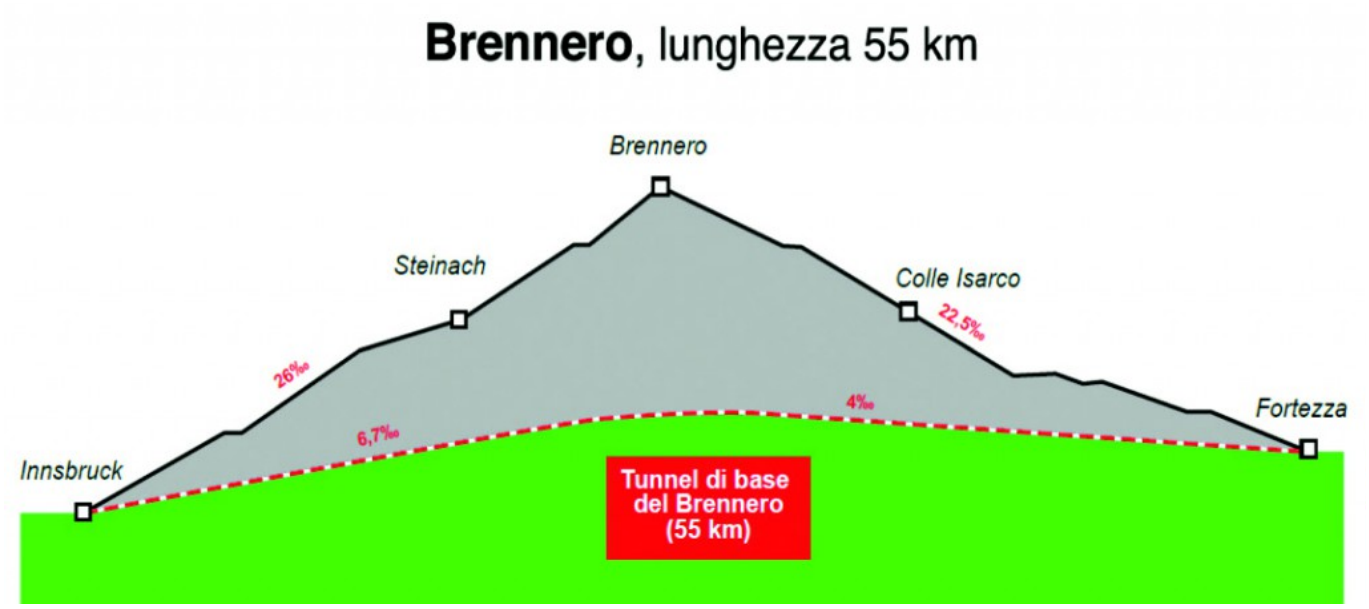
il giornale dell'ARCHITETTURA.com
MAGAZINE LIBERO E INDIPENDENTE SULLE CULTURE DEL PROGETTO E DELLA CITTÀ



TAV. Alptransit: referendum, infopoint e cantieri aperti

Fra sette anni, la capacità della rete ferroviaria Svizzera in senso Nord-Sud nel corridoio 24 Genova-Rotterdam sarà superiore a quella italiana fra Chiasso e Milano, di cui oggi non è stato pensato alcun potenziamento ma semmai addirittura un taglio di treni internazionali e transfrontalieri. Non è il solito e fatuo annuncio nostrano ma, essendo che ci troviamo oltreconfine, si tratta di un evento realmente in divenire. Sembra paradossale parlando di una nazione montuosa: tuttavia è in fase di costruzione molto avanzata una sorta di linea ferroviaria di pianura attraverso le Alpi, risalite massime sotto i 600 m di quota (altitudine di Berna) con pendenze ridottissime (max 15) grazie alla realizzazione di numerosi lunghi tunnel, quello del Gottardo, in primis, già scavato, lungo 57 km (oggi un primato mondiale) sarà percorribile probabilmente con un anno di anticipo, nel 2016, e di altri due, quello dello Zimmerberg, di 20 km (per metà già in servizio) e di monte Ceneri, 15 km. La sicurezza sarà garantita da un sistema a due gallerie indipendenti, una per ogni senso di marcia, collegate fra loro con vie di fuga ogni 250 m. A completamento delle opere, Milano sarà distante 2 ore e 40 minuti da Zurigo, circa un ora in meno rispetto ai più veloci collegamenti attuali. Altre diramazioni sono previste anche verso Luino per le merci. Una linea regionale, parte della pianificazione ferroviaria del sud Svizzero, collegherà Mendrisio (e Lugano) a Malpensa e, grazie alla

diramazione elvetica via Mendrisio, Varese disterà da Como 30 minuti per ferrovia.
La capacità della nuova tratta alpina sarà di almeno 260 treni merci, molto più lunghi e pesanti dei 180 attuali. La velocità massima consentita sarà, in molte tratte, di 250 km/h.
Il progetto Alptransit, la cui discussione è iniziata negli anni sessanta, comprende, oltre all'asse del Gottardo, anche quello del Lötschberg, percorribile a 200 km/h, iniziato nel 1994 e solo parzialmente completato nel 2007 mercé i costi. Alptransit è stato definitivamente approvato dopo un referendum popolare in cui le obiezioni avanzate dai tre comitati contrari al progetto (tracciato, costi dell'opera, entità del progetto) non sono state accolte nella consultazione del 1992. Un altro referendum popolare è stato indetto con successo nel 1994 per introdurre nella Costituzione svizzera l'obbligo di trasferire le merci dalla strada alla ferrovia. Dopo la stesura di un tracciato preliminare, nel corso degli anni novanta, sono state affrontate le criticità locali discutendole con le comunità interessate giungendo, in linea di massima, a soluzioni condivise. Diversamente da ciò che succede da noi, i cantieri per la realizzazione sono aperti alle visite. Oltre all'immancabile centro visitatori e un website aggiornato e attendibile, durante l'anno si organizzano giornate a porte aperte in cui chiunque, anche dall'estero, può visitare in sicurezza e senza formalità parte degli apprestamenti, strutture, macchinari e gallerie rendendosi conto di persona dello stato dei lavori. Le opere sono finanziate con un fondo di 31 miliardi di franchi (circa 26 miliardi di euro, al cambio odierno) alimentato nella sua porzione più consistente con il 25% dei flussi finanziari proveniente da accise su carburanti e il 55% da un'imposta sul traffico pesante. Alptransit è parte di Ferrovia 2000, consistente programma di ammodernamento della rete di Ffs (Ferrovie Federali Svizzere, controllore dei lavori), approvato verso la fine degli anni ottanta e parzialmente ridimensionato e nei primi anni del 2000 e scaglionato a causa dei costi, anch'esso oggetto di referendum. Prevede il cadenzamento su tutte le linee di poco inferiore all'ora o alla mezz'ora e interscambio nei nodi (comprese altre modalità di trasporto pubblico).
www.alptransit.ch

Autore

Gabriele Toneguzzi

Architetto, PhD in design, è attivo in vari settori progettuali, in particolare negli allestimenti museali. Dal 2005 scrive per «Il Giornale dell'Architettura». Come contrattista ha svolto

didattica a Roma (La Sapienza), Firenze, Ferrara, Padova, San Marino, Venezia (Iuav), ove insegna attualmente. È stato designato visiting professor and researcher semestrale in Portogallo. Ha collaborato con la Chalmers University of Technology di Göteborg