

Zeitschrift: La galleria di base del San Gottardo. Ticino
Herausgeber: AlpTransit San Gottardo SA
Band: - (2001)
Heft: 2

Artikel: Lotti principali : Bodio e Faido
Autor: Morganti, Marco
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-418984>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 18.04.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Lotti principali Bodio e Faido

I lavori di realizzazione dei due tubi della galleria di base del San Gottardo tra Bodio e Sedrun e della stazione multifunzione di Faido sono stati assegnati al Consorzio TAT, a conduzione svizzera. Il contratto per il mega-appalto di 1.48 miliardi di franchi è stato firmato il 10 ottobre 2001.

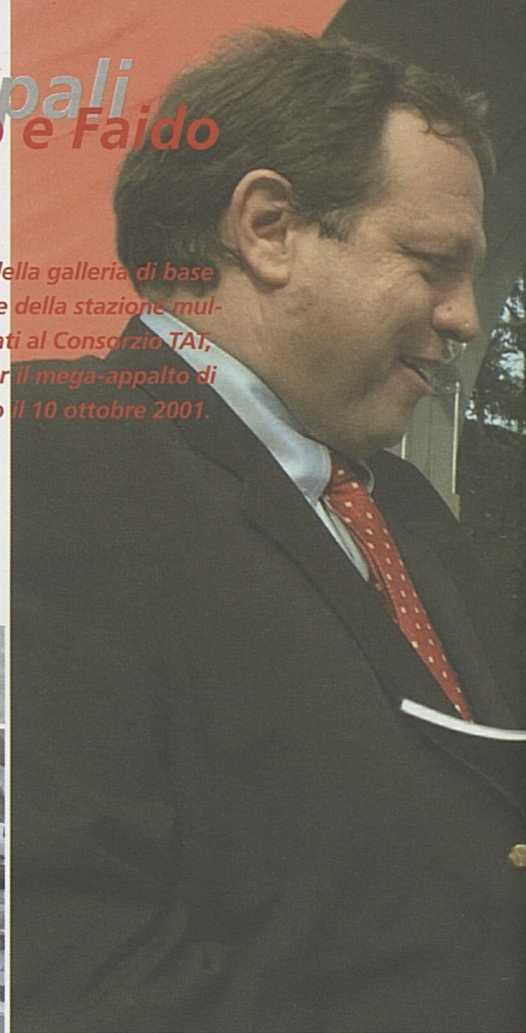
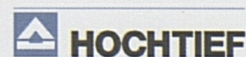


Foto sopra: la somma dei lavori assegnati ammonta a 1.48 miliardi di franchi e rappresenta il maggior volume mai attribuito in questo settore in Svizzera. Il mega-contratto è stato firmato il 10 ottobre 2001 a Lucerna da rappresentanti delle imprese del Consorzio TAT (a sinistra, Arturo Henninger della Zschokke Locher SA) e di AlpTransit San Gottardo SA (a destra, il direttore generale Peter Zbinden).



6

Insieme per sfruttare le sinergie

I lotti principali di Bodio e Faido per la realizzazione della galleria di base del San Gottardo sono stati i primi ad essere assegnati:

il 12 giugno 2001, il Consiglio d'amministrazione di AlpTransit San Gottardo SA ha deciso di affidare un unico mandato al Consorzio TAT (Tunnel AlpTransit Ticino), guidato dall'impresa zurighese Zschokke Locher SA, per lo scavo dei due tubi da 29 km l'uno da Bodio a Sedrun.

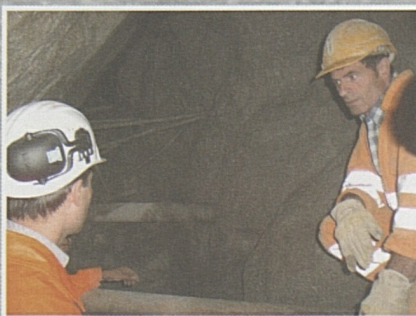
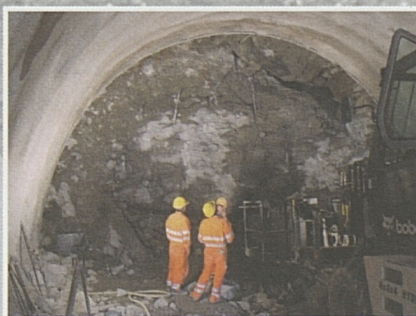
Le altre quattro imprese che fanno parte del consorzio sono CSC Impresa Costruzioni di Lugano, Impregilo S.p.A. di Sesto San Giovanni (I), Alpine Mayreder SA di Salisburgo (A) e Hochtief SA di Essen (D).

Oltre allo scavo della galleria di base nei comparti Bodio e Faido, il mandato prevede anche la realizzazione della stazione multifunzione di Faido.

Tra le offerte pervenute per la complessa fase di valutazione (in totale si erano annunciati sei consorzi), il consorzio TAT ha presentato quella più convincente.

Le offerte sono state esaminate seguendo le severe norme imposte dalla Legge Federale sugli acquisti pubblici.

La combinazione dei due lotti consentirà di sfruttare al meglio le sinergie e di risparmiare circa 150 milioni di franchi.





Consorzio TAT: anche un'impresa ticinese - intervista al direttore

Nel consorzio TAT figura anche un'impresa ticinese, la CSC Impresa Costruzioni SA di Lugano. Abbiamo discusso dell'importante incarico con il direttore Marco Morganti (nella foto a fianco).

Qual è il suo stato d'animo di fronte a questa sfida?

Per un tecnico, partecipare alle realizzazione di un'opera come la galleria di base del San Gottardo rappresenta una meta ambita nel corso della vita professionale. Nel corso di questi lavori il pensiero è andato più volte alle imprese epiche della realizzazione della vecchia linea ferroviaria del San Gottardo.

È perciò con grande entusiasmo, ma anche con il dovuto rispetto imposto dall'importanza dell'opera, che affronto insieme ai miei colleghi un tale impegno.

Come si stanno preparando il consorzio TAT e la CSC per l'importante impegno?

È una grande sfida per tutti i membri del consorzio TAT ed a maggior ragione per la CSC che, pur essendo la minore per fatturato del consorzio, quale ditta ticinese si trova a fare le veci del padrone di casa.

Per questo motivo ci tenevamo particolarmente ai lotti ticinesi. In questa fase di installazione e organizzazione del cantiere siamo chiamati ad affrontare allo stesso tempo sia tematiche comuni ad altri cantieri ma ingigantite dalle dimensioni dell'opera sia problemi nuovi nel campo dei lavori in sotterraneo.

Ciò implica un notevole sforzo di tutti i collaboratori, che grazie all'ottimo spirito di squadra esistente fra il personale del consorzio darà sicuramente i risultati prefissati.



Avete già suddiviso i ruoli all'interno del consorzio? Quale compito avrà la CSC?

L'esperienza mi ha purtroppo mostrato che lo spirito di squadra al quale alludevo prima non è sempre cosa data, soprattutto nell'ambito eterogeneo dei consorzi internazionali. Grazie a molti fattori, non da ultimo la collaborazione sviluppata in oltre due anni nei quali abbiamo studiato offerte per circa cinque miliardi di franchi, abbiamo raggiunto, nel consorzio TAT, un grado di conoscenza reciproca e collaborazione tale che la suddivisione dei compiti non avviene secondo i colori d'appartenenza ma con un'organizzazione che esalta le competenze del singolo e riesce a formare un team composito ed efficace. In questo contesto, la CSC ha l'onore di poter mettere a disposizione del consorzio la carica più importante dell'organigramma, quella di direttore di cantiere, nella persona dell'ing. Bruno Gugelmann.

Dove cercherete gli operai? Quante persone saranno attive sui cantieri di Bodio e Faido?

Malgrado la necessità di personale qualificato per l'esecuzione di questi lavori, il nostro consorzio si sta attivando per assumere personale locale. Questo anche grazie all'aiuto del Cantone, che ha predisposto un piano d'aiuto alla formazione. Il resto del personale sarà fornito dalle imprese del consorzio o facendo capo ai classici bacini di provenienza della manodopera. Sui due cantieri sono previste punte di 450 - 500 operai.

Tuttavia è ancora prematuro parlare in dettaglio di manodopera.

