# AlpTransit : gallerie di base : ora tocca al Ceneri

Autor(en): **Ghiggia, Renzo**

Objekttyp: **Preface**

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

Band (Jahr): **- (2003)**

Heft 1

PDF erstellt am: **29.05.2024**

**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**

# AlpTransit
# Gallerie di base: ora tocca al Ceneri

AlpTransit San Gottardo SA
Renzo Ghiggia, Dirigente Settore Sud

Dai diagrammi che mostrano lo sviluppo del traffico merci transalpino dagli anni settanta ad oggi e la sua ripartizione modale tra strada e ferrovia (fig. 1), balzano subito all'occhio due cose: il traffico aumenta in modo incessante; la ripartizione modale per i valichi che collegano l'Italia con la Francia e l'Austria è totalmente a favore della strada mentre che per i valichi che attraversano la Svizzera essa è fortemente a favore della ferrovia. Il timore che il «nostro» diagramma si adegui a quello dei vicini, e cioè che l'asse stradale del San Gottardo si trasformi in una camionale del tipo Brennero, Fréjus o Milano – Bergamo è grande.
La politica dei trasporti voluta dal Consiglio Federale, e confermata ripetutamente in votazione dal popolo, vuole impedire questa evoluzione. Questa politica mira a trasferire una sostanziosa parte del traffico pesante di transito alla ferrovia creando la capacità necessaria, salvaguardando l'ambiente e garantendo la sicurezza. Si vuole inoltre garantire ai collegamenti ferroviari un salto marcante di attrattività per il traffico viaggiatori tra i poli a nord ed a sud delle Alpi. Con la nuova trasversale ferroviaria alpina sull'asse del San Gottardo si realizzano le infrastrutture necessarie alla concretizzazione di questa politica.
Tradotto in termini ticinesi: il traffico pesante di transito mette in pericolo la funzione regionale dell'autostrada A2 (traffico individuale, locale e di afflusso turistico nonché traffico professionale ed industriale). Questa funzione è essenziale per l'economia ticinese che altrimenti rischierebbe la paralisi. Di fronte ad un potenziale «killer» senza remissione, AlpTransit è indispensabile. La costruzione della galleria di base del San Gottardo e della tratta a cielo aperto Bodio-Giustizia avanza a pieno ritmo (vedi articoli seguenti).
Si tratta ora di consolidare le basi politiche, finanziarie e legali definitive affinché possa essere realizzata la seconda galleria di base sull'asse del San Gottardo: quella del Ceneri.

## La Galleria di base del Ceneri: una «piccola sorella» di 15 km

L'obiettivo di AlpTransit non è semplicemente di costruire gallerie, ma di realizzare una nuova trasversale alpina ferroviaria efficiente. Questa nuova linea ferroviaria avvicinerà la Svizzera Centrale al Ticino e collegherà i poli economici del Baden-Würtemberg e di Zurigo con quello della Lombardia. Oltre 20 milioni di persone vivono e lavorano lungo questo nuovo collegamento ed offriranno un ottimo potenziale di mercato al futuro gestore della linea. In questa ottica la galleria di base del San Gottardo deve essere accompagnata da una «piccola sorella» di 15 km di lunghezza: la galleria di base del Ceneri. La progettazione è in corso. I piani saranno «pubblicati» nel prossimo mese di aprile. L'inizio della costruzione è previsto per il 2006, sempre che nel 2004 il parlamento liberi i crediti necessari, già da tempo votati dal popolo.
La galleria di base del Ceneri è il tassello che completa le **due funzioni strategiche** della linea del San Gottardo.
La prima, rivolta al **traffico merci** (fig. 2), è quella di *completare la «linea di pianura»* attraverso le Alpi eliminando l'ultima rampa del 27 ‰ di pendenza. Sull'asse nord-sud potranno perciò essere avviati treni merci di 2000 t o eventualmente anche di 4000 t.
La seconda è rivolta al **traffico viaggiatori** (fig. 3). La galleria di base del Ceneri, accompagnata eventualmente dal completamento a nord di quella dello Zimmerberg, fornirà quei minuti ancora necessari per *ridurre i tempi di percorrenza tra i nodi di Zurigo e Milano di più di un'ora*, portandoli a 2h 40', soglia necessaria per garantire nei due suddetti nodi le coincidenze con i treni in partenza per le altre destinazioni importanti.
Dal 2005 l'offerta di trasporti regionali ferroviari ticinesi assurgerà a vera e propria «S-Bahn»-Ticino. Dal 2015 con la messa in servizio della Galleria di base del Ceneri, questa «S-Bahn» farà un potente balzo in avanti. Lugano e Bellinzona saranno ad una decina di minuti di treno l'una dall'altra. Inoltre grazie ad un'apposita bretella di collegamento diretto a S. Antonino/Camorino, voluta e finanziata dal Cantone, Locarno sarà raggiungibile da Lugano in 25 minuti.
Certi dell'appoggio compatto del Ticino a questo progetto, attendiamo fiduciosi che il Consiglio Federale prima ed il Parlamento poi accolgano favorevolmente il Messaggio che il Dipartimento dei Trasporti sta elaborando per la liberazione del credito necessario alla costruzione.

**Gli anelli mancanti**

Il futuro ci chiederà di completare gli anelli mancanti

La nuova trasversale alpina del San Gottardo dovrà essere potenziata con altri tasselli. Infatti nella prima fase di finanziamento e realizzazione, al fine di contenere i costi, il concetto originario è stato ridimensionato. Alcune tratte sono state posticipate a data da definire, quantunque il loro tracciato sia stato essenzialmente già definito.

A Berna già si parla quindi di una seconda fase (una «Neat 2»), la cui pianificazione potrebbe cominciare tra uno/due anni, comprendente le tratte tra Bellinzona e Biasca al sud e le tratte dei Cantoni Uri e Svitto a nord.

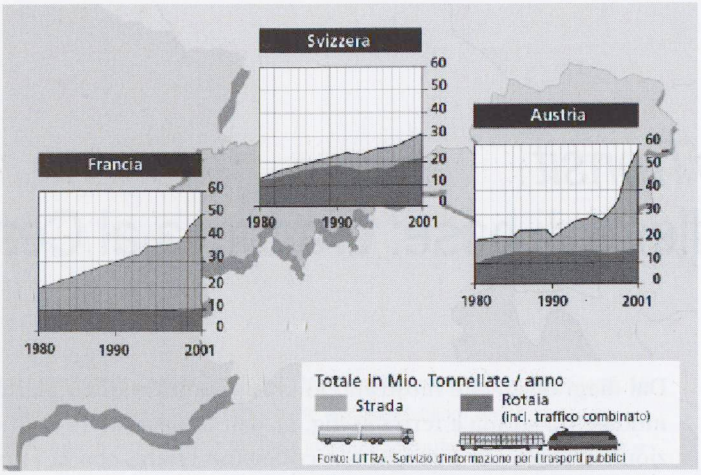
Oltre a ciò, rimarrà ancora da completare a sud della Galleria di base del Ceneri l'allacciamento alla rete ad alta capacità italiana.

Verosimilmente si tratterà di prolungare in sotterraneo la Galleria di base del Ceneri, fino ad allacciarsi alla galleria del Monte Olimpino 2 e al quadruplicamento della Como-Monza, la cui realizzazione è prevista in Italia nei prossimi anni.

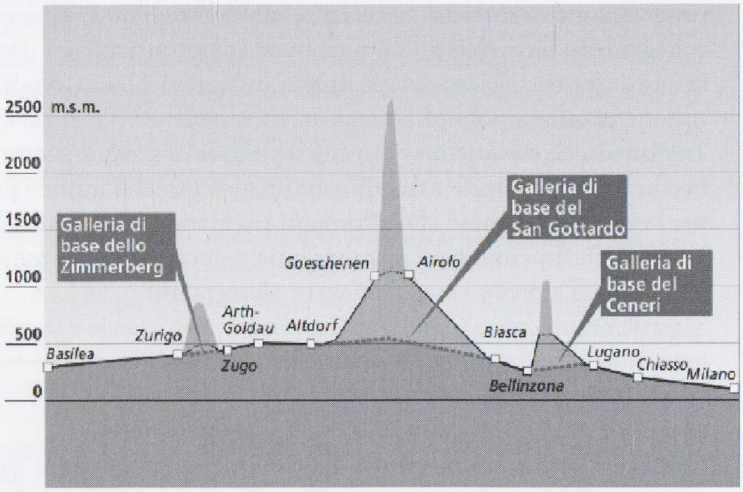
Va sottolineato che la galleria di base del Ceneri è già pensata e sarà predisposta per un prolungamento sotterraneo verso sud.

È noto che le ferrovie italiane pongono molto peso sul potenziamento della linea di Luino come «scolmatore ovest» per le merci in direzione di Novara e Genova. Va comunque ricordato che gli scenari di trasporto previsti da AlpTransit San Gottardo confermano la linea Bellinzona-Lugano-Chiasso-Como come ramo principale dell'asse del San Gottardo che dovrà poter assorbire fino a due terzi del traffico merci e naturalmente tutto il traffico viaggiatori, la linea di Luino fungendo da scolmatore ovest.

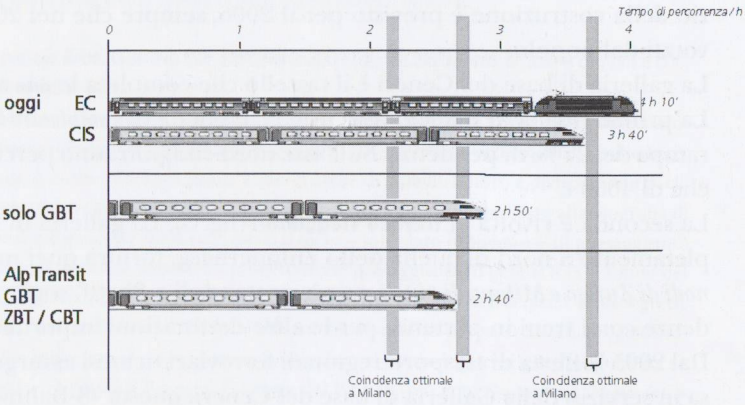
Di ottimo auspicio per la futura chiusura degli anelli mancanti è la dichiarazione d'intenti siglata recentemente a Lugano. In questa dichiarazione il ministro dei trasporti elvetico Moritz Leuenberger, e i suoi omologhi italiano, olandese e tedesco, si sono espressi per la creazione di un corridoio ferroviario atto al trasporto delle merci dal Mare del Nord al Mediterraneo.




1 – Traffico merci attraverso le Alpi, paragone tra strada e ferrovia




2 – AlpTransit San Gottardo, la ferrovia di pianura




3 – Galleria di base del San Gottardo. Tempi di percorrenza Zurigo-Milano, coincidenze ottimali