Finalmente AlpTransit!

Autor(en): **Rè, Giancarlo**

Objekttyp: **Preface**

Zeitschrift: **Archi : rivista svizzera di architettura, ingegneria e urbanistica = Swiss review of architecture, engineering and urban planning**

Band (Jahr): **- (2000)**

Heft 5

PDF erstellt am: **28.05.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Finalmente AlpTransit!

Giancarlo Rè

Questo numero di *Archi*, nella parte «Ingegneria» è dedicato ad AlpTransit, il grande progetto che è finalmente entrato nella fase realizzativa.

Dopo anni di discussioni, il doppio voto popolare del 27 settembre 1998 (che accolse la tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni) e quello del 29 novembre 1998 (che approvò i crediti per realizzare le gallerie ferroviarie di base del San Gottardo e del Lötschberg) ha permesso di dare inizio ai lavori di costruzione. Entro una diecina di anni anche la Svizzera potrà dunque disporre di una rete ferroviaria veloce. Si colmerà così il ritardo che, in questo campo, il nostro Paese ha accumulato rispetto a nazioni come la Francia, con i suoi TGV, o la Germania con la tecnologia ICE. Anche l'Italia, che ha seri problemi gestionali in ambito ferroviario, ha realizzato la direttissima Firenze-Roma e progetta altre linee.

La realizzazione di AlpTransit è di fondamentale importanza per la politica dei trasporti in Svizzera. Si potrà, in particolare, trasferire parte del traffico pesante di transito dalla strada alla ferrovia. Senza AlpTransit questo traffico, considerato che la via del San Gottardo è la più breve tra l'Europa del sud e quella del nord, confluirebbe in misura sempre maggiore sulla N2 causando i disagi ormai noti a tutti. Attualmente circolano sulla N2 circa 4000 veicoli pesanti al giorno. In seguito all'approvazione degli accordi bilaterali con l'Unione europea il nostro Paese ha accettato il passaggio di un determinato contingente di autocarri di 40 tonnellate. L'accordo con l'Unione europea prevede che, al più tardi due anni dopo l'apertura della galleria del Lötschberg, ossia verso il 2009, i transiti annuali di veicoli pesanti attraverso le Alpi vengano contenuti in 650.000 unità (contro gli attuali 1,3 milioni). Questo obiettivo presuppone la rapida realizzazione di AlpTransit che permetterà lo spostamento del traffico pesante dalla strada alla ferrovia.

La soddisfazione di veder finalmente iniziato questo grande cantiere, che porterà direttamente ed indirettamente vantaggi all'industria edile del nostro Cantone, non deve far dimenticare che molto deve essere ancora fatto per realizzare un progetto completo. Attualmente si sta infatti lavorando unicamente alla galleria di base di 57 chilometri tra Amsteg e Bodio. Per completare l'opera è necessario dare avvio al più presto alle rampe di accesso, alla galleria di base del Monte Ceneri ed al collegamento con l'Italia a sud di Lugano. Ricordo in particolare che la scheda del Piano direttore, pubblicata nel luglio 1999, rimandava a dopo il 2030 la realizzazione del collegamento di AlpTransit a sud di Lugano. Questo ritardo non può essere accettato dal nostro Cantone. Si perderebbe infatti l'occasione di approfittare delle sinergie di uno dei mercati più interessanti d'Europa come la Lombardia. Il ritardo potrebbe rivelarsi irreparabile, per l'economia dell'intero Cantone, se nel frattempo fossero realizzati altri trafori alpini come il Fréjus ed il Brennero (che l'Italia ha in progetto). Considerati gli sviluppi legati alla realizzazione dello scalo aereo di Malpensa 2000, il ritardo potrebbe avere conseguenze negative per il Ticino, se fosse realizzato il collegamento Malpensa-Lötschberg con notevole anticipo rispetto al collegamento Malpensa-Mendrisio-Lugano. Il prolungamento di AlpTransit a sud di Lugano non può attendere il 2030 ma deve essere anticipato al 2015 come previsto in un primo tempo. Un'opera di importanza storica come AlpTransit deve essere realizzata interamente per poter sfruttare le importanti sinergie che deriveranno dalla stessa.

Accanto alla soddisfazione per l'inizio dei lavori di costruzione, occorre dunque rinnovare l'impegno affinché le rampe di accesso, la galleria di base del Monte Ceneri ed il collegamento con l'Italia vengano realizzati senza ritardi.