

40 anni di lotte appassionante per l'autostrada del Vallese

Autor(en): **Jaeger, Jean-Pierre**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): - **(2010)**

Heft 4

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-169965>

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.

Jean-Pierre Jaeger*

foto Bernard Dubuis

40 years of passionate struggle
for the Valais motorway

40 anni di lotte appassionate per l'autostrada del Vallese

Il 15 settembre 1974 il colpo di vanga che affonda nel suolo di Vernayaz inaugura simbolicamente l'arrivo dell'autostrada in territorio vallesano. Il cantone, che seguiva con attenzione ciò che accadeva negli altri cantoni svizzeri, aspettava questo evento già da qualche anno. Dopo tutto non era passato molto tempo dal 1960, quando l'Assemblea federale aveva fissato la rete nazionale delle autostrade. Da allora il Vallese aveva fondato il Service des routes nationales, con il compito di pianificare, gestire e costruire i 160 chilometri di autostrada che gli erano stati affidati dalla Confederazione. Che bellezza, un tracciato che risale la valle del Rodano da St-Maurice fino a Briga, poi attraversa le Alpi fino a Gondo, alla frontiera con l'Italia. È importante precisare che la strada del Sempione ha acquistato lo statuto di strada nazionale solo nel 1960, dopo molti decenni dall'apertura.

Oggi siamo particolarmente grati ai nostri predecessori per la capacità dimostrata nel realizzare un progetto così complesso. In 14 anni, cioè fino al 1974, il Service des routes nationales è riuscito a preparare il progetto generale in scala 1:5000. Il Consiglio Federale aveva approvato il tracciato globale nel 1969, ad eccezione dell'uscita di St-Maurice e di un tratto tra Finges e Gampel. Solo cinque anni dopo, il cantone ha potuto sottoporre il progetto 1:1000 all'inchiesta pubblica. Tuttavia è da notare che le procedure dell'epoca erano meno numerose e complesse.

In effetti l'idea era molto semplice, si trattava di seguire il corso del Rodano e stabilire un collegamento a ovest con la regione lemanica, a est con l'Italia attraverso il Sempione e a nord con la Svizzera centrale attraverso il Rawyl (fig. 1). Quest'ultimo progetto chiamato ad aprire il Vallese verso il centro economico della Svizzera permettendo di recarsi da Sion a Berna in poche ore, in realtà ebbe solo il successo di una altisonante pubblicità. In poco tempo si trasformò nell'*affaire* Rawyl; l'abbandono definitivo dell'asse attraverso le Alpi bernesi (la N6), il cui tracciato era stato adottato dalle alte autorità elvetiche, costituisce ancora oggi un fatto unico nella storia delle strade nazionali svizzere. Nel 1986, la strada N6 scomparve dai piani della Confederazione. Numerosi esperti e specialisti fecero notare i pericoli della diga di Zeuzier situata al di sopra del tunnel stradale. Il Vallese rimase deluso, convinto di aver perso una preziosa occasione di uscire dall'isolamento!

Da allora il Vallese ha dovuto contare solo sull'autostrada trasversale ovest-est. Il tracciato segue il corso

del Rodano e crea con il fiume e la strada ferrata un corridoio di circolazione importante che il Vallese intende realizzare nel minor tempo possibile. D'altra parte, tra Sion e Sierre in un primo momento e poi tra Salgesch e Loèche, l'interazione tra diversi assi è talmente complessa che bisognerà deviare il corso del Rodano, spostare le rotaie delle ferrovie nazionali FFS e la strada cantonale prima di poter sognare di far passare l'autostrada (fig. 2).

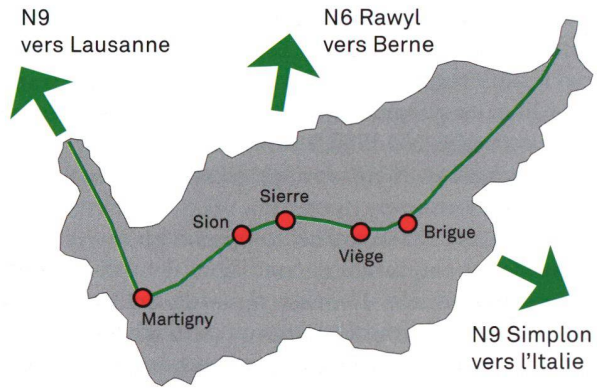
Perché un'autostrada nel Vallese?

Nel 2010 il traffico medio giornaliero (TJM) sull'autostrada A9 va dai 22000 veicoli di Sierre ai 35000 di St-Maurice. Nonostante le controversie legate al suo inserimento nel paesaggio, dagli anni Ottanta si è ormai stabilito e convenuto che l'autostrada ha davvero la sua ragion d'essere. Gli studi preliminari, confermati nel 1982 dal professor Bovy del Politecnico federale di Losanna (EPFL), mettono in evidenza la funzione prioritaria della A9 come arteria di collegamento del cantone. In realtà la circolazione registrata nel Vallese è essenzialmente regionale e turistica (oltre il 90%) mentre il traffico di transito occupa meno del restante 10%. Per alleggerire il traffico locale di città e villaggi, diminuire drasticamente i disagi legati alla circolazione e renderla più fluida, un'arteria a 4 corsie è semplicemente necessaria. Eppure la parola chiave è stata «sicurezza»: la strada cantonale, considerata all'epoca una delle più letali della Svizzera, sarebbe stata alleggerita di un sovraccarico di traffico pendolare. Oggi è confermato che un'autostrada accresce di oltre 5 volte il grado di sicurezza stradale. Il comfort dell'utente risulta ovviamente aumentato e il suo livello di fatica diminuisce in proporzione. L'autostrada del Vallese beneficia della reputazione di essere priva di ingorghi o «tappi», di solito più apprezzati in una cantina magari alla fine del viaggio che sulla A9 nel corso del tragitto!

La rete delle strade nazionali è stata definita dal decreto federale del 21 giugno 1960 e da allora è stata integrata tre volte: il 25 giugno 1965 con la galleria stradale del San Gottardo (N 2), il 23 giugno 1971 con la circonvallazione nord e ovest di Zurigo (N 1c) e il 5 ottobre 1984 con la Transgiurassiana da Boncourt a Bienne (N16). D'altra parte, il 19 dicembre 1986 è stato soppresso dalla rete delle strade nazionali il tratto da Wimmis a Uvrier della N6 (galleria del Rawyl).

Dalle lotte al successo

La generazione degli ultra cinquantenni ricorda l'emozione causata dalla grande battaglia popolare sull'arrivo dell'autostrada che coinvolse tutta la Repubblica tra il 1974 e il 1980. Tra la popolazione rurale del Basso Vallese, l'apertura dei cantieri provocò una reazione violenta che si concretizzò con una petizione firmata da circa 33000 cittadini. Vi si contestava un progetto faraonico, troppo caro e affamato di imposte, distruttore di terreni agricoli e biotopi, una strada tracciata col righello in maniera astratta, come la frontiera di alcuni stati americani (fig. 3). Inoltre si temeva che i turisti, nel lungo percorso in direzione dell'Italia, avrebbero dimenticato di fermarsi nel Vallese! Alcuni di questi argomenti rimangono irrisolti e ancora oggi nel 2010 si può riconoscere una certa somiglianza con le lotte che i progettisti della terza correzione del Rodano hanno dovuto sostenere per la messa in opera del loro importante progetto.



1.



2.

1. Gli accessi autostradali previsti per il Vallese

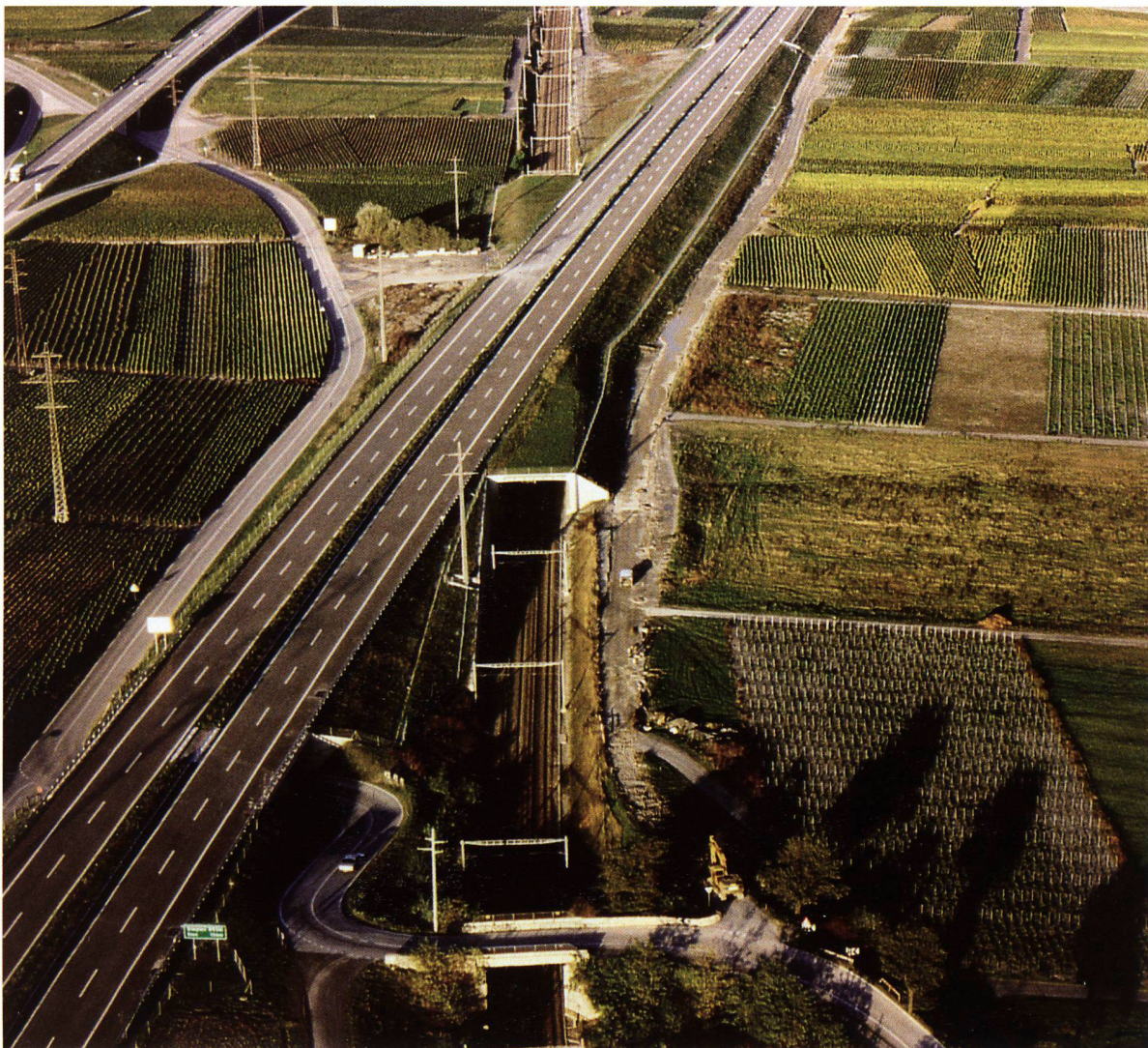
2. La pianura è piccola e le grandi arterie sono spesso adiacenti le une alle altre. Qui la strada cantonale T9, la ferrovia FFS, l'autostrada A9 e il Rodano.

Negli anni Settanta il clamore degli oppositori superò i confini del cantone e giunse a Berna, sciamando da lì verso le altre regioni della Svizzera. Il Consiglio federale ordinò un riesame dei progetti per parecchie regioni coinvolte. Nel 1982 la Commissione Boyv giungerà a conclusioni chiare: non soltanto l'autostrada A9 a 4 corsie dovrà essere costruita nel più breve tempo possibile, ma dovrà anche comprendere numerosi svincoli per soddisfare le condizioni del traffico pendolare regionale. L'analisi riguarda anche altri aspetti: prende in considerazione in parte gli argomenti dei contestatori, il che produce un tracciato meno netto, più sotterraneo, meglio integrato con la topografia e meno avido di terre agricole. L'evoluzione della tecnica di costruzione e dei metodi di cantiere da un lato, ma anche della mentalità e della legislazione dall'altro, permetterà di interrare il tracciato per gran parte del percorso in vicinanza dei centri urbani e dei siti naturali più delicati, cioè St-Maurice, Sion, Sierre, poi Finges, Gampel, Rarogne, Viège e infine Gamsen/Briga.

Attraversare le città

Viste le esperienze passate degli altri cantoni, l'attraversamento dei centri urbani da parte dell'arteria autostradale suscita nel Vallese una legittima preoccupazione, basata sui possibili danni che il tracciato causerà alle opere costruite e al territorio, quindi alla vita della città. La A9 suscita serie perplessità soprattutto nei tratti vicini ai centri urbani di St-Maurice, Sierre e Viège. Studi complementari fanno emergere audaci idee innovative e progetti che mirano a un'integrazione ottimale. Partendo da varianti a cielo aperto, gli studi giungono infine a passaggi sotterranei, nettamente più costosi ma tutto sommato oggi perfettamente integrati nel paesaggio e che più nessuno si sognerebbe di criticare.

Così fin dall'inizio St-Maurice si oppone a un passaggio a cielo aperto che soffocherebbe completamente la città incastonata tra la falesia a monte e il Rodano a valle. Trenta varianti non saranno troppe per soddisfare tutte le parti in causa: i cittadini, la municipalità, i cantoni Vaud e Vallese e la Confederazione.



3.

Il 6 giugno 1988, l'autostrada fa saltare il tappo della strettoia di St-Maurice; ormai grazie alla A9, il cui tratto successivo a monte era in servizio già da 6 anni, l'accesso al Vallese centrale è fluido e continuo.

A Sierre si svolge la medesima battaglia; il sito di Géronde, in cui il lago è un'isola di pace, è gravemente minacciato da un passaggio su ponte. L'autostrada è studiata sulla riva destra del Rodano, poi sulla sinistra, inizialmente a cielo aperto, poi in galleria. Alla fine, dopo 20 anni di discussioni, la A9 attraversa Sierre con oltre 2500 metri di tunnel e gallerie.

Non rimane che attraversare Viège: la costruzione dei tunnel di deviazione dalla città è in corso d'opera. Quasi 7 km di autostrada nella montagna permetteranno di evitare il centro di Viège di cui ogni automobilista, per poco che abbia percorso questo tratto, ha ben presente gli ingorghi interminabili. Anche in questo caso la soluzione è il risultato di discussioni molto lunghe, di rapporti e perizie, di dibattiti appassionati tra ingegneri, amministratori, lobby e politici. L'attraversamento di Viège lungo il Rodano, che ha avuto a lungo il favore del *Service des routes nationales*, alla fine è un'idea abbandonata a causa delle opposizioni da parte delle fabbriche Lonza. Il progetto, sottoposto a votazione popolare nel 2000, cioè dopo 25 studi di varianti, 12 anni di discussioni e 747 opposizioni, farà passare l'autostrada a sud, nella zona meno contestata da tutti, per un costo stimato oggi di 1,5 miliardi di Franchi (fig. 4).

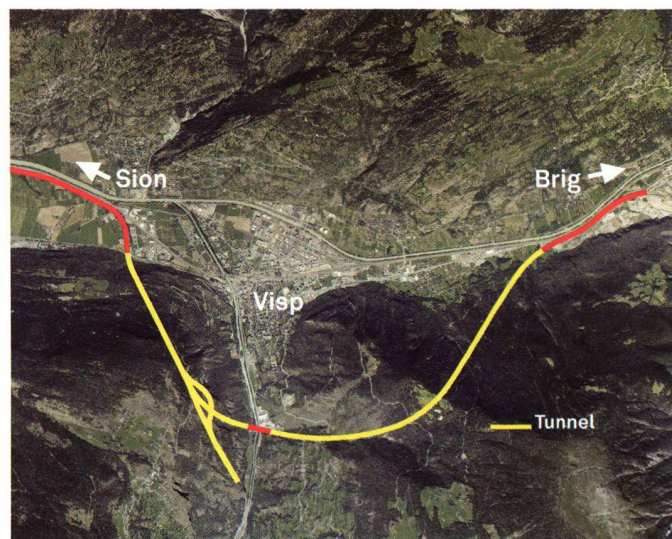
E domani?

L'apertura completa dell'autostrada nazionale A9 nel Vallese ha già subito parecchi rinvii, almeno per quel che riguarda la programmazione a lungo termine. Quando, nel 1960, le Camere federali hanno fissato la rete delle strade nazionali, la previsione era di completare l'autostrada entro gli anni Ottanta. Poi la pianificazione degli studi del 1985 ha lasciato intravedere un'apertura definitiva del troncone A9 nel 1997, tenendo conto della deviazione da Viège. Da qualche anno, il desiderio di una programmazione rispondente a molteplici fattori e parametri amministrativi, giuridici, tecnici e ambientali porta a ritenere che il completamento dell'autostrada avverrà intorno al 2018. Dal 1° gennaio 2008, la Confederazione ha ripreso possesso di tutto il patrimonio stradale, quindi ormai la manutenzione e l'organizzazione della rete in esercizio non riguarda più le sezioni delle strade nazionali di competenza dei cantoni. Il Vallese si è riorganizzato in un *Office de construction* il cui obiettivo unico ed esclusivo è «costruire la A9 tra Sierre e Viège, nel rispetto dei criteri dello sviluppo sostenibile».

I 35 chilometri che mancano tra Sierre e Viège sono stati approvati; alcuni settori della Foresta di Finges sono ancora oggetto di studi specifici, infatti vari chilometri saranno di nuovo sottoposti a votazione popolare in seguito ad adattamenti del progetto dal

punto di vista della sicurezza. Oggi gli ultimi ostacoli amministrativi e giuridici stanno per essere superati per permettere il rispetto dei tempi di consegna. L'*Office fédéral des routes* investe tutte le sue energie per far realizzare gli ultimi tratti di autostrada in Svizzera; il Vallese beneficerà di 3 miliardi di franchi per completare la costruzione della sua rete di pianura. Nel frattempo il tratto del Gran San Bernardo che collega Martigny ad Aosta e la via d'accesso a Goppenstein (con il tunnel di Lötschberg) potranno essere integrati alla rete delle strade nazionali. In questo modo i vallesi potranno dimenticare forse più facilmente la delusione per la soppressione della galleria del Rawyl di 25 anni fa!

* Capo dell'Ufficio cantonale strade nazionali (OCRN)



3. «Un'autostrada rettilinea affamata di terreni e che corre lungo gli assi di trasporto» sostengono gli oppositori
4. La parte meridionale di Viège è percorsa da due tunnel che misurano 2,6 km (tunnel Visp a ovest) e 4,25 km (tunnel Eyholz a est)

The construction of the A9 motorway in Valais has faced an agitated history since the adoption of the national motorway network in 1960. From a peripheral canton, the Valais was to become a region connected to the Vaud canton on one side and to Italy on the other via an important traffic axis. But the construction of such a project aroused in the 1970s' unease amongst the population to such an extent that the Federal Council in Bern organised a re-examination of its route in the Rhône Valley. The motorway will greatly benefit from this thanks to a better integration in the landscape and a re-adapted route. But the Rawyl is finally abandoned, as is the northern connection to Bern. The Valais motorway is characteristic of an essentially regional connection with many junctions. It is also concerned with avoiding urban areas and sensitive natural environments like Finges. There remain to be built 35 kilometres between Sierre and Visp. The A9 will connect Saint Moritz to Brig in 50 minutes.