

GOTTHARD-NEWS

UN CANNOCCHIALE PUNTATO ALLA MOBILITÀ DEL FUTURO



Andreas Meyer,
CEO SBB

Il primo giugno la Svizzera scrive ancora una volta la storia delle ferrovie. L'inaugurazione della galleria di base del San Gottardo segna il passo di una nuova epoca ferroviaria – e permette di gettare uno sguardo alla mobilità di domani.

Andreas Meyer, dopo 25 anni di progettazione e cantiere, il primo giugno la galleria di base del San Gottardo verrà consegnata dal costruttore al gestore, le FFS. Cosa significa questo per le FFS?

Per prima cosa, la nuova galleria del San Gottardo apporta ai nostri clienti un salto di qualità nell'efficienza. Per questo siamo tutti felici della messa in funzione della galleria ferroviaria più lunga del mondo con i suoi 57 km, che è prevista per l'11 dicembre. Il traffico merci incrementerà del 60% il suo volume complessivo non appena dal 2020 saranno viabili il corridoio di 4 metri e secondo le previsioni anche la galleria di base del Monte Ceneri. A partire dalla messa in funzione della nuova galleria del San Gottardo il viaggio dei nostri clienti tra Milano e Zurigo si accorcerà già quest'anno di 30 minuti e dal 2020 persino di 60 minuti. Con un materiale rotabile ammodernato e dal 2019 rinnovato, la qualità del traffico passeggeri aumenterà sensibilmente.

E cosa significa per la Svizzera questa messa in funzione?

Il primo giugno le telecamere di tutto il mondo saranno puntate sul massiccio del San Gottardo. La galleria di base del San Gottardo, un'opera ingegneristica mirabile a cui hanno lavorato intere generazioni, è sinonimo di valori svizzeri come l'innovazione, l'affidabilità e la precisione, ed è per questo uno straordinario vettore di pubblicità per la Svizzera. La nuova galleria del San Gottardo è un simbolo: mostra come la Svizzera può realizzare progetti di portata storica grazie al coordinamento di diversi attori affidabili e puntuali: gli elettori, la politica, lo Stato, i cantoni, le amministrazioni locali, le federazioni e naturalmente tutte le diverse categorie di lavoratori che hanno realizzato la galleria e tutti coloro che si apprestano a gestirla.

A che punto stanno le FFS nei lavori per la definitiva messa in funzione della galleria di base del San Gottardo?

Sono già verdi molti segnali. Certo, di qui all'effettiva messa in funzione ci sono ancora milioni di dettagli da regolare e migliaia di test da fare – e chiaramente ci vorrà anche un po' di fortuna. Per questo obiettivo abbiamo formato circa 3900 lavoratori. Nei prossimi mesi testeremo i nostri dispositivi e il funzionamento della linea nel quadro della gestione di prova. Con l'introduzione sulle linee di accesso alla galleria dell'ETCS Level 2 (sistema di segnalazione dalla cabina del macchinista) abbiamo

EDITORIALE

Care lettrici
e lettori



L'infrastruttura delle ferrovie è prossima a vivere un evento epocale: il primo giugno 2016 la galleria di base del San Gottardo, che con i suoi 57 km di lunghezza è la più lunga galleria ferroviaria del mondo, verrà consegnata alle FFS per la sua messa in funzione. L'ormai storica realizzazione di questa nuova connessione tra nord e sud dell'Europa verrà festeggiata con tutti gli onori che merita attraverso un evento a cui parteciperanno gli alti rappresentanti dei Paesi confinanti. Che in 25 anni dalla sua iniziale pianificazione si è potuti arrivare al completamento dei lavori di costruzione è un fatto che testimonia non solo delle competenze, del coraggio e della lungimiranza degli ingegneri, ma anche della grande volontà politica del popolo svizzero, che ha approvato alle urne la costruzione della nuova trasversale ferroviaria alpina.

In questo numero di Gotthard-News proponiamo una retrospettiva e una visione d'insieme di quest'opera gigantesca. Si tratterà di richiamare alla memoria il primo concepimento dell'idea della galleria di base del San Gottardo da parte dell'ingegnere di Basilea Eduard Gruner, il quale già nel 1947 lavorava su un tracciato quasi identico a quello attuale, ma con la differenza che immaginava anche una stazione intermedia a Sedrun, pensata per il turismo sciistico nelle alpi dei Grigioni. 60 anni dopo l'idea della galleria è divenuta realtà, benché senza la Porta Alpina a Sedrun.

Con quest'opera, a partire dall'attivazione ufficiale della linea nel dicembre 2016, si profila per i viaggiatori la possibilità concreta di viaggiare sull'asse nord-sud in modo più comodo e veloce: una prospettiva che ci fa spiccare il volo... ma aderenti alle rotaie. Anche l'aumento delle capacità per il traffico merci grazie a maggiori pesi, profile e lunghezze dei treni ci avvicina alla realizzazione degli obiettivi prefissati. C'è comunque ancora da lavorare per realizzarli tutti.

Se manteniamo questi obiettivi e proseguiamo con lo sviluppo delle ferrovie nell'interesse delle generazioni future e se quindi non consideriamo l'opera appena realizzata come un exploit isolato, allora garantiremo un futuro dorato a una ferrovia pensata come mezzo di trasporto sicuro sull'asse nord-sud. Dobbiamo concretizzare questa vision assicurando al San Gottardo il necessario completamento con le linee di accesso, che sole permettono alla trasversale alpina di essere più veloce ed efficiente e di trasferire il traffico merci su rotaia. Per tale completamento restano da effettuare ancora parecchi sforzi.

Auguro a tutti una piacevole lettura,

Dott. Hans-Peter Wessels, Consigliere di Stato del Cantone di Basel Stadt, Presidente del Comitato del San Gottardo





Continua da pagina 1

raggiunto un importante obiettivo. Questa tecnologia sofisticata ha comportato alcune complicazioni, che però abbiamo ormai sotto controllo.

Il mondo della mobilità cambia molto velocemente – cosa significa la messa in funzione della galleria di base in ottica futura?

Si tratta di un cannocchiale che ci permette di guardare alla mobilità di domani. A questo proposito vediamo la nuova galleria di base del San Gottardo come un'occasione per confrontarci con le attuali sfide del mercato della mobilità. Per il traffico internazionale vogliamo rafforzare ulteriormente la collaborazione con i nostri partner ferroviari e sfruttare l'apertura della linea per far fare un passo in avanti all'affidabilità del trasporto pubblico transfrontaliero e ampliare l'offerta, in particolare sull'asse nord-sud. Inoltre è l'occasione di approfittare delle partnership industriali e delle reti di ricerca e sviluppo per cogliere le nuove possibilità di sviluppo tecnologico del nostro sistema ferroviario.

Alla fine del 2020 dovrebbe essere in funzione la galleria di base del Monte Ceneri e il corridoio di 4 metri al San Gottardo. Quali sono le aspettative delle FFS per questa linea transalpina bassa?

Il nuovo asse nord-sud avrà probabilmente dal 2020 la sua piena efficienza. Per il traffico merci potremo introdurre treni lunghi fino a 750 metri, tanto per il traffico interno quanto per

quello di transito. Per il traffico passeggeri a partire dal 2019 introdurremo i nuovi treni ad alta velocità «Giruno» della Stadler Rail. Con questo materiale viaggiare sarà un'esperienza di totale confort. Con la messa in funzione della galleria di base del Monte Ceneri, infine, sarà decisamente rafforzato anche il traffico regionale in Ticino. I tempi di percorrenza tra la Leventina e Lugano-Mendrisiotto si accorceranno di circa 30 minuti.

Si profilano anche delle difficoltà, come è già successo con l'aumento del traffico a seguito dalla messa in funzione della galleria di base del Lötschberg?

Con la messa in funzione della galleria di base del San Gottardo e la galleria di base del Monte Ceneri le FFS sono convinte di poter guadagnare su questo asse nord-sud un buon potenziale di mercato nel traffico passeggeri e merci. Questa previsione è verosimile anche per la concezione gestionale intelligente con cui ci stiamo muovendo e per la sicurezza dei treni di ultima generazione che percorranno quest'asse. Obiettivo delle FFS è quello di fare in modo che ogni ora e in ciascuna direzione sei treni merci e due treni passeggeri possano viaggiare a diverse velocità sui due binari a una corsia. Il volume complessivo del traffico merci si eleverà così dalle attuali 180 massime alle 260 unità al giorno. Per il traffico passeggeri con le FFS viaggiano oggi circa 9000 persone attraverso il San Gottardo. Per il 2025 il numero dei viaggiatori dovrebbe quasi raddoppiare grazie ad un'offerta intensificata e accelerata. Per aumentare il numero dei passeggeri verranno introdotti nuovi treni di qui al 2020.

LA PIETRA MILIARE DI UN MITO SVIZZERO

Il San Gottardo è un mito della Svizzera e per tutte le Svizzere e gli Svizzeri costituisce motivo di forte identificazione con la propria patria. Per me, originaria del Cantone di Uri, ha chiaramente un significato ancora più importante: come "figlia del San Gottardo" sono molto legata al massiccio del San Gottardo. Ma nel mio ruolo di direttrice per l'economia pubblica del Cantone di Zurigo, la sua rilevanza emerge con forza nel contesto dell'interesse nazionale.

Il 2016 è un anno di portata storica per il San Gottardo come asse di traffico. L'apertura della galleria di base costituisce un'ulteriore pietra miliare nella storia del San Gottardo, così ricca di avvenimenti. La galleria accorcia sensibilmente i tempi di percorrenza tra la Svizzera tedesca e il Ticino. Ad esempio, il tempo di viaggio tra Lucerna e Lugano conoscerà una riduzione di sotto le due ore con il cambio di orario del 2017-2018. Da Zurigo Milano sarà raggiungibile in tre ore e mezza. Da dicembre 2021 il percorso Zurigo-Milano dovrebbe scendere ancora a sole tre ore e il tragitto Lucerna-Lugano dovrebbe durare solo un'ora e mezza. Un rilevante guadagno di tempo per i viaggiatori. Inoltre, con tempi di percorrenza ridotti anche per i viaggi professionali e d'affari, il treno offrirà una possibilità di viaggio molto attraente. Sarà possibile senza problemi effettuare in giornata un



*Consigliere di Stato
Carmen Walker Späh,
direttrice per l'economia pubblica del
Cantone di Zurigo*

andata e ritorno tra Zurigo e i grossi poli produttivi della Lombardia. Il grande guadagno di tempo porterà nuovo impulso ai centri economici, ma anche al turismo lungo tutta la linea del San Gottardo.

L'apertura dalla galleria di base del San Gottardo come parte del programma per le nuove trasversali alpine rafforza la percezione che la Svizzera sia il Paese delle ferrovie per eccellenza. Il nostro Paese ha sempre giocato il ruolo pionieristico quando si è trattato di sviluppare le ferrovie. Sono pochissimi gli Stati che come la

Svizzera possono beneficiare di una rete ferroviaria così densa e hanno investito così tanto nell'infrastruttura ferroviaria. I cittadini svizzeri hanno sempre espresso alle urne la loro netta preferenza per il trasporto pubblico. Ancora di recente, ad esempio, quando nel 2014 hanno votato chiaramente in favore del nuovo fondo per le infrastrutture ferroviarie. Con questo fondo si sono creati i presupposti finanziari per i futuri progetti ferroviari.

Perché gli investimenti miliardari nel programma della NTFA siano fruttuosi, si devono tenere in debita considerazione anche gli assi temporali, non solo quelli geografici. Per ridurre sensibilmente i tempi di percorrenza sull'asse nord-sud per tutti gli abitanti della Svizzera, bisogna provvedere a rafforzare la rete di accesso nelle regioni di Basilea, di Argovia, della Svizzera Centrale e di Zurigo in vista del previsto aumento di passeggeri e merci. Per questo motivo nel 2011 il Comitato del San Gottardo ha stilato un manifesto per chiedere al Consiglio Federale di porre tempestivamente rimedio alle attuali carenze di capacità nella rete ferroviaria svizzera. Anche il Cantone di Zurigo sostiene con piena convinzione questa richiesta.

Lo spazio metropolitano di Zurigo è un mercato decisivo per l'asse nord-sud. Circa 2 milioni di persone abitano attualmente nel bacino di mercato di questo asse attraverso lo snodo ferroviario di Zurigo. Le previsioni, inoltre, indicano un'ulteriore crescita in questa area. Il governo cantonale di Zurigo si impegna perciò a eliminare tempestivamente i punti critici di capacità sulla rete di accesso alla linea del San Gottardo. Per noi, ad



Assemblea generale 2016 del Comitato del Gotthard

In qualità di ospite dell'anno, sono molto lieta di invitare i membri del Comitato del San Gottardo a Zurigo all'Assemblea generale del 2016.

La riunione annuale del Comitato si terrà in un luogo storico nel cuore della città vecchia di Zurigo:

Lunedì 20 giugno 2016 alle ore 10.00, nel sito storico della Zunfthaus zur Zimmerleuten, Limmatquai 40, 8001 Zurigo.

Prossimamente riceverà per iscritto informazioni più dettagliate. Sono felice di poter ospitare l'Assemblea generale 2016 che mi auguro ricca di stimoli.

La Consigliere di Stato Carmen Walker Späh

esempio, è importante che nella fase di ampliamento 2030 dell'infrastruttura ferroviaria prevista dalla Confederazione venga realizzata, insieme ad altri progetti importanti, la galleria di Brütten tra Zurigo e Winterthur. Oltre all'importante aumento di capacità, questa galleria permetterà anche un guadagno di tempo per i viaggiatori della Svizzera orientale diretti verso sud.

La messa in funzione della galleria di base del San Gottardo, elemento crucia-

le del programma NEAT, è ormai imminente. Sono felice che con ciò la Svizzera compia un passo importante verso il raggiungimento degli obiettivi prefissati. Questa estate, ben 131 anni dopo l'inaugurazione della prima galleria del San Gottardo, con la messa in funzione della galleria di base si apre un nuovo capitolo della storia del San Gottardo e delle ferrovie. La più lunga galleria ferroviaria del mondo si addice perfettamente al mito del San Gottardo e alla Svizzera come Paese delle ferrovie.



SIGLA EDITORIALE

Editore/Redazione

Gotthard-Komitee
4922 Bützberg
info@gotthard-komitee.ch
www.gotthard-komitee.ch

Tiratura

1600 Ex.

Realizzazione/Stampa

Druckerei Schelbli AG, Herzogenbuchsee

LA FAIDA TRA IL LÖTSCHBERG E IL SAN GOTTARDO È FINITA



Max Pfister, ex Consigliere di Stato Lucerna e Presidente del Gotthard Komitee 1995 – 2000.

Il Comitato del San Gottardo è riuscito nell'intento di far passare la variante di rete San Gottardo più Lötschberg, così ponendo termine alla lunga diatriba su quale, tra il Lötschberg e il San Gottardo, fosse la migliore trasversale alpina.

A metà degli anni Novanta il Parlamento svizzero ha preso una decisione politica su come la futura trasversale alpina doveva essere realizzata. Non senza controversie è stata discussa soprattutto la questione di quale galleria realizzare. Il dibattito se privilegiare il Lötschberg o il San Gottardo ha scaldato gli animi. Questa lotta non era affatto nuova. Per decenni il progetto di una nuova ferrovia transalpina è stato bloccato da un'estenuante dibattito sulla variante migliore che ha infiammato i lobbisti dello Spluga, del San Gottardo e del Lötschberg-Sempione. Allora si trattava dunque di rilanciare politicamente la scelta di un asse concreto all'interno del programma NEAT già approvato dal popolo, ma in seguito ridimensionato per ragioni finanziarie.

Nel 1995, 14 giorni prima della mia entrata in carica come consigliere di Stato del Cantone di Lucerna, sono diventato presidente del Comitato del San Gottardo. Da questo momento è cominciata insieme a molti colleghi la mia battaglia politica per il San Gottardo. In quel momento l'asse del Lötschberg era chiaramente privilegiato e aveva un vantaggio considerevole rispetto al San Gottardo sul piano delle iniziative lobbistiche e della costruzione di un consenso politico. Di questa situazione era sicuramente responsabile il consigliere federale Adolf Ogi, che si era dato molto da fare in favore dell'asse del Lötschberg. Anche il Comitato del Lötschberg, sotto la direzione della consigliere di Stato del Cantone di

Berna Dori Schär, ha operato in modo molto attivo ed efficace. La consigliera rivestiva allo stesso tempo un ruolo importante nel consiglio di amministrazione della BLS, in modo da poter orientare quest'ultima in favore della soluzione del Lötschberg.

A quest'epoca un giornale titolava: «Il San Gottardo ha due avversari: Dora e Piora» – con riferimento chiaro al ruolo dell'allora presidente del Comitato del Lötschberg.

Le FFS, invece, sono state piuttosto il portavoce del San Gottardo, che consideravano come il miglior collegamento tra nord e sud. Nella discussione politica pubblica, però, si sono tenute elegantemente in disparte: la «museruola» dello Stato non poteva essere ignorata.

Per i cantoni legati al San Gottardo, dal Ticino alla Svizzera centrale, Zurigo, Argovia fino a Basilea, una cosa era chiara: una trasversale alpina esclusivamente attraverso il Canton Berna e il Vallese equivaleva per generazioni ad una «catastrofe» dal punto di vista tecnico del traffico. Non da ultimo a causa delle linee di accesso mancanti in direzione sud. In quel momento a sud del Sempione crescevano letteralmente i fiori tra i binari.

Nella convinzione che l'asse del San Gottardo non dovesse andar perso, il Comitato del San Gottardo si è assunto l'impegno di promuoverne la realizzazione optando per la strategia di far prevalere, all'interno del processo politico, la «variante a rete» – una soluzione con due assi, più costosa ma tipicamente svizzera.



Esplosione simbolica ad Amsteg
M. Borradori, Consiglio di Stato; Dr. G. Blum, Presidente ATG; A. Gisler, Consiglio di Stato Uri; M. Pfister, Consiglio di Stato Luzern e Presidente del Gotthard-Komitee

Era chiaro che un Comitato del San Gottardo politicamente isolato non aveva grandi possibilità di costruire da solo una sufficiente rete di consensi. È con questa consapevolezza, pertanto, che si è arrivati a una strategia di collaborazione con il Comitato del Lötschberg. Era venuto il tempo di terminare la faida tra i due fronti.

Per questo cambiamento di rotta resta indimenticabile il leggendario colloquio tra la presidente del Comitato del Lötschberg, Dori Schär, e me, all'epoca presidente del Comitato del San Gottardo. Ci incontrammo su terreno neutro a Egerkingen, nel Canton Soletta, e abbiamo convenuto che fosse opportuno unire le forze. Insieme dovevamo cercare di far prevalere la «variante a rete», Lötschberg e San Gottardo, come soluzione politicamente realizzabile. Questa strategia è risultata vincente e alla fine ha portato ad una decisione condivisa. Quanto sia stata decisiva questa coalizione traspare dalle dichiarazioni di due parlamentari della Svizzera occidentale, secondo i quali il San Gottardo sarebbe stato sicuramente la soluzione migliore, per quanto il Lötschberg si trovasse per loro in una posizione più favorevole.

La decisione in Parlamento, con le sue innumerevoli varianti e proposte, è stata forse di difficile comprensione per molti degli stessi parlamentari. Il lobbying nei corridoi di Palazzo federale è durato fino a pochi minuti prima del voto. Alla fine il piano è passato: grazie alla «variante a rete» la linea del San Gottardo è stata inserita nel progetto di legge.

Il 23 aprile 1997 il Comitato del San Gottardo ha pubblicato la «Dichiarazione di Sedrun», con il motto: «Nessuna NTFA senza San Gottardo». Senza l'inserimento del San Gottardo nel programma NTFA – così recitava la dichiarazione – non v'era alcuna vera soluzione per il traffico transalpino di persone e merci.

Nel 1998 i cittadini svizzeri hanno approvato alle urne il progetto di legge sul finanziamento del trasporto pubblico e la modifica del programma iniziale della NTFA. Il Comitato del San Gottardo ha contribuito in modo determinante a confermare l'asse del San Gottardo attraverso il suo intenso lavoro di informazione e di lobbying.

LA GALLERIA DI BASE DEL SAN GOTTARDO È STATA COMPLETATA – E ADESSO?



Lorenz Bösch,
ex Consiglio di Stato
Schwyz e Presidente
del Gotthard Komitee
2009 – 2011

Solo l'ampliamento delle linee di accesso porta a compimento il programma NEAT: questa è stata la risoluzione del Comitato del San Gottardo, la quale ha permesso di riformulare la sua strategia orientandola alla realizzazione dello spostamento del traffico merci su rotaia.

Le gallerie di base comprese nel programma della NTFA saranno in esercizio entro il 2020. Alla fine del primo decennio di questo secolo il Comitato del San Gottardo ha purtroppo constatato che la politica federale crede che con queste gallerie gli assi nord-sud siano ormai serviti e può ora concentrare la sua attenzione agli assi est-ovest.

Su cosa avverrà effettivamente una volta che le gallerie del San Gottardo e del Monte Ceneri saranno in esercizio, è mancata una vera riflessione. Sono certo state realizzate due importanti infrastrutture per l'accelerazione del traffico nord-sud, ma si è discusso molto poco sull'impatto che tali opere avranno sulle linee di accesso alle gallerie e sulla futura gestione del traffico. Nel corso del tempo, l'impellenza di far fronte ai costi per il completamento delle gallerie ha fatto accantonare il progetto di ampliamento delle linee di accesso che era originariamente incluso nel programma della NTFA.

Questa situazione ha spinto il Comitato a riorientare la sua strategia verso la promozione del necessario e adeguato ampliamento delle linee di accesso. Questa strategia include quattro indirizzi:

- Rafforzare l'offerta del servizio viaggiatori a lunga distanza e i collegamenti regionali ad esse correlati;
- Garantire un traffico regionale adeguato ai bisogni in rapido sviluppo;
- Trasferire il traffico merci dalla strada alla rotaia;

- Proteggere la popolazione dall'inquinamento fonico prodotto dai treni.

Se si considera il quadro nazionale di concertazione che deve tener conto delle diverse esigenze e delle preferenze regionali nel contesto di una limitata disponibilità di mezzi per le infrastrutture ferroviarie, si comprende come la lotta per raggiungere gli obiettivi del Comitato è stata ed è ancora dura. Gli interessi prevalentemente rurali lungo l'itinerario del San Gottardo vanno strenuamente difesi a fronte di quelli dei grandi agglomerati oggi in rapida crescita. La tensione tra queste diverse istanze era chiaramente rintracciabile anche tra i membri del Comitato del San Gottardo. Il fatto che il Comitato abbia sollevato con forza le problematiche legate alle linee di accesso è stato foriero di conseguenze concrete. Infatti, le diverse esigenze formulate allora si ritrovano oggi al centro dell'agenda dei lavori che devono portare le nuove opere a sfruttare tutto il loro pieno potenziale:

- Il corridoio di 4 metri è in corso di realizzazione;
- Nuovi treni a due piani aumenteranno l'offerta dei posti a sedere;
- La frequenza di 30 minuti per i treni a lunga percorrenze è pianificata;
- Le misure per la protezione dal rumore vengono ampliate, anche per il traffico internazionale;
- Un'adeguata organizzazione del traffico regionale sembra essere garantita.

Il Comitato del San Gottardo, inoltre, si è speso grandemente affinché l'asse nord-sud non fosse considerato solo in ambito svizzero, bensì in tutta la sua por-

tata nel più ampio contesto europeo. A questo riguardo la Svizzera, attraverso la partecipazione dei Cantoni gottardisti, ha preso parte al Progetto Interregionale CODE 24, che ha analizzato le questioni relative al traffico ferroviario e alla pianificazione del territorio tra i porti del nord e del sud Europa e ha lanciato proposte e idee per il superamento delle difficoltà. In questo progetto ha avuto un ruolo centrale uno studio presso l'ETH di Zurigo sotto la direzione del professor Bernd Scholl. Le nuove conoscenze così ottenute avranno anche in futuro un impatto sullo sviluppo dell'asse del San Gottardo. L'obiettivo a lungo termine di separare la circolazione delle merci da quella dei passeggeri resta per il momento ancora una questione aperta. Un punto centrale è pure la liberazione dei centri abitati dal traffico merci, quindi dalle loro emissioni nocive e dai rischi del transito di merci pericolose. Inoltre sembra possibile realizzare linee esclusivamente dedicate alle merci in modo più economico. Come questo sia possibile è stato già spiegato da alcuni esperti, stimolati proprio dal Comitato del San Gottardo. Il Comitato del San Gottardo nel suo ruolo di piattaforma strategica non ha ancora assolto interamente il suo mandato e deve rimanere attivo. Gli interessi connessi al traffico regionale e ai collegamenti viaggiatori a lunga distanza e un'adeguata organizzazione del traffico regionale richiedono ancora un rilevante impegno politico. Contiamo inoltre che in un futuro prossimo anche la puntualità nel traffico passeggeri, oggi così poco soddisfacente, possa migliorare.



Sottoscrizione della «dichiarazione di Bellinzona»

Matthias Michel, Consiglio di Stato Zugo; Marco Borradori, Consiglio di Stato Ticino; Lorenz Bösch, Consiglio di Stato Schwyz; Othmar Reichmuth, Consiglio di Stato Schwyz; Ernst Stocker, Consiglio di Stato Zurigo; Paul Federer, Consiglio di Stato Obwalden; Hans-Peter Wessels, Basilea Città.

LA GALLERIA DI BASE DEL SAN GOTTARDO HA BISOGNO DI UNA RETE DI ACCESSI EFFICIENTE



*Dr. Hans-Peter Wessels,
Consiglio di Stato Basilea
Città e Presidente
del Gotthard Komitee
da 2011*

Gli accessi a nord e a sud delle gallerie devono essere presi in debita considerazione, altrimenti dopo l'apertura delle due gallerie di base del San Gottardo e del Monte Ceneri il programma NEAT resta un'opera incompiuta.

Il 9 giugno 2011 nella magnifica cornice dell'antico Castelgrande sopra i tetti di Bellinzona dominava un'inusuale frenetica attività. Era il giorno dell'assemblea generale del Comitato del San Gottardo, in cui i rappresentanti dei 13 cantoni legati al San Gottardo hanno sottoscritto una risoluzione importante. La «Dichiarazione di Bellinzona», una lettera aperta al Consiglio Federale e al Parlamento, ha voluto rendere la politica consapevole del fatto che prima e dopo le gallerie di base del San Gottardo e del Monte Ceneri bisognerà far fronte a un incremento del traffico che graverà sulle linee esistenti. Essa ammonisce che una rete con colli di bottiglia porta inevitabilmente ad una concorrenza tra traffico merci, passeggeri, e traffico regionale. La Dichiarazione stimola a riflettere sul fatto che le regioni lungo l'asse esistente del San Gottardo traggono poco o nessun beneficio dalla linea di pianura, mentre devono invece sopportarne il carico supplementare. A circa otto mesi dall'inaugurazione della galleria di base del San Gottardo, giustamente festeggiata con grande orgoglio, la «Dichiarazione di Bellinzona» rispecchia bene l'attuale sensazione nei diversi cantoni gottardi: un misto di attesa gioiosa per l'imminente salto quantitativo nel traffico e insieme una grande apprensione dinanzi all'impatto di quest'opera sulle diverse regioni.

La «Dichiarazione di Bellinzona» è stata preceduta da un processo di elaborazione strategica nell'ambito del quale il Comitato del San Gottardo ha potuto de-

finire i suoi quattro indirizzi principali: rafforzamento delle prestazioni viaggiatori a lunga distanza, del conseguente traffico regionale da adeguare alle prospettive di sviluppo della domanda, trasferimento del traffico merci su rotaia e protezione della popolazione dall'inquinamento fonico. Il Comitato, di cui ho rilevato la presidenza nel 2011 dal consigliere di Stato del Cantone di Svitto Lorenz Böschi, ha definito anche le cosiddette «infrastrutture chiave per un asse multifunzionale del San Gottardo». Si tratta di infrastrutture ferroviarie dai profili e tempi progettuali molto diversi, orientate a un migliore sfruttamento dell'asse del San Gottardo. Il Comitato del San Gottardo è sempre stato ed è ancora convinto che dopo l'inaugurazione di entrambe le gallerie di base (San Gottardo e Monte Ceneri) il programma della NTFA sarà realizzato solo a metà se non si provvede in modo coerente anche alle linee di accesso a nord e a sud. Se si vuole che le nuove gallerie assolvano in modo pieno al compito per cui sono state costruite e se si vuole che l'obiettivo del trasferimento del traffico merci su rotaia non resti parola morta, va necessariamente realizzato un potenziamento dell'intero asse del San Gottardo. Si tratta dunque di convincere la politica a prendere i provvedimenti necessari per portare fino in fondo con coerenza il progetto del transito alpino.

A metà degli anni Novanta l'obiettivo del Comitato del San Gottardo era quello di promuovere e far accettare attraverso una solida coalizione la «variante a rete» all'interno del programma della NTFA. Questo obiettivo è stato raggiunto, non da ultimo grazie all'enorme contributo dei miei predecessori nel Comitato. Tra questi v'è in particolare l'allora consigliere di Stato del Cantone di Lucerna Max Pfister, che su questa stessa rivista ha ricordato le vicende di quella fase della storia dell'asse del San Gottardo. Da allora la situazione politica non ha registrato mutamenti fondamentali. La situazione di partenza e le sfide dinanzi a cui si trova oggi il Comitato del San Gottardo sono tuttavia cambiate molto.

I mezzi a disposizione per le infrastrutture nel quadro del programma di sviluppo strategico (STEP) sono limitati, mentre al contempo si fanno più pressanti i di-

versi interessi e le rivendicazioni delle singole regioni. Il tutto sullo sfondo di un aumento dei costi per la manutenzione della rete in generale. In altre parole, si profilano discussioni politiche molto animate. In questo contesto il Comitato del San Gottardo rappresenta gli interessi dell'intero asse del San Gottardo che conta in Svizzera 3,5 milioni di persone e quasi 1,6 milioni posti di lavoro nelle importanti regioni produttive di Zurigo, della Svizzera centrale, Argovia, Basilea e Ticino. Il Comitato, d'altronde, vuole guardare anche al di là dei limiti territoriali della Svizzera: nell'intero accesso diretto corridoio Rotterdam-Genova vivono 25 milioni di persone, la cui qualità di vita dipende anche dalle nostre decisioni. La collaborazione internazionale in questo caso è veramente necessaria.

Facciamo bene, allora, a festeggiare la conclusione del cantiere del secolo della galleria di base del San Gottardo e a mettere in grande valore le professionalità di tutti coloro che vi hanno partecipato alla sua realizzazione. Ma facciamo ugualmente bene a preoccuparci di non perdere di vista proprio le regioni del San Gottardo. Per questo c'è bisogno di quella lungimiranza e di quel consenso politico per i quali hanno lottato i nostri predecessori nel Comitato del San Gottardo insieme ai vari consociati, dandoci così oggi la possibilità di dire con orgoglio di avere la più lunga galleria ferroviaria del mondo.



COLLEGAMENTI PIÙ RAPIDI TRA LA SVIZZERA TEDESCA E IL TICINO



Jeannine Pilloud,
Direttrice, Traffico
viaggiatori SBB

La Nuova ferrovia transalpina (NFTA) è stata realizzata innanzitutto per il traffico merci, tuttavia anche i passeggeri del traffico viaggiatori possono essere felici della galleria ferroviaria più lunga del mondo: la galleria di base del San Gottardo permetterà di spostarsi dal nord al sud della Svizzera e dell'Europa in modo più affidabile. I tempi di percorrenza tra la Svizzera tedesca e il Ticino o l'Italia si ridurranno di circa 45 minuti. Grazie ai collegamenti più frequenti, più veloci e più comodi nonché ai treni nuovi e ammodernati, crescerà la qualità sull'asse del San Gottardo.

La messa in servizio della galleria di base del San Gottardo, l'11 dicembre 2016, è il traguardo più importante del rinnovamento dell'asse nord-sud del San Gottardo. Questo collegamento ferroviario attraverso le Alpi, tuttavia, dispiegherà le sue piene potenzialità solo nel 2020, dopo la messa in servizio della galleria di base del Ceneri e del corridoio di 4 metri. Grazie alla nuova galleria del San Gottardo, già dalla fine del 2016 diminuiranno i tempi di viaggio da nord a sud; in una prima fase di circa 30 minuti. Inizialmente non si potranno ancora sfruttare i circa 45 minuti in meno pre-visti sui tempi di percorrenza tra la Svizzera tedesca e il Ticino; i miglioramenti saranno percepibili solo gradualmente. Solamente dopo la messa in servizio della galleria di base del Ceneri alla fine del 2020 i clienti in viaggio tra la Svizzera tedesca e il Ticino o l'Italia potranno sfruttare appieno tale guadagno di tempo. Da allora sono previste corse ogni mezz'ora tra la Svizzera tedesca e il Ticino e ogni ora tra Zurigo

San Gottardo: collegamenti più rapidi, frequenti e confortevoli

Fine 2016 Più rapidamente attraverso il San Gottardo. Grazie alla galleria di base, Zurigo-Milano in 3,5 ore, ogni 2 ore. Nuovi EC Zurigo-Venezia. Zurigo-Lugano in 2 ore, 10 minuti. Nuova offerta sulla linea di montagna con l'integrazione di TLO. Nuove fermate ad Ardnò-Piotta e Lavorgo.

Fine 2019 Più confortevole con nuovi treni Materiale Giruno per EC Zurigo-Milano.

Fine 2020 Più rapidamente e più spesso grazie alla galleria di base del Ceneri Zurigo-Milano in 3 ore, ogni ora nell'ora di punta. Svizzera tedesca-Ticino ogni mezz'ora Materiale Giruno anche per IC Basilea/Zurigo-Milano. Il profilo della linea permette ora il transito dei treni a due piani, più posti durante i giorni di forte traffico. Nuova linea RE Locarno-Lugano e più collegamenti nel traffico regionale in Ticino.

Panoramica – I miglioramenti arriveranno gradualmente

e Milano. Prima della messa in servizio della galleria di base del Ceneri, sulle linee d'accesso tra Basilea e Chiasso verranno realizzati circa 25 progetti di costruzione. Grazie a numerosi provvedimenti riguardanti il materiale rotabile, i cantieri e l'esercizio, le FFS faranno in modo di ridurre al minimo le conseguenze per i clienti fino alla conclusione dei progetti di costruzione.

Treni nuovi e moderni

In vista della messa in servizio della galleria ferroviaria più lunga del mondo si può contare su un numero sufficiente di treni. Le FFS investono in nuovi mezzi per il traffico nord-sud internazionale: tra questi figurano 19 elettrotreni del tipo ETR 610 di Alstom che presteranno servizio al San Gottardo e al Sempione nonché 29 nuovi elettrotreni Giruno di



National	Ist-Reisezeiten 2015	Zeitgewinn ab Ende 2016	Zeitgewinn ab Ende 2020	Ziel-Reisezeiten
Luzern – Lugano	~ 2h30	ca. 30 Min.	ca. 45 Min.	~ 1h50
Basel – Lugano	~ 3h45	ca. 30 Min.	ca. 45 Min.	~ 2h50
Zürich – Lugano	~ 2h40	ca. 30 Min.	ca. 45 Min.	~ 2h
Genf – Lugano	~ 5h30	ca. 30 Min.	ca. 45 Min.	~ 4h45
St. Gallen – Lugano	~ 3h45	ca. 30 Min.	ca. 45 Min.	~ 2h55
Bern – Lugano	~ 3h50	ca. 30 Min.	ca. 45 Min.	~ 3h

Riduzione dei tempi di percorrenza a livello nazionale e internazionale

Stadler Rail che verranno utilizzati al San Gottardo. Inoltre l'attuale flotta nazionale viene adeguata ai più severi requisiti previsti nella galleria di base del San Gottardo: si tratta di 18 treni ad assetto variabile InterCity, 13 locomotive del tipo Re 460 e 120 carrozze InterCity.

Crescita della domanda – «Effetto galleria del Lötschberg»

I possibili effetti di una nuova galleria di base sul traffico viaggiatori si sono già potuti osservare con la messa in servizio della nuova galleria di base del Lötschberg nel 2007, ossia della prima parte della Nuova ferrovia transalpina. All'epoca ad avvicinarsi sono stati Vallese e Berna/Basilea. Il tempo di viaggio è stato ridotto di un massimo di un'ora permettendo così di percorrere la tratta Basilea-Berna-Briga-Milano in circa quattro ore – lo stesso tempo necessario in futuro per spostarsi da Basilea a Milano attraverso il San Gottardo. Dal 2007 il numero di viaggiatori tra Berna e Alto Vallese è aumentato di circa il 75 per cento. Le FFS si aspettano un netto incremento della domanda anche al San Gottardo: attualmente attraversano il San Gottardo circa 9000 passeggeri ogni giorno, entro il 2020 questo numero potrebbe crescere e arrivare ad almeno 15 000.

Miglioramenti per i ticinesi e per la rete celere regionale transfrontaliera

La galleria di base del San Gottardo è un traguardo importante per il traffico nord-sud nazionale e internazionale. Per quanto riguarda invece i trasporti pubblici in Ticino, è fondamentale la messa in servizio della galleria di base del Ceneri che

permetterà di potenziare notevolmente la rete celere regionale ticinese: il Sottoceneri e il Sopraceneri si avvicineranno. A partire dalla fine del 2020, il tempo di percorrenza si ridurrà a 15 minuti scarsi anche da Bellinzona a Lugano. Tra Locarno e Lugano, inoltre, saranno in servizio treni diretti ogni mezz'ora con un tempo di percorrenza inferiore a 30 minuti; rispetto ad oggi il viaggio durerà quindi la metà. Succederà qualcosa anche a livello transfrontaliero: non appena ultimata anche sul versante italiano, la Ferrovia Mendrisio-Varese (FMV) unirà la città di Varese ai principali centri ticinesi creando anche un collegamento diretto tra Lugano e l'aeroporto di Milano Malpensa nonché tra Como e Varese.

Cadenza oraria sull'attuale linea di montagna

Oltre alla nuova tratta attraverso la galleria di base del San Gottardo, le FFS continueranno a gestire anche l'attuale linea di montagna contribuendo così al consolidamento e allo sviluppo del tu-



Treni comodi al San Gottardo

risimo nella regione del San Gottardo. È prevista un'offerta a cadenza oraria con collegamenti al traffico a lunga percorrenza a Erstfeld, Bellinzona e Lugano. In futuro i treni InterRegio da Basilea e Zurigo dovrebbero circolare fino a Erstfeld; al contempo la linea RegioExpress di TILO proseguirà oltre Biasca sempre fino a Erstfeld. I moderni veicoli FLIRT previsti per questo collegamento, dotati di accesso a pianale ribassato, climatizzazione e ampi finestrini, sono ideali per il traffico d'escursione. Dalla regione del San Gottardo e dalla Leventina saranno quindi offerti nuovi collegamenti diretti fino a Lugano, Mendrisio e Chiasso. Nel fine settimana, in corrispondenza di una forte domanda turistica, alcuni treni InterRegio dovrebbero prolungare la loro corsa fino a Göschenen, con coincidenze per Andermatt con la Matterhorn-Gotthard-Bahn.

Link correlati:
ffs.ch/gottardo

In sintesi – Rinnovo dell'asse nord-sud del San Gottardo

Grazie ai collegamenti più veloci, più frequenti e più comodi nonché all'introduzione di materiale rotabile nuovo e ammodernato, dopo la messa in servizio della galleria di base del San Gottardo alla fine del 2016, la qualità sull'asse nord-sud aumenterà considerevolmente. I miglioramenti al San Gottardo saranno gradualmente percepibili ed esplicheranno tutto il loro effetto dalla fine del 2020. Dalla messa in servizio della galleria di base del Ceneri infatti, tra la Svizzera tedesca e il Ticino o l'Italia i tempi di percorrenza si ridurranno di circa 45 minuti. Oltre al traffico a lunga percorrenza, anche il traffico regionale in Ticino verrà potenziato notevolmente e, dalla fine del 2020, aumenteranno i collegamenti tra Lugano, Bellinzona e Locarno. Oltre alla nuova galleria di base, le FFS continueranno a gestire anche la linea di montagna di interesse storico e turistico contribuendo così al consolidamento e allo sviluppo del turismo nella regione del San Gottardo.