

Caduta del diaframma ad Erstfeld

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **AlpTransit in Ticino**

Band (Jahr): - **(2009)**

Heft 2

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-419366>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Caduta del diaframma ad Erstfeld

In soli 18 mesi la fresa Gabi 1 ha divorato i 7.2 km fino ad Amsteg.

Anche Gabi 2 è arrivata a destinazione ed ora si procede al loro smontaggio.

10

Erstfeld e Amsteg ormai collegati

Il 16 giugno 2009, nel tubo est, la fresa Gabi 1 ha frantumato gli ultimi metri di roccia che ancora dividevano Erstfeld da Amsteg. In soli 18 mesi, la gigantesca macchina ha divorato un percorso di 7.2 km ed è quindi giunta ad Amsteg con un anticipo di sei mesi rispetto al previsto. Presente sul posto al momento della caduta del diaframma, il Consigliere federale Moritz Leuenberger si è congratulato con i protagonisti dell'impresa per l'eccellente prestazione. Esattamente tre mesi dopo, il 16 settembre 2009, il traguardo è stato raggiunto anche nel tubo ovest.



Il consigliere federale Moritz Leuenberger con Werner Marti, presidente del Consiglio di Amministrazione ATG (sin.) e Renzo Simoni, presidente della Direzione Generale ATG.

Nel suo discorso, il Ministro Leuenberger si è detto molto colpito dai progressi compiuti ed ha espresso il suo più caloroso ringraziamento a tutti gli addetti ai lavori, in particolare ai minatori. Grazie alle NTFA, la Svizzera dimostra di far parte del continente rea-

lizzando, con gli Europei e per l'Europa, il più lungo tunnel ferroviario del pianeta, ha sottolineato. Le NTFA sono elementi essenziali per la politica svizzera di trasferimento del traffico pesante dalla strada alla rotaia, ha aggiunto Leuenberger. Per l'occasione, molta soddisfazione è stata espressa anche da Renzo Simoni, presidente della direzione di AlpTransit. "La caduta di questo diaframma rappresenta una nuova pietra miliare nella costruzione della prima linea ferroviaria di pianura attraverso le Alpi", ha rilevato Simoni.

Estrema precisione

Le frese meccaniche che hanno affrontato la montagna ad Erstfeld hanno iniziato il loro cammino verso sud il 4 dicembre 2007. Un anno e mezzo dopo erano già giunte ad Amsteg, la loro destinazione. Tutto ciò è avvenuto con estrema precisione: la deviazione orizzontale e verticale dell'avanzamento è stata inferiore ad 1 centimetro!

AlpTransit Gottardo SA è decisamente soddisfatta dei lavori nella Galleria di base del San Gottardo. Dopo la caduta dei diaframmi tra Erstfeld e Amsteg, non ne rimangono che altri due da infrangere: quelli che, nei due tubi, ancora dividono Sedrun e Faido.

Grande evento del tubo est

Il 16 giugno 2009, l'interesse mediatico per il primo congiungimento sotterraneo tra i comparti di Erstfeld e di Amsteg si è rivelato eccezionale. La tele-

visione svizzero tedesca SF ha trasmesso per circa tre ore in diretta dal tunnel. Presenti pure una trentina di giornalisti e fotografi provenienti da tutta Europa. Quale conseguenza, ad inizio estate il numero di articoli di giornali o di servizi radio-televisivi dedicati ad AlpTransit è stato decisamente elevato.

Frese meccaniche... in pensione

Dopo il raggiungimento di questi traguardi, ha avuto inizio l'oneroso compito di smontare direttamente sul posto le due frese meccaniche. Una volta isolate, le loro singole componenti, per un totale di circa 6000 tonnellate di acciaio, hanno dovuto essere trasportate fuori dalle gallerie. I lavori sono stati permessi dal montaggio di gru sotto le volte dei tunnel, che hanno caricato i pezzi più pesanti direttamente sui treni di cantiere. Infine, dando vita ad un convoglio del tutto eccezionale, il cuore delle frese è stato trascinato verso l'esterno dagli sforzi contemporanei di diverse locomotive.

Questi imponenti lavori di smontaggio e trasferimento necessitano di circa 3 mesi per fresa meccanica. La fresa Gabi 1, proveniente dal tubo est, è già stata completamente smontata ed è temporaneamente immagazzinata a Brunnen. Da parte sua, il "pensionamento" di Gabi 2 impegnerà le squadre di esperti almeno fino a Natale 2009. In ogni caso, le due frese meccaniche di Erstfeld hanno fatto il loro dovere fino in fondo e possono ora godersi il meritato riposo.