

San Gottardo : lungimiranti rapporti del 1963 e del 1970

Autor(en): **Rè, Giancarlo**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): - **(2002)**

Heft 1

PDF erstellt am: **09.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-132417>

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.

San Gottardo: lungimiranti rapporti del 1963 e del 1970

Giancarlo Ré

La tragedia avvenuta il 24 ottobre 2001 all'interno della galleria stradale del San Gottardo ha reso oltrémmodo attuale il discorso su questa importante infrastruttura che, realizzata nel 1980 ad un solo tubo, si è trovata a sopportare un carico (soprattutto di mezzi pesanti) superiore a quello per il quale era stata dimensionata.

In questa sede vorrei ricordare due lungimiranti rapporti, risalenti al 1963 e al 1970, che, se fossero stati concretizzati, avrebbero evitato le difficoltà attuali.

Vale comunque la pena iniziare con il ricordare il discorso tenuto dall'on. Hürlimann, Consigliere federale, al momento dell'inaugurazione della galleria stradale nel 1980. In quell'occasione l'on. Hürlimann aveva solennemente promesso, a nome del Consiglio federale, che la N2 non sarebbe diventata il principale corridoio del traffico pesante di transito tra l'Europa meridionale e quella del nord. Come quella promessa sia stata mantenuta, è sotto gli occhi di tutti.

Risulta utile ricordare la promessa del 1980 per dimostrare che il problema dell'aumento del traffico pesante di transito era ben presente, già negli anni 60 e 70, a molti spiriti illuminati, ticinesi e non.

Qualche nome può essere fatto (chiedendo scusa per le dimenticanze): il prof. Basilio Biucchi, l'on. Franco Zorzi, l'on. Hans Peter Tschudi, il prof. Remigio Ratti, l'arch. Benedetto Antonini, il prof. Angelo Rossi, l'on. Argante Righetti, l'on. Ugo Sadis. Fervono attualmente le discussioni attorno al problema della sicurezza, all'eventuale raddoppio della galleria stradale ed all'eventuale contingentamento dei mezzi pesanti.

In questa sede non intendo addentrarmi in questa complessa problematica (certamente non riconducibile alla semplice domanda concernente la galleria stradale: «raddoppio SI, raddoppio NO»), ma ricordare due documenti, del 1963 e del 1970, che se fossero stati seguiti, avrebbero anticipato di 20 anni la costruzione di AlpTransit, evitando le odierne difficoltà.

Ricordo innanzitutto il «Rapporto della Commissione Ruckli» che, nel 1963, propose la costruzione

della galleria stradale ventilata del San Gottardo da Airolo a Göschenen. La Commissione portava il nome del suo presidente, dott. Ruckli (allora direttore dell'ufficio federale delle strade), e comprendeva anche due ticinesi: l'on. Franco Zorzi, Consigliere di Stato, e l'ing. Renato Colombi, capo delle strade nazionali. In qualità di esperti collaborarono ai lavori altri due ticinesi: il dott. ing. Giovanni Lombardi (che progettò in seguito la galleria stradale) e il prof. Ezio Dal Vesco, docente di geologia al Politecnico federale di Zurigo.

Il rapporto finale di quel Gruppo di studio, che venne presentato al Consiglio federale il 7 giugno 1963, è di una lungimiranza impressionante. Si proponeva infatti, quale opera prioritaria, la costruzione della galleria stradale ventilata del San Gottardo e si invitava l'Autorità federale a prendere in considerazione anche la realizzazione di una galleria ferroviaria di base.

L'on. Tschudi, Consigliere federale, metteva subito l'accento sulla problematica nella prefazione al rapporto. Egli affermava infatti: «Poiché la pianificazione della strada nazionale attraverso il San Gottardo è in stretto contatto con lo sviluppo della ferrovia, anche i problemi inerenti quest'ultima furono oggetto di esame.»

Il presidente del Gruppo di studio, dott. Ruckli, dopo aver proposto la costruzione della galleria stradale, affermava: «Il Gruppo si trovò nella necessità di dover prendere posizione, almeno per quanto riguarda gli aspetti generali, sui problemi ferroviari. Esso è giunto alla conclusione che, permanendo la necessità di aumentare l'efficienza della linea del San Gottardo e di assicurare la sua posizione di preminenza nel traffico nord-sud, la migliore soluzione consiste nella costruzione di una galleria di base tra Amsteg e Giornico, lunga 45 km.»

In poche parole si riconosceva, 40 anni fa, che i problemi del traffico si possono affrontare solo con una politica integrata dei trasporti, che tenga conto contemporaneamente del traffico privato e di quello pubblico.

Se, come suggeriva quel rapporto, dopo la costruzione della galleria stradale, si fosse dato inizio

tempestivamente alla realizzazione della galleria ferroviaria di base, molti problemi avrebbero attualmente un impatto minore.

Purtroppo, negli anni '70, l'on. Bonvin privilegiò la galleria della Furka e, negli anni '80, l'on. Schlumpf affermava ancora che la galleria ferroviaria di base del San Gottardo non era urgente (e dava la precedenza alla Vereina). Il rapporto afferma, inoltre, a pagina 322: «Considerato che, per la preparazione e la costruzione della linea ferroviaria di base, occorrerebbero dai 12 ai 13 anni, i lavori dovrebbero essere cominciati per tempo.

Terminata la galleria di base, quella esistente potrebbe contribuire ad aumentare la capacità della galleria stradale nei giorni in cui il traffico fosse particolarmente intenso, così che la costruzione di una seconda galleria stradale non dovrebbe più essere discussa per un lungo periodo di tempo.»

A pagina 323 del rapporto si leggono poi queste considerazioni di un'attualità sorprendente: «Il nocciolo della questione sta dunque senza dubbio nel trasporto delle merci. Un forte sviluppo del traffico pesante potrebbe, con il tempo, essere di ostacolo al traffico automobilistico.»

Il Gruppo di studio, a pagina 327, dopo aver rinnovato l'invito a costruire, accanto alla galleria stradale, anche quella ferroviaria di base, affermava: «Se la galleria di base fosse costruita e messa in esercizio in un tempo prevedibile, la probabilità che sorga una nuova grande impresa per il trasporto stradale delle merci sul san Gottardo sarebbe scarsa. Non è però escluso che imprese estere, che curano i trasporti su lunghe distanze dal nord al sud Europa e che già oggi (1963) trasportano circa mezzo milione di merci attraverso il Brennero, trasferiranno la loro attività sulla strada del san Gottardo, allorché essa sarà sistemata a dovere. Questo pericolo sarà ogni anno sempre più grande ove, per qualsiasi motivo, venisse posticipato il traforo della galleria ferroviaria di base.»

Dopo quel rapporto il Dipartimento federale dei trasporti nominò un nuovo gruppo di lavoro dal nome significativo: «Commissione per una nuova ferrovia attraverso le Alpi» con l'incarico di esaminare diverse varianti di tracciato. Erano allora in discussione il San Gottardo base, il San Gottardo ovest, il Lötschberg, lo Spluga e la Tödi-Greina.

La Commissione era presieduta dall'on. Wyss, Consigliere agli Stati di Basilea: il Ticino era rappresentato dall'on. Argante Righetti, Consigliere di Stato succeduto, nel 1963, all'on. Franco Zorzi, morto tragicamente in quell'anno.

Il 22 giugno 1970 essa propose, a larga maggioranza, di dare la preferenza alla variante del San Gottardo base, affermando, tra l'altro, quanto segue:

«In considerazione delle previsioni che denunciano un forte aumento del traffico pesante di transito occorre dare inizio ai lavori di costruzione il più presto possibile.»

Purtroppo le proposte di quei due lungimiranti rapporti, del 1963 e del 1970, non vennero considerate con l'attenzione che meritavano.

È ora importante recuperare il tempo perduto e realizzare l'AlpTransit completo in tutte le sue parti, con la galleria di base del Ceneri, le rampe di accesso e il prolungamento a sud di Lugano con allacciamento alla rete italiana.

Se la storia fosse veramente «maestra di vita» sarebbero queste le priorità da rispettare.

Alcune date significative dello sviluppo del progetto Alp-Transit

7 giugno 1963 – La Commissione Ruckli propone la costruzione della galleria stradale ventilata da Airola a Göschenen. Contemporaneamente, propone anche la costruzione di una linea ferroviaria di base di 45 km sotto il San Gottardo, tra Amsteg e Giornico. In quella Commissione il Ticino è rappresentato dall'on. Franco Zorzi, Consigliere di Stato, e dall'ing. Renato Colombi, Capo della Sezione delle strade nazionali ticinesi. In seguito a quel rapporto il Dipartimento federale dei trasporti nomina la Commissione «Per una nuova ferrovia attraverso le Alpi» con l'incarico di esaminare diverse varianti di tracciato: San Gottardo base, San Gottardo ovest, Lötschberg, Spluga, Tödi-Greina. Presiede la nuova Commissione l'on. Wyss, Consigliere agli Stati di Basilea e il Ticino è rappresentato dall'on. Argante Righetti, Consigliere di Stato.

22 giugno 1970 – La Commissione Wyss propone, a larga maggioranza, di dare la preferenza alla variante del San Gottardo base e invita ad iniziare i lavori al più presto.

1974 – Su pressione dei Cantoni della Svizzera orientale il Dipartimento dei trasporti crea un «Gruppo di contatto» per valutare nuovamente le varianti del San Gottardo base e dello Spluga. Nel 1979 questo Gruppo non prende una decisione precisa, ma afferma che la scelta della variante definitiva è urgente.

1983 – Il Consiglio federale afferma, in un suo rapporto, che «La realizzazione di una trasversale ferroviaria alpina non è urgente, perché il raddoppio dei binari del Lötschberg assicura la necessaria capacità». La decisione è presa dal Consiglio federale il 14 marzo 1983, su proposta dell'on. Leon Schlumpf, che riteneva che la decisione su una nuova

linea ferroviaria alpina potesse essere rimandata a dopo il 2000. Nel frattempo era già stata aperta (1980) la galleria stradale del san Gottardo e l'aumento del traffico pesante era ormai evidente.

1986 – Le FFS dichiarano che una nuova trasversale ferroviaria alpina è necessaria non solo per aumentare la capacità, ma per trasportare rapidamente persone e merci. Solo con una nuova trasversale alpina la Svizzera potrà mantenere la sua posizione centrale nel sistema europeo dei trasporti. Nel frattempo l'Unione europea fa pressioni sulla Svizzera per eliminare il vincolo delle 28 tonnellate e per aprire un corridoio da 40 tonnellate. L'on. Sergio Salvioni, Consigliere nazionale, presenta una mozione per rimediare all'infausta decisione del 1983.

1989 – Il Consiglio federale decide di realizzare due trasversali ferroviarie alpine: il San Gottardo base ed il Lötschberg.

28.9.1992 – In votazione popolare viene accolto il credito di 15 miliardi di franchi per costruire le due trasversali ferroviarie.

1995 – Il Consiglio federale, su proposta dell'on. Stich preoccupato dei costi del progetto, sottopone le due varianti all'esame della ditta Coopers and Lybrand. In seguito al rapporto di questa società di consulenza, il Consiglio federale rinuncia, per motivi di risparmio, al raddoppio della linea del Lötschberg, alla nuova linea Arth-Goldau-Erstfeld con l'Axentunnel e alla circonvallazione di Bellinzona.

1998 – Definitivo SI del popolo e dei Cantoni svizzeri che accettano le nuove proposte con il 63% di voti favorevoli.

4.11.1999 – Inizio dei lavori di costruzione di Alp-Transit.

