



La unión de las dos partes del túnel ferroviario más largo del mundo, el túnel de San Gotardo, en Suiza, tuvo lugar el 15 de octubre de 2010 en la parte este, a 30 km de la boca norte y a 27 km de la boca sur.

El túnel de base San Gotardo (o GBT) es un túnel ferroviario que se está construyendo en Suiza.

Con una longitud prevista de 57 km y un total de 153,5 km entre túneles, pozos y galerías, se convertirá en el túnel más largo del mundo (tanto de ferrocarril como de carretera) una vez terminado, por delante del túnel Seikan, que une las dos islas japonesas de Honshu y Hokkaido, y que de momento aún ostenta este récord.

El diseño del proyecto contempla la construcción de dos túneles separados, con una vía cada uno.

Este túnel forma parte del proyecto suizo AlpTransit, también conocido como New Railway Link through the Alps (NRLA), que también incluye el túnel de base de Lötschberg entre los cantones de Berna y Valais.

Igual que el túnel de Lötschberg, pretende evitar carreteras de montaña con muchas curvas y establecer una vía de comunicación directa para trenes de alta velocidad y trenes pesados de carga.

Cuando esté terminado, se espera que acorte en una hora el trayecto actual de 3,5 horas desde Zúrich hasta Milán. También reducirá el tiempo de viaje entre Zúrich y Lugano hasta 1 hora y 40 minutos. Las dos bocas estarán cerca de las poblaciones de Erstfeld, en el cantón de Uri, y Bodio, en el cantón de Tesino.

La finalización de las obras está prevista para 2015, pero debido a los retrasos se calcula (en 2007) que no estará listo hasta 2018. Teniendo en cuenta que el cale de uno de los túneles tuvo lugar el 15 de junio de 2009, parece probable que se puedan inaugurar los túneles durante

2017, ya que ahora las obras avanzan más deprisa de lo previsto.

Cerca hay dos túneles más de San Gotardo: el túnel de ferrocarril de 1881 y el túnel de carretera de 1980.

Historia

La ruta por el paso de San Gotardo o uno de sus túneles es uno de los pasos más importantes que atraviesan los Alpes de norte a sur en Europa.

Desde 1980, el tráfico se ha multiplicado por diez y los túneles ferroviarios y de carretera están saturados. Con el fin de conseguir un paso más rápido y llano a través de los Alpes suizos, los suizos votaron la construcción de este túnel, que atraviesa el macizo de San Gotardo prácticamente a nivel del suelo, 600 m más abajo que el túnel ferroviario actual.

Una vez que esté terminado el nuevo túnel, los trenes estándar de carga de hasta 4000 toneladas (4409 ST; 3937 LT) podrán sortear esta barrera natural con la misma facilidad que si los Alpes no existieran.

Los trenes de pasajeros, por su parte, podrán alcanzar velocidades de 250 km/h por los nuevos túneles, con lo cual el trayecto transalpino se reducirá en 50 minutos, y en una hora cuando estén terminados los túneles de base adyacentes de Zimmerberg y Ceneri.

Se está construyendo un sistema de dos túneles de vía única.

Los dos túneles se comunican aproximadamente cada 325 m mediante galerías de conexión.

Los trenes pueden cambiar de túnel en las dos estaciones multifunción de Sedrun y Faido. Estas estaciones albergarán la maquinaria de ventilación y la infraestructura técnica, y además servirán como paradas de emergencia y rutas de evacuación.

Construcción

AlpTransit Gotthard AG es la empresa responsable de la construcción. Es una filial participada al 100 % de la empresa Swiss Federal Railways (SBB-CFF-FFS).

Para acortar los plazos de construcción a la mitad, se construyeron cuatro túneles de acceso para que la construcción del túnel principal pudiera empezar en cuatro (ahora cinco) lugares a la vez (Erstfeld, Amsteg, Sedrun, Faido y Bodio).

Asignación de las obras

Los contratos se reparten en las siguientes secciones:

- **Erstfeld** (sección desde Erstfeld a Amsteg), 7,7 km – dos tuneladoras comenzaron a excavar los dos tubos. El cale del tubo que une Erstfeld y Amsteg se produjo el 15 de

junio de 2009.

- **Amsteg** (sección desde Amsteg hasta el norte de Sedrun), 11,4 km. El 9 de diciembre de 2009, la sección de Amsteg se entregó oficialmente al propietario del túnel.
- **Sedrun** (sección situada justo al norte y al sur de Sedrun), 6,8 km. El último cale del proyecto San Gotardo, de Sedrun a Faido, está previsto que tenga lugar a principios de 2011.
- **Faido** (sección desde el sur de Sedrun hasta Faido), 14,6 km.
- **Bodio** (sección desde Faido hasta Bodio), 16,6 km.

Más información:

- [Sitio web de Alptransit](#)

La unión de las dos partes del túnel ferroviario más largo del mundo, el túnel de San Gotardo, en Suiza, tuvo lugar el 15 de octubre de 2010 en la parte este, a 30 km de la boca norte y a 27 km de la boca sur.