

# AlpTransit : un progetto per il Ticino del 2015

Autor(en): **De Gottardi, Riccardo**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): - **(2005)**

Heft 3

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-133196>

## **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.

# AlpTransit: un progetto per il Ticino del 2015

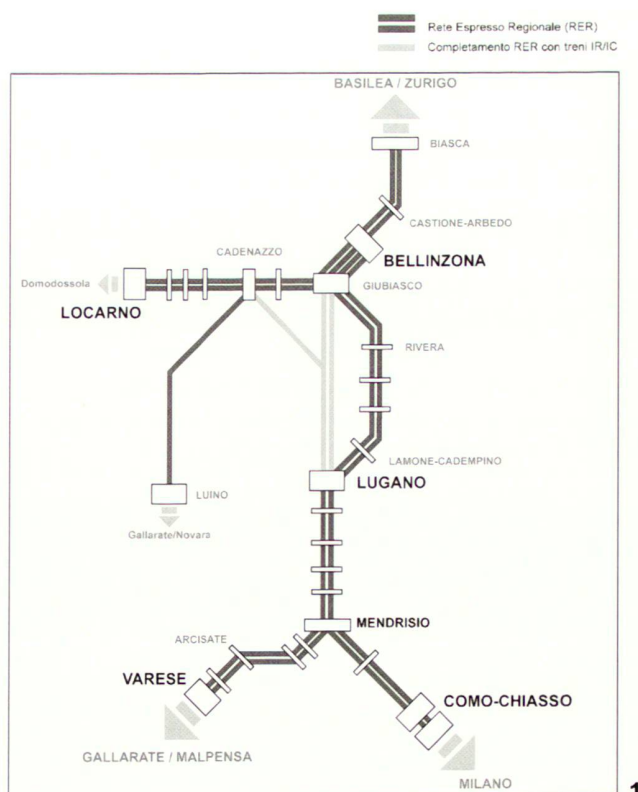
Riccardo De Gottardi\*

## Una scelta sofferta

Poco più di vent'anni fa, nel 1984, il Consiglio di Stato presentò lo studio («Il Cantone Ticino e i nuovi progetti ferroviari attraverso le Alpi») elaborato su suo incarico dall'Università di Friburgo. Con questo studio il Governo rilanciò una discussione che, a livello nazionale, si trascinava da oltre un trentennio a colpi di confronti tra i diversi tracciati prospettati e tra i vantaggi e gli svantaggi delle diverse soluzioni. Fino ad allora non ne era sortita alcuna decisione, se non quella, presa nel 1983, di non decidere e di rinviare a tempi migliori un'opera che era ancora giudicata prematura. Nel 1986 tuttavia il Parlamento accettò una mozione del deputato ticinese Sergio Salvioni, che riportò il tema sul tavolo delle discussioni. Questa volta l'esito fu diverso, tant'è che nel 1990 il Consiglio federale approvò il «Messaggio concernente la costruzione di una ferrovia attraverso le Alpi svizzere», con il quale sottopose al Parlamento una strategia «a rete» per la gestione del traffico transalpino. Si puntò allora su un potenziamento di due assi: quello del Lötschberg/Sempione e quello del San Gottardo. Traffico e investimenti venivano così ripartiti su due itinerari. Per il San Gottardo venne proposta la costruzione di una nuova linea tra Arth Goldau e Lugano, con le gallerie di base dello Zimmerberg, del San Gottardo e del Monte Ceneri. Il dibattito tecnico e politico fu acceso. Alla fine, nel 1992, la proposta fu accettata in votazione popolare, dopo che era stato lanciato un referendum contro la decisione favorevole del Parlamento. Il tortuoso cammino verso la realizzazione non era però terminato. Anzi. Nel 1994-95, ancor prima che iniziassero i lavori, emersero grosse difficoltà finanziarie per la Confederazione. Il Consiglio federale riesaminò l'intero programma delle opere, considerando anche gli altri progetti che toccavano la rete ferroviaria nazionale, ridefinì il quadro di riferimento finanziario e completò i contenuti della propria politica dei trasporti. Ne uscì, nel 1996, una nuova proposta consegnata nel «Messaggio con-

cernente la costruzione e il finanziamento delle nuove infrastrutture dei trasporti pubblici». Questa nuova proposta teneva conto di una decisione importante caduta in votazione popolare: l'accettazione dell'«Iniziativa delle Alpi», che propugnava il trasferimento delle merci dalla strada alla ferrovia. Contemporaneamente si profilava l'introduzione della tassa sul traffico

Tempi di percorrenza	oggi	2015
Bellinzona-Lugano	26'	12'
Locarno-Lugano	50'	22'
Lugano-Varese	75'	31'
Lugano-Malpensa	-	54'



Il sistema ferroviario regionale Ticino - Lombardia (TILO) nel 2015 con la galleria di base del Monte Ceneri

pesante proporzionale alle prestazioni contro la quale, senza successo, nel 1998 fu lanciato un referendum. Il Governo propose un modello di finanziamento innovativo (un fondo specifico per le infrastrutture alimentato dalla tassa sul traffico pesante, da un supplemento sull'IVA, da una quota dei dazi sui carburanti e da prestiti), un programma di lavori che toccava tutto il Paese (ma che limitava le opere alle sole gallerie di base escludendo quindi le linee di accesso precedentemente previste e lasciava al Lötschberg un tratto a binario unico) e una politica dei trasporti in cui allo sforzo per realizzare nuove infrastrutture si accompagnava una riforma delle ferrovie volta a stimolare la concorrenza (free access). Dopo aver superato un altro verdetto popolare, nel 1998 si passò finalmente ai fatti e nel 1999 furono avviati i lavori principali sia al Lötschberg che al Gottardo.

#### Intanto il traffico è continuamente cresciuto

Dall'apertura della galleria autostradale del San Gottardo nel 1980 il traffico pesante è aumentato di ben sette volte. Fino al 2001 lo ha fatto ininterrottamente, passando da 675 veicoli pesanti al giorno a circa 4500. La situazione viaria si era allora gravemente deteriorata, mettendo in difficoltà anche il traffico automobilistico. Con l'incidente dell'ottobre 2001 e la susseguente introduzione di un sistema di gestione selettiva del traffico (prima denominato «dosaggio» e poi «contagocce») la crescita subì un arresto e poi addirittura una riduzione, tant'è che nel 2004 si sono contati ogni giorno circa 3300 veicoli pesanti. Questa evoluzione è stata anche influenzata dall'introduzione della tassa sul traffico pesante proporzionale alle prestazioni, che ha favorito una razionalizzazione dei trasporti su gomma con riduzione delle corse a vuoto e un aumento del carico medio, e dalla crescita dell'economia, modesta o addirittura nulla. La ferrovia, pur perdendo una grossa fetta di mercato, ha mantenuto il suo ruolo di vettore principale del traffico transalpino attraverso la Svizzera. Circa i due terzi delle merci utilizza infatti ancora oggi la rotaia.

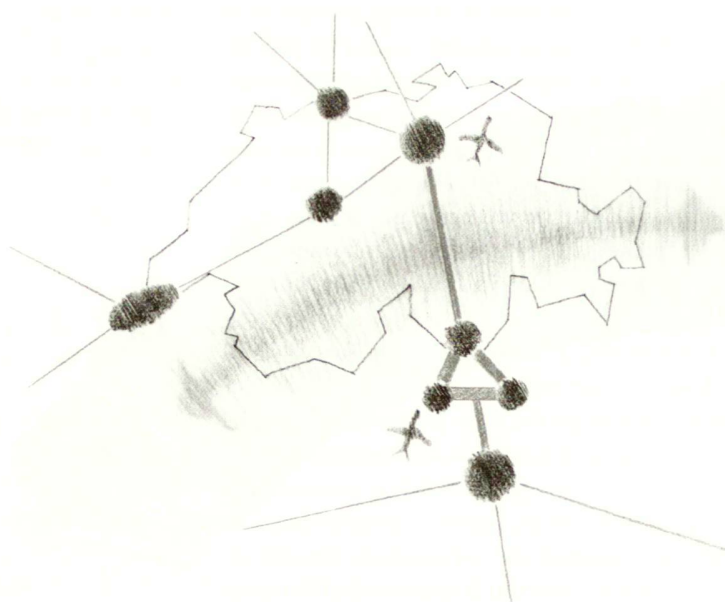
Ci troviamo ora in una fase di grande incertezza sull'evoluzione futura. Da un lato il sistema del «contagocce» tende a contenere il flusso del traffico così come il forte aumento della tassa sul traffico pesante (50% dal 1° gennaio 2005) scoraggia l'uso degli itinerari svizzeri. D'altro lato, se consideriamo l'intero arco alpino, l'incremento delle merci trasportate persiste e le prestazioni del sistema ferroviario risentono pesantemente

dei limiti di linee strutturalmente ottocentesche e dei persistenti disagi al passaggio delle frontiere.

#### Gli obiettivi del Cantone

La collocazione geografica del Cantone sull'asse centrale di collegamento tra le regioni più dinamiche del nord e del sud delle Alpi ne ha fatto da sempre una terra di traffici e ciò ha generato opportunità di inserimento e di sviluppo. Con il tempo sono tuttavia venute alla luce anche le minacce del sempre più invadente traffico pesante, quella di compromettere la funzionalità dell'autostrada A2 per i bisogni interni e quella di produrre un carico ambientale eccessivo. Ciò spiega l'interesse del Ticino per la modernizzazione della secolare ferrovia di montagna. Alp Transit è per il Cantone l'occasione e il mezzo: per integrarsi nella rete delle città svizzere ed europee con un sistema ferroviario moderno e rapido; per trasferire il traffico dalla strada alla rotaia; per salvaguardare funzionalità e sicurezza dell'autostrada A2; per creare un nuovo sistema di collegamenti ferroviari regionali rapidi tra gli agglomerati ticinesi e quelli dell'area transfrontaliera.

AlpTransit permette di abbattere i tempi di percorrenza e di creare una vera e propria ferrovia di pianura. È quindi un progetto in grado di ridefinire le condizioni di accessibilità verso l'esterno e all'interno, di consentire una maggiore



Lo scenario di integrazione «Tra le Alpi e la pianura» prospettato nella revisione del Piano Direttore

apertura e nel contempo di unire le diverse regioni del Cantone. Questo in particolare grazie alla galleria di base del Monte Ceneri, che nell'ambito del nuovo sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia (TILO), svolge una funzione centrale [1].

#### Un progetto in movimento

AlpTransit non è solo un'opportunità ma comporta anche dei rischi, soprattutto dal profilo ambientale e dell'inserimento nel territorio. Per ridurre al minimo gli inconvenienti e amplificare i vantaggi e le opportunità per il futuro è stata fondamentale la scelta del tracciato. In questo senso nel 1992 il Consiglio di Stato affidò un mandato ad un gruppo interdisciplinare di professionisti, diretti dall'architetto Aurelio Galfetti, con l'obiettivo di proporre un tracciato completo da Biasca a Chiasso che trovasse un'equilibrata collocazione nel nostro territorio, desse lo spunto per una riqualifica urbanistica delle aree toccate e incentivasse la possibilità di ricadute economiche.

Il tracciato di grande massima, definito nel 1993, fu il punto di riferimento per le successive discussioni e trattative con la Confederazione e con i Comuni in vista della scelta definitiva del Consiglio federale, che cadde nel 1997 e che rispecchiava largamente la proposta cantonale.

Il progetto AlpTransit non è in definitiva solo un progetto per la mobilità. È anche un progetto per l'organizzazione e la gestione del territorio. Il Piano direttore cantonale in vigore lo aveva già rilevato all'inizio degli anni '90.

La proposta di revisione dello stesso consegnata nel «Progetto per il Ticino, scenari e obiettivi per il nostro territorio», attualmente in consultazione, riconferma la centralità di quest'opera e ne evidenzia la portata strategica [2]. AlpTransit può essere un'opportunità di integrazione e di rilancio competitivo del Ticino tra le Alpi e la pianura padana, consentendoci il dialogo in rete con le città svizzere ed europee. Può anche essere un supporto per promuovere una struttura urbana cantonale e transfrontaliera policentrica, con i diversi agglomerati collegati grazie al nuovo sistema ferroviario regionale TILO, esteso fino a Varese-Malpensa e a Como.

Non si tratta certo di un percorso lineare; vi sono da affrontare anche i rischi di un «effetto corridoio». Evitare i rischi e cogliere le opportunità è una sfida per tutte le forze attive, private e pubbliche, di questo Cantone.

#### Un progetto ancora incompleto

Ho detto nell'introduzione del lungo e tortuoso cammino percorso dal progetto prima di entrare nella fase realizzativa.

Ciononostante dal 1999 si lavora sia al Lötschberg che al San Gottardo. Al Lötschberg i lavori di scavo sono conclusi e nel 2007 i treni utilizzeranno la nuova galleria tra il Vallese e il Canton Berna; al San Gottardo è stato scavato circa il 45% della galleria, che si prevede di mettere in esercizio nel 2015. L'autorizzazione a costruire al Ceneri è attesa per il primo semestre di quest'anno e l'opera sarà inaugurata, secondo le stime attuali, nel 2015/16. Ancora aperto rimane per contro il discorso sulle nuove linee tra Biasca sud e Camorino così come la completazione a sud di Lugano. Per l'aggiramento di Bellinzona, il cui tracciato come detto è già stato fissato nel 1997, manca una decisione sul finanziamento. A sud di Lugano, oltre all'aspetto finanziario, rimane invece da stabilire anche il tracciato. La scelta italiana di realizzare il potenziamento della tratta Como sud-Seregno con due nuovi binari e la nuova linea Seregno-Bergamo (Gronda est) esige un intervento sul tratto Lugano-Chiasso. Il Cantone ha già inserito la sua proposta di tracciato nel Piano direttore.

Entro l'estate è attesa una decisione del Parlamento federale sulla concessione di un credito per svolgere, tra l'altro, un'analisi delle capacità delle linee sulla direttrice nord-sud per individuare i punti critici e le modalità nonchè le priorità per risolverli.

Si creano così le premesse per la completazione di AlpTransit, da sempre ritenuta dal Cantone indispensabile per valorizzarne appieno le sue effettive potenzialità e per allontanare il traffico merci dalla linea esistente, che tocca i più importanti agglomerati.

Sulla base di questi approfondimenti, dello stato di avanzamento di tutti i progetti oggi in fase di realizzazione e dell'evoluzione del traffico, entro la fine del 2007 il Consiglio federale intende esaminare e sottoporre al Parlamento una proposta per la completazione della rete.

\* Direttore della Divisione della pianificazione territoriale,  
Dipartimento del territorio del Canton Ticino