

Zeitschrift: Archi : rivista svizzera di architettura, ingegneria e urbanistica = Swiss review of architecture, engineering and urban planning
Herausgeber: Società Svizzera Ingegneri e Architetti
Band: - (2012)
Heft: 4: Qualità diffusa dell'architettura in Alto Adige

Vereinsnachrichten: Comunicati SIA

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 22.01.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Una linea di treni merci attraverso la Svizzera?

L'ampliamento dei porti nel Nord Europa condurrà a un aumento del traffico transalpino. Tuttavia, considerato l'intenso traffico di viaggiatori e merci, le reti ferroviarie sono già ora al limite delle proprie capacità. Senza un'ampia suddivisione delle tipologie di traffico, in Svizzera il trasporto su rotaia sarà presto oberato, rendendo impossibile il raggiungimento dell'obiettivo del trasferimento. Realizzare apposite linee per i treni merci in transito verso la galleria di base del San Gottardo (GBG) potrebbe essere la via giusta.

Costruire nuove linee ferroviarie per i treni del futuro diventa sempre più difficile. Le discussioni sui tracciati di linea, il carico fonico, i rischi legati all'aumentato trasporto di merci pericolose e, non da ultimo, il fattore costi, concorrono a posticipare la realizzazione dei tanti progetti e, nel peggiore dei casi, a ostacolarne persino la concretizzazione. Introducendo invece una linea per i treni merci in transito verso la galleria di base del San Gottardo (GBG) sarebbe possibile ridurre considerevolmente i problemi menzionati. Finora soltanto i paesi d'oltremare (Canada, USA, Brasile ecc.) dispongono di tratte riservate esclusivamente ai lunghi e pesantissimi treni merci¹. Dato tuttavia che il trasporto di merci su rotaia sottostà a forti pressioni finanziarie, anche in Europa si vaglia ora questa alternativa.

La percentuale elevata dei trasporti di merci su rotaia (pari attualmente al 60% per il traffico merci in transito) giustifica la pianificazione e la realizzazione di tratte simili. La separazione fra traffico merci e viaggiatori apporterebbe innumerevoli vantaggi.

1. Per il traffico merci non ci sono differenze di velocità, e le nuove linee ferroviarie aumenterebbero di molto le capacità. Il trasporto di merci sulle rotaie di una ferrovia di pianura è molto più competitivo del trasporto su strada.
2. Il trasporto di merci pericolose può avvenire principalmente tramite galleria, il rischio di gravi incidenti diminuisce dunque sensibilmente.
3. Nelle zone densamente popolate ubicate lungo i tracciati ferroviari può diminuire l'inquinamento fonico causato dal traffico merci circolante 24 ore su 24, poiché il rumore viene confinato in galleria.
4. Progettare e tracciare nuove linee ferroviarie destinate al traffico merci è più semplice poiché è possibile percorrere raggi molto meno ampi rispetto ai tracciati con traffico misto.
5. I costi per una galleria riservata esclusivamente al

traffico merci sono di circa il 30% inferiori rispetto a una galleria con traffico misto. Il rincaro dei nuovi tracciati è dovuto soprattutto al massiccio aumento di esigenze di sicurezza nel traffico misto. I maggiori costi (ca. il 30% in più) della galleria di base del Ceneri (GBG) sono anche da attribuire alla decisione di optare, invece che per un condotto a due binari, per due condotti a binario semplice, più sicuri.

Da Basilea ad Arth-Goldau

Che aspetto potrebbe avere il tracciato di una linea per i treni merci che unisce Basilea a Chiasso/Luino? I treni merci che passano dalla stazione FFS di Basilea sono un fattore di disturbo e il problema rappresenta una vera sfida per la tecnica dei trasporti.

In futuro il traffico merci deve assolutamente aggirare il nodo di Basilea. Una soluzione possibile sarebbe quella di creare una galleria che parte a nord di Weil am Rhein, passa sotto il Reno e termina alla stazione di smistamento di MuttENZ. I treni merci provenienti dalla Francia potrebbero così essere condotti in Germania viaggiando a nord di Basilea e oltrepassando il Reno. Inoltre, i treni diretti potrebbero essere fatti confluire attraverso l'attuale linea di congiunzione da Zurigo verso il Nord della Germania con una sola fermata presso la stazione DB di Basilea e un risparmio nei tempi di percorrenza di quasi 15 minuti. Va menzionato che il progetto, ampiamente discusso, di costruire in territorio tedesco una circonvallazione sopraelevata alla città non trova l'accordo dei Comuni germanici. Con la galleria il diverbio potrebbe invece risolversi.

Dalla stazione di smistamento (SM) di MuttENZ in direzione sud andrebbe creato un nuovo traforo attraverso il Giura². In questo modo cadrebbe il progetto, da tempo discusso, di costruire la galleria del Wisenberg, da cui si dovrebbe accedere passando attraverso un'importante area di sviluppo come la Ergolzthal. Un unico condotto a due binari lungo 30 km attraverserebbe il Giura per sbucare poi nell'area di Lenzburg. Con questo traforo sarebbe possibile sgravare di molto o del tutto le attuali linee del Bözberg e dell'Hauenstein dal traffico merci circolante da Basilea a Zurigo e in direzione del Gottardo e del Lötschberg. I treni ad alta velocità provenienti dalla Francia e dalla Germania, poco adatti al traffico nazionale, potrebbero proseguire a pieno ritmo la propria corsa senza lunghe attese al confine. Anche per il traffico viaggiatori si aprirebbero nuovi spazi di sviluppo.

La continuazione sulla cosiddetta ferrovia del Sud (Lenzburg, Wohlén e Rotkreuz) è già oggi una linea per i treni merci (e la rete celere regionale). Qui la realizzazione di una galleria non è dunque necessaria. I provvedimenti contro l'inquinamento fonico esistenti devono tuttavia essere migliorati, e va verificata l'eventualità di costruire un terzo binario. Nell'area di Rotkreuz alcuni studi preliminari hanno illustrato la fattibilità di una galleria di circonvallazione. Poco prima della stazione di Immensee, con un tunnel lungo fino a Felderboden, il tracciato dovrebbe passare sotto le pendici del Rigi, un punto geologicamente difficile, e alleggerire così la stazione di Arth-Goldau dal traffico merci.

Attraverso la Svizzera interna

Nel Cantone di Svitto, il raccordo trasversale sotterraneo non sarà possibile a causa delle forti correnti delle acque freatiche. Con il traforo dell'Axen il Cantone ha tuttavia un altro grande asso nella manica per confinare il più possibile in galleria il traffico merci. Nella regione turistica di Brunnen potrebbe diminuire in modo sostanziale l'inquinamento fonico. La galleria dell'Axen andrebbe progettata e realizzata con due condotti a binario semplice fino nell'area di Flüelen. Le due vecchie gallerie esistenti, soprattutto quella dalla parte del lago, non potranno essere risanate per i prossimi cento anni. La rete celere regionale della Svizzera centrale può continuare a circolare sull'attuale linea del Gottardo, dalla parte della montagna, dato che la sostanza edilizia di questa galleria è decisamente migliore, grazie al risanamento concluso nel 2009.

Nel Cantone di Uri l'attuale progetto di massima potrebbe essere contenuto in modo massiccio, ridimensionando la sezione di tratta «Uri Berg lang» e la circonvallazione della Reusstal urana, ubicata nell'attraente area di Flüelen-Altdorf, con una galleria a due binari per il trasporto di merci. La galleria di circonvallazione potrebbe essere collegata alla GBC tra Erstfeld e Amsteg. Gli investimenti preliminari sono già stati effettuati.

Dal Gottardo in direzione sud

La GBC è predisposta al traffico misto e offre anche capacità sufficientemente elevate per accogliere traffico viaggiatori e traffico merci. La costruzione di un condotto supplementare per il traffico merci non è dunque necessaria. Dal portale sud, nei pressi di Biasca, la linea per i treni merci potrebbe essere allungata fino a Claro per aggirare il punto nevralgico di Bellinzona già oggi critico. Una galleria di circonvallazione per il traffico merci creerebbe molto spazio per lo sviluppo della rete celere regionale. Dopo aver attraversato il Piano di Magadino (vicino all'attuale autostrada), il traffico merci potrebbe proseguire verso Luino.



Proposta per una nuova linea per i treni merci in transito attraverso la Svizzera. In nero: sezioni di tratte esistenti o in costruzione. In rosso: nuovi elementi di tratta; galleria di base del Ceneri (GBG) e galleria di base del San Gottardo (GBC). (Grafico: Rolf Signer)

I grandi terminali per container si trovano all'estremità meridionale del Lago Maggiore. Una galleria per il trasporto di merci da Cadenazzo a Luino sgraverebbe una zona turistica importante come quella del Gambarogno. Attraverso la nuova tratta una parte del traffico merci che attualmente confluisce a Chiasso potrebbe invece essere deviata verso l'Italia settentrionale. Il traffico merci potrebbe inoltre aggirare o passare sotto la città di Lugano e proseguire fin dopo Melide. Anche in questo caso i necessari investimenti preliminari sono già previsti nell'ambito della GBC. Con la galleria del Gambarogno la tratta Melide-Chiasso sarebbe alleggerita al punto da non rendere più necessaria una nuova linea.

Sfide e opportunità

Con la realizzazione di una ferrovia di pianura attraverso il San Gottardo e il Lötschberg, la Svizzera ha fornito di tasca propria un contributo importante al sistema dei trasporti europeo. Si prevede un aumento del traffico e in particolare un incremento del transito di merci attraverso il nostro Paese. Finora in Europa i treni viaggiatori e i treni merci sono per lo più in viaggio sugli stessi binari. Ciò crea impasse a livello di capacità e carico fonico sulle tratte di accesso e di transito verso la galleria transalpina, in particolare negli agglomerati svizzeri sempre più densamente popolati. Inoltre, alla luce dei fatti, non sarà possibile raggiungere l'obiettivo di trasferimento fissato per il 2018³. La soluzione raffigurata rappresenta una possibile linea per i treni merci, realizzabile a tappe.

Il tracciato proposto attraversa la Svizzera, offre nuove opportunità ma pone anche grandi sfide. Gli investimenti effettuati dal nostro Paese, per importi pari a 30 miliardi di franchi, nell'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria devono anche andare a beneficio delle aree in questione. In altre parole, per garantire sul lungo periodo la qualità di tali aree quali spazi abitativi e ricreativi, occorre gestire a livello progettuale i fastidi provocati lungo l'asse nord-sud dall'inquinamento fonico e dall'esigenza di spazio imposta dalle linee di raccordo. Spetta ora agli esperti trovare quali altre opere, strumenti e impianti possano essere ideati con senno e in modo mirato, e a quali condizioni. Non basta più cercare di affrontare gli sviluppi in corso ponendo delle limitazioni. Bisogna trovare soluzioni lungimiranti per la Svizzera, un Paese in cui lo spazio disponibile è sempre più sfruttato e diventa un bene sempre più raro. La gestione del traffico in transito è una questione cruciale, di importanza nazionale.

Note

1. Cfr. Urs Brotschi, «Eigene Strecken, lange Züge, grosse Innovation», pubblicato sulla nzz del 3.5.2012, pag. 56
2. Cfr. Werner Stohler, Peter Zbinden, «Eine neue Bahnlinie für den Güterverkehr – Vorschlag für einen dritten Jura-durchstich», pubblicato sulla nzz il 20.2.2008, pag. 17
3. Nel 2010 si sono contati nel traffico merci transalpino attraverso la Svizzera ben 1,257 milioni di veicoli pesanti. Tale conteggio si colloca chiaramente al di sopra dell'obiettivo di trasferimento fissato dalla legge a un massimo di 650000 viaggi l'anno e che avrebbe dovuto essere raggiunto entro il 2018.

Spunti di discussione

In base alle prospettive dell'ARE (2002 risp. 2000), entro il 2030 il traffico merci dovrebbe aumentare di oltre la metà, il traffico viaggiatori del 25%; per entrambe le tipologie di traffico domina chiaramente un aumento del traffico ferroviario, rispettivamente dei mezzi di trasporto pubblici. È di conseguenza elevato il rischio che entrino in conflitto da un lato il traffico merci e il traffico viaggiatori e dall'altro le pretese nutrite verso l'infrastruttura dei trasporti e lo sviluppo territoriale. Con il presente articolo, tradotto dall'originale tedesco pubblicato nell'edizione 23/2012 di TEC21 quale terza parte di una trilogia, la SIA vuole offrire uno spunto per discutere la situazione e trovare possibili soluzioni. I lettori che desiderano esprimersi in merito, possono rivolgersi a: sonja.luethi@sia.ch

Autori

L'idea di realizzare una linea per i treni merci transitan-te attraverso la Svizzera è stata discussa in questi ultimi anni da un gruppo di specialisti, tra questi:
 Hans-Georg Bächtold, ex progettista cantonale Basilea-Campagna oggi segretario generale SIA, hans-georg.baechtold@sia.ch; Lorenz Bösch, ex consigliere di Stato di Svitto, oggi membro della direzione di BHP-Hanser und Partner, l.boesch@hanserconsulting.ch; Karlheinz Hoffmann-Bohner, Direttore Regionalverband Hochrhein-Bodensee, hoffmann@hochrhein-bodensee.de; Dr. Robert von Rotz, progettista cantonale Svitto, robert.vonrotz@sz.ch; Prof. Dr. Bernd Scholl, Istituto per lo sviluppo territoriale e del paesaggio ETH Zurigo, bscholl@ethz.ch; Dr. Rolf Signer, Scholl + Signer, signer@schollsigner.ch



Il container espositivo alla sua seconda tappa, sulla Bahnhofplatz di Lucerna (foto: Giulia Marthaler)

SPAZIO A... IDEA SPAZIO TERRITORIO!

I risultati delle votazioni tenutesi nella prima metà del 2012 testimoniano un accresciuto interessamento alla pianificazione territoriale da parte dell'opinione pubblica, tuttavia la fiducia per quanto riguarda l'efficacia delle misure prese in materia sembra essere diminuita. Con la mostra itinerante «Idea spazio territorio», il Politecnico federale di Zurigo e la SIA, i due promotori, vogliono mettere in risalto tutto ciò che la pianificazione territoriale ha fatto e sta facendo e non (tanto per una volta) ciò che non è riuscita a fare.

La mostra è installata in un container che, dal 12 giugno al 6 novembre 2012, fa tappa di una settimana in 19 città di tutte le regioni linguistiche. Sette postazioni audiovisive attendono i visitatori per evidenziare le diverse attività promosse dalla pianificazione territoriale. Dalla protezione dai pericoli naturali al coordinamento dello sviluppo di agglomerato e traffico urbano fino all'appello: «La pianificazione territoriale interessa tutti noi!». Un'ottava postazione, resa possibile grazie alla cooperazione con Memoriaiv, l'Associazione per la salvaguardia della memoria audiovisiva, conduce i visitatori in un viaggio attraverso i 50 anni di storia che hanno generato il nostro spazio vitale e la pianificazione territoriale in Svizzera. Affinché la pianificazione territoriale non resti un concetto astratto, bensì sia evidenziato laddove viene anche vissuto, gli uffici cantonali completano la mostra con un proprio «Flash regionale».

Mostra itinerante «Idea spazio territorio»

Date e tappe del tour, informazioni sugli eventi, 8 filmati e diversi strumenti didattici per la scuola (le classi sono cordialmente invitate a partecipare!) sono visualizzabili su: www.ideaspazioterritorio.ch

Tappe in Ticino

Lugano dal 24.10.12
 Locarno dal 31.10.12