portale nord.

### **20 settembre**

Grande affluenza alla giornata delle porte aperte a Sigirino. Circa 6'500 visitatori si interessano ai lavori della Galleria di base del Ceneri.

### **31 ottobre**

Dopo 18 anni e circa 390'000 visitatori si conclude con successo l'attività dell'Infocentro Sedrun. Fin dalla sua apertura nel 1996 l'Infocentro ha accolto visitatori provenienti dalla Svizzera, Europa e anche da altre parti del mondo. Gli Infocentro di Erstfeld e Pollegio rimarranno attivi fino all'apertura della Galleria di base del Gottardo.

### **31 ottobre**

A circa 54 m dal portale sud, l'impresa ha gettato la "traversina d'oro". Un momento epocale per tutti gli operatori coinvolti e un'importante pietra miliare per il pro-getto. La sola posa ha richiesto ben 39 mesi di lavoro, con l'installazione di 290 km di binari. La galleria ferroviaria più lunga del mondo è finalmente percorribile senza interruzioni in tutti i suoi 57 km di lunghezza con locomotive diesel.

### **20 novembre**

Rappresentanti di AlpTransit San Gottardo SA, del canton Ticino e del comune di Osogna aprono la nuova strada cantonale Biasca-Osogna nei pressi del Nodo della Giustizia. La strada cantonale a Biasca-Osogna era stata spostata per fare spazio alla costruzione della galleria a cielo aperto, necessaria per il futuro collegamento della nuova linea veloce alla linea FFS esistente. Ora la strada cantonale transita sopra questa galleria a cielo aperto.

### **11 dicembre**

Rappresentanti di AlpTransit San Gottardo SA, degli ingegneri progettisti e dell'impresa inaugurano il viadotto Bellinzona-Lugano al Nodo di Camorino. In futuro, su quest'opera lunga 480 m circoleranno i treni diretti a Lugano attraverso la Galleria di base del Ceneri.

## **2015**

### **17 marzo**

Dopo un ultimo brillamento, i minatori della Galleria di base del Ceneri possono stringersi la mano: 13 mesi prima del previsto cade il diaframma nella canna ovest in direzione sud.

### **30 marzo**

Due settimane dopo, i minatori scavano anche gli ultimi metri della canna est tra Sigirino e Vezia. Entrambe le canne della Galleria di base del Ceneri in direzione sud sono state scavate.

### **21 maggio**

Laura Sadis, ex Consigliera di stato ticinese, diventa membro del Consiglio d'amministrazione di AlpTransit San Gottardo SA. L'Assemblea generale l'ha eletta nel suo nuovo incarico.

### **1 giugno**

La ministra dei trasporti Doris Leuthard, insieme a Renzo Simoni e Andreas Meyer dà il via al conto alla rovescia ai festeggiamenti per l'apertura della Galleria di base del San Gottardo. Esattamente un anno dopo, il 1° giugno 2016 vi sarà l'inaugurazione ufficiale.

### **1 ottobre**

Inizio dell'esercizio di prova alla Galleria di base del San Gottardo.

## **2016**

### **21 gennaio**

Alle ore 12.00 in punto, nella canna ovest della Galleria di base del Ceneri cade il diaframma principale. La caduta del diaframma è avvenuta con la massima precisione: soli 2 centimetri di differenza in orizzontale e 1 centimetro in verticale.

### **26 gennaio**

Cade l'ultimo diaframma anche nella canna est della Galleria di base del Ceneri.

### **31 maggio**

Con una funzione sobria celebrata alla presenza di parenti, responsabili di imprese edili e studi d'ingegneria nonché del committente AlpTransit San Gottardo SA, sono stati ricordati i nove operai deceduti durante i lavori di costruzione della Galleria di base del San Gottardo. Nei pressi del portale nord ad Erstfeld è stata svelata una targa commemorativa di bronzo recante i nomi dei deceduti.

### **1 giugno**

Inaugurazione della Galleria di base del San Gottardo alla presenza di circa una mezza dozzina di capi di stato e rappresentanti dei governi di tutta l'Europa. Durante il weekend del 4/5 giugno 2016, più di 80'000 visitatori da tutti gli angoli del paese e dai paesi vicini hanno partecipato alla grande festa popolare sui 4 piazzali del San Gottardo.

### **3 ottobre**

Iniziano i lavori di realizzazione del piazzale installazione della tecnica ferroviaria della Galleria di base del Ceneri a Camorino

### **11 dicembre**

Con il cambio d'orario FFS è ufficialmente in esercizio la Galleria di base del San Gottardo.

## **2017**

### **7 febbraio**

Dopo circa un anno dalla caduta principale del diaframma, la sistemazione interna della Galleria di base del Ceneri è praticamente conclusa. Nella canna est viene gettato l'ultimo rivestimento.

### **1 luglio**

Dieter Schwank assume la direzione di AlpTransit San Gottardo SA. Succede a Renzo Simoni che lascia l'azienda dopo 11 anni.

### **26 luglio**

Iniziano nella canna est al portale nord della Galleria di base del Ceneri i lavori di posa della tecnica ferroviaria. Nel corso dei prossimi anni i 15,4 km di galleria che separano Camorino da Vezia verranno dotati di infrastrutture quali binari, linea di contatto, alimentazione di corrente elettrica e di trazione, impianti di telecomunicazione e sicurezza e tecnica di comando.

## **24 ottobre**

AlpTransit San Gottardo SA battezza la sua nuova locomotiva. Fino all'inaugurazione della galleria nel 2020 la locomotiva Re460 075-5 cirolerà sulla rete ferroviaria svizzera diffondendo il messaggio del futuro completamento della linea ferroviaria di pianura.

## **2018**

### **21 febbraio**

La Galleria di base del San Gottardo vince l'European Railway Award 2018. Peter Jedelhauser (FFS) e Renzo Simoni (ex CEO AlpTransit San Gottardo SA), in rappresentanza di tutte le persone coinvolte nella costruzione e nella messa in servizio della galleria di base del San Gottardo (GbG), ricevono l'European Railway Award 2018. Il più importante premio europeo in ambito ferroviario.

### **30. maggio**

A circa 400 m dal portale nord, l'impresa ha gettato il "blocchetto d'oro". In circa 9 mesi di lavoro sono stati posati 66.6 km di binari. La galleria ferroviaria è finalmente percorribile con locomotive diesel, senza interruzioni, per tutti i suoi 15.4 km di lunghezza.

## **2020**

La messa in esercizio della della Galleria di base del Ceneri è prevista per la fine del 2020.