Cronologia AlpTransit

Autor(en): **Ratti, Remigio**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **- (2016)**

Heft 3: **Il territorio di Alptransit**

PDF erstellt am: **23.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-697044

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

Remigio Ratti*

Cronologia AlpTransit

Un processo pianificatorio pluridecennale, con una difficile *governance* tra incertezze, rinvii e nuovi scenari

- **1864:** in un rapporto del 16.6.1864 il geologo Arnold Escher propone la realizzazione di una galleria di base sotto il livello Göschenen-Airolo. L'idea riemerge anche dopo la costruzione della prima galleria ferroviaria.

- **1947:** l'ing. ETH Edward Gruner propone una galleria di base in *Reise durch den Gotthard-Basis Tunnel*, in «Prisma, Schweiz. Monatsschrift für Natur, Forschung und Technik», 4.8.1947, Frauenfeld, nell'ambito del tema *Die Schweizer Bahnen im Jahre 2000*. Egli propone una galleria (a due piani!) combinata per la strada e la ferrovia e la presenta al secondo congresso per costruzioni sotterranee a Rotterdam, nel giugno del 1948.

- **Primi anni '50:** l'idea di una galleria ferroviaria di base sotto il San Gottardo viene considerata quale alternativa nei lavori per la Pianificazione di una rete autostradale svizzera.

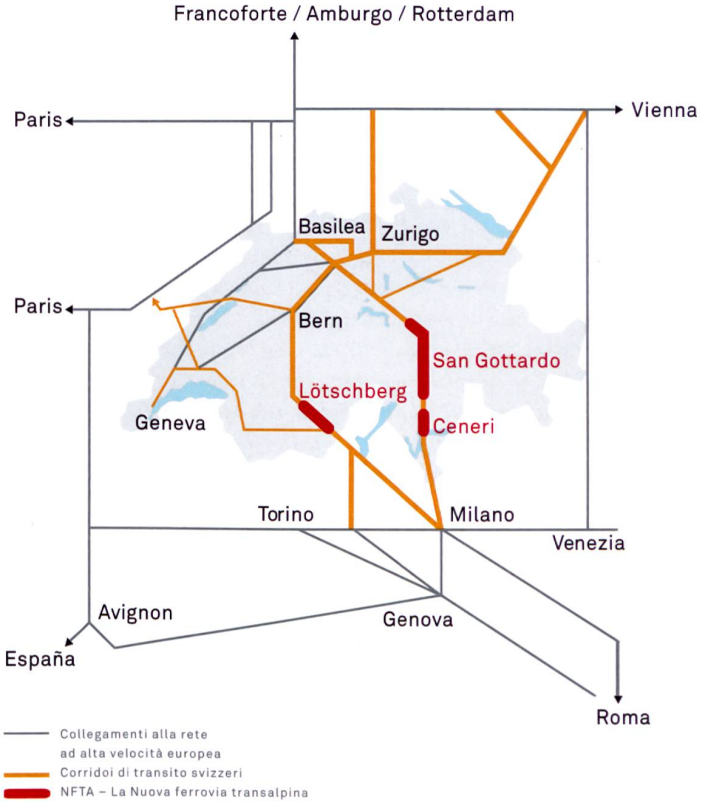
- **1963:** pubblicazione del rapporto del Dip. fed. dell'Interno, *Collegamento stradale permanente attraverso il San Gottardo*. Tra le varianti scartate: K. Variante 7: Studi per il progetto di una galleria di base combinata per la ferrovia e la strada, pp. 212-220.

- **1971:** pubblicazione del rapporto finale della commissione del Dip. fed. dei Trasporti e dell'Energia *Gallerie ferroviarie attraverso le Alpi*. Viene raccomandata la realizzazione con urgenza della galleria di base del San Gottardo, scelta tra 6 varianti: raddoppio linea di montagna del Lötschberg; galleria di base del Lötschberg; galleria di base San Gottardo-Ovest; galleria di base del San Gottardo; Tödi-Greina; linea dello Spluga.

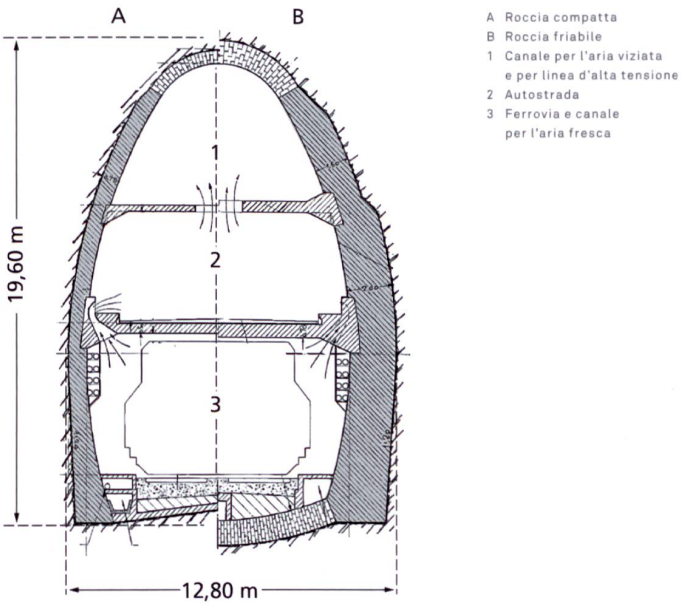
- **1972:** nell'euforia di previsioni che prevedono per il 2010 un volume di merci in transito 4,5 volte quello del 1970, l'Ufficio federale dei Trasporti fa allestire il rapporto TRANSAS: *Etude préliminaire d'un nouveau système suisse de transport nord-sud: rapport final*, Berna. Propone nuovi itinerari e gallerie ferroviarie veloci con varianti che vanno da un secondo San Gottardo-base, alla variante San Bernardino (Basilea-San Bernardino-Bellinzona-Milano), alla variante Spluga (Basilea-Coira-Lecco-Milano), con un'eventuale finestra Spluga-Ovest per raggiungere Bellinzona.

- Il Consiglio federale tergiversa e fa allestire dapprima una *Concezione globale svizzera dei trasporti* (1973-

1.

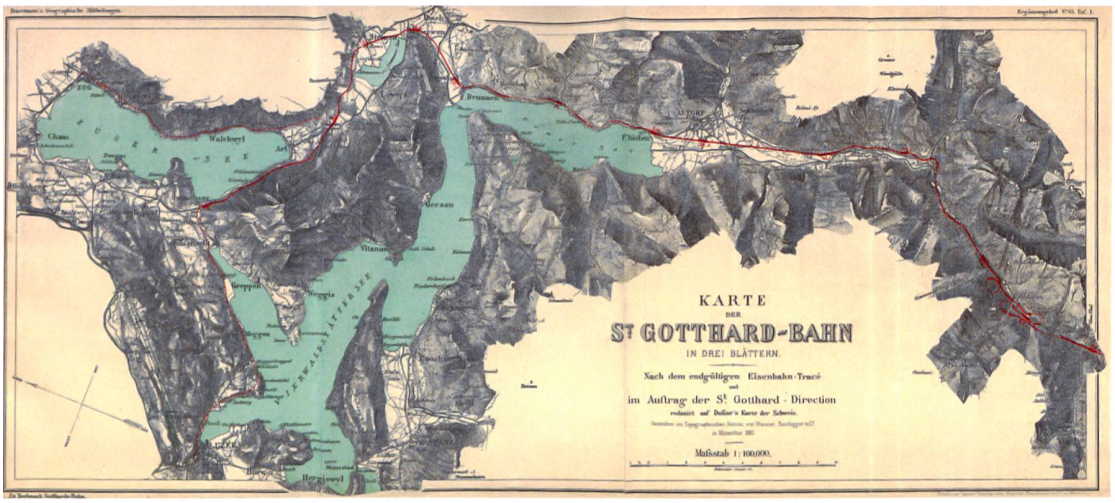


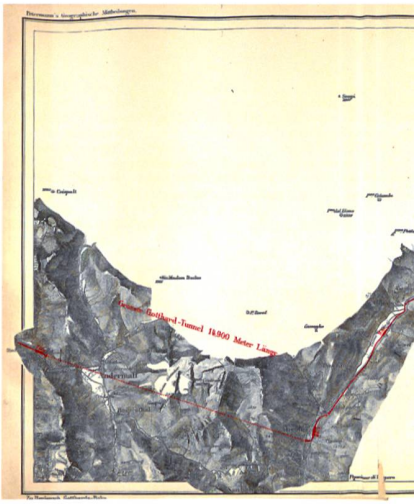
2.



1. La Nuova Ferrovia Transalpina (NFTA) nella rete ferroviaria europea. Fonte AlpTransit San Gottardo SA
2. Il progetto di Gruner per il San Gottardo (1949). Fonte AlpTransit San Gottardo SA

3.





1978). Nel frattempo interviene la crisi del petrolio del 1973, con forte impatto economico nel 1975 e la caduta del traffico di transito per quasi un 1/3. In realtà si scopre l'effetto strutturale della concorrenza della strada. Le raccomandazioni della CGST mettono l'accento sulla necessità di potenziare le infrastrutture per il traffico tra agglomerati dell'altopiano, mentre sulle trasversali alpine non si prende posizione.

- **1975:** la direzione FFS allestisce il progetto di costruzione della galleria di base del San Gottardo.

- **1976:** messaggio (4.2.76) per il doppio binario sulla linea di montagna del Lötschberg. È il compromesso per dilazionare la costruzione di una nuova linea ferroviaria attraverso le Alpi.

- **1979-1982:** vengono pubblicati e messi in consultazione i risultati degli approfondimenti comparati San Gottardo/Spluga;

- **1982-1983:** Messaggio del CF (20.12.1982) sulle Basi per una politica coordinata del traffico e Rapporto (7.9.83) su un ulteriore trasversale ferroviaria alpina. Essa non è ritenuta urgente ed è giudicata rinviabile al 2000-2020. Continua il dibattito tra sostenitori di una nuova linea dello Spluga e quelli della soluzione di base al San Gottardo.

- **1984:** mozione Salvioni (14.6.1984) e rilancio del tema *Nuove trasversali ferroviarie alpine (NTFA)*. Nel frattempo pressioni della Comunità Economica Europea per una soluzione al traffico transalpino.

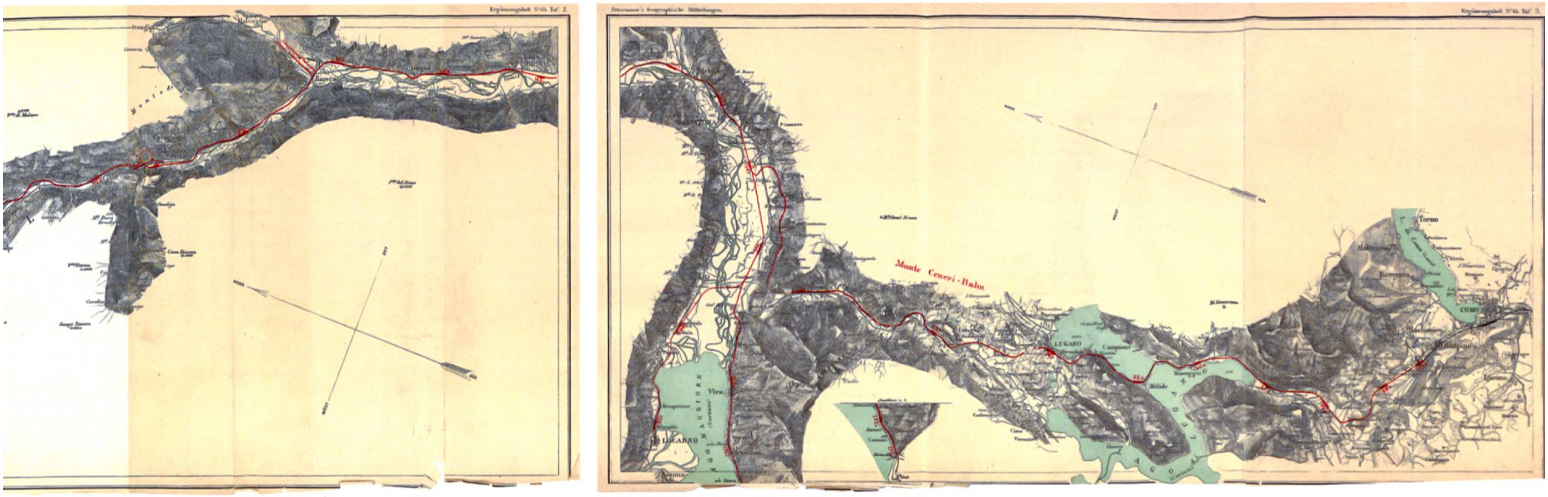
- **1985-1988:** vengono proposte a livello politico e studiate nuove varianti: quella a Y (Cavelty), quale combinazione San Gottardo/Svizzera orientale nonché il concetto per una combinazione a rete Ferrovie 2000/trasversali alpine. Tredici Cantoni sono a favore del San Gottardo; sette per il Lötschberg-Sempione e sei per lo Spluga. Prende forma l'idea di un progetto di NLFA, composto da una combinazione di ferrovia di pianura San Gottardo-Ceneri, con collegamento della Svizzera orientale (Alto Reno) all'asse della galleria del San Gottardo, e contemporanea realizzazione della galleria di base del Lötschberg. Nel frattempo continuano a farsi sentire le pressioni della Comunità Economica Europea per una soluzione al traffico transalpino.

- **1990-1991:** Messaggio (23.5.1990) sulla costruzione di una nuova trasversale ferroviaria alpina e Messaggio sull'integrazione della Svizzera orientale (26.6.1991). Segue la Legge del 4.10.1991 sulla costruzione della NLFA.

- **1992:** accordo sul transito tra la Comunità Europea e la Svizzera (Messaggio del 13.5.1992). La Svizzera mantiene a tempo determinato le restrizioni al transito stradale (28 t; divieto notturno e festivo) in cambio dell'impegno ad aumentare le capacità offerte dalla ferrovia.

- **1992:** in votazione referendaria viene approvata la Legge sulla costruzione delle NLFA. Essa prevede: (1) la costruzione della tratta Arth-Goldau-Lugano, comprese le due gallerie di base del San Gottardo e del Monte Ceneri; (2) la costruzione di una linea di base tra la regione di Frutigen e la valle del Rodano; (3) la rivalorizzazione della linea del Sempione; (4) il miglioramento dei rapporti con la Svizzera orientale. Successivamente i progetti verranno ridimensionati e rimessi in discussione fino all'allestimento di una pianificazione finanziaria vincolante.

3. Una pianta geografica (composta di 3 parti) della linea del San Gottardo nel 1880, in cui è evidenziato il tunnel ferroviario del San Gottardo. Fonte SBB historic-Berne



- **1992-1996:** il Cantone Ticino incarica un gruppo di riflessione (presieduto dall'arch. Galfetti) per allestire una variante al progetto delle FFS per tener conto delle componenti territoriali, urbanistiche e ambientali delle zone coinvolte. Mira a una realizzazione completa e integrata alle linee regionali. Queste linee pianificatorie sono accettate in procedura di consultazione da tutti i comuni (salvo Sementina) e dalle istanze cantonali che le propongono a Berna.

- **1994:** voto dell'articolo costituzionale denominato *Iniziativa delle Alpi,* contro l'aumento delle capacità del transito stradale (20.2.1994).

- **1995-1997:** l'autorità federale ridimensiona per ragioni finanziarie il progetto del 1992. Nasce una forte tensione tra gottardisti e i sostenitori del Lötschberg-Sempione, nonché tra bisogni delle linee dell'altopiano e trasversali alpine. Alla fine si trova un pacchetto comune, sempre a rete, ma con investimenti ridimensionati (binario unico al Lötschberg; rinvio progetti d'accesso a Zurigo e Svizzera orientale; galleria del Ceneri, senza circonvallazione di Bellinzona e senza continuazione a sud di Lugano).

- **1997:** viene smentito lo stato di pericolo nella sacca di Piora, vera spada di Damocle per il progetto gottardiano. Nel medesimo anno iniziano a Sigirino i lavori di prospezione per la galleria del Ceneri. Quest'ultima è contestata da una parte dei parlamentari alle Camere federali.

- **1998:** votazione del 29.11.98 sul finanziamento delle infrastrutture del traffico pubblico. Viene trovata una soluzione che combina la realizzazione delle infrastrutture dell'Altopiano con una variante di compromesso, concentrata sulle sole gallerie di base del Lötschberg (34 km, in buona parte a semplice binario), del San Gottardo-base (57 km) e del Monte Ceneri (15 km).

- **1999-2000:** la prima carica esplosiva (Amsteg, 4.11.1999) segna l'inizio ufficiale della costruzione della galleria a nord delle Alpi; a sud, questo avviene a Bodio il 10.7.2000.

- **2007:** viene inaugurata (15.6.2007) e aperta all'esercizio (9.12.2007) la galleria di base del Lötschberg (34,6 km, di cui, per il momento, solo 16 a doppio canna).

- **2016:** inaugurazione (1.6.2016) della galleria ferroviaria di base del San Gottardo (57 km, a doppia canna) e apertura all'esercizio 11.12.2016.

- **2020:** apertura all'esercizio ferroviario della galleria del Monte Ceneri (15,4 km, a doppia canna)

- **2040-2050:** eventuale realizzazione degli accessi meridionali a sud di Lugano (circonvallazione di Lugano; Melide-Chiasso, variante Monte Generoso) e della circonvallazione ferroviaria di Bellinzona. Un gruppo denominato LuMiMed (Lugano-Milano-Mediterraneo/porti liguri) contesta la tempistica e propone una variante pubblico-privata per il completamento meridionale della Rotterdam/Anversa/Genova entro il 2030-2035.

* prof. dr. rer. pol., Lugano, esperto di economia e geopolitica dei trasporti

Riferimento bibliografico

Remigio Ratti, *L'asse ferroviario del San Gottardo. Economia e geopolitica dei transiti alpini,* Dadò, Locarno (autunno 2016).