

Zeitschrift: Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale

Herausgeber: Fédération suisse des urbanistes = Fachverband Schweizer Raumplaner

Band: - (2022)

Heft: 5

Artikel: Quali effetti territoriali ha la nuova ferrovia transalpina (NFTA) nel Canton Uri e a sud delle Alpi?

Autor: Botta, Giuditta

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1033272>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 26.03.2026

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

Quali effetti territoriali ha la nuova ferrovia transalpina (NFTA) nel Canton Uri e a sud delle Alpi?

GIUDITTA BOTTA

Architecte EPFL /
MAS urbanisme UNIGE-EPFL

A giugno 2021 l'ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE ha pubblicato una sintesi dei risultati intermedi della fase B, relativi al Monitoraggio dell'Asse del San Gottardo (MAG-B) [1]. Tale sintesi trattava gli effetti diretti (traffico merci, viaggiatori e ripercussioni sull'ambiente), quelli sul territorio (evoluzioni di demografia e occupazione, utilizzazione del suolo, attività edilizia e settore immobiliare) e le relazioni tra i diversi effetti (sia a livello regionale che nei comparti delle stazioni ferroviarie a livello locale) riguardanti l'apertura del tunnel del San Gottardo.

L'analisi MAG-B 2021 teneva conto dei primi 3 anni dall'apertura del tunnel di base del San Gottardo (TBG) dal 2016, data di entrata in funzione, al 2019. Il periodo analizzato non teneva quindi ancora conto dell'apertura del tunnel di base del Monte Ceneri, né del corridoio ferroviario di 4 m di altezza (entrati in funzione nel 2020) e neanche della messa in funzione della stazione cantonale di Altdorf (attiva da dicembre 2021). Attualmente è in corso una seconda e ultima parte di analisi della fase B, il cui rapporto è previsto per il 2023. Tale approfondimento avrà però il difficile compito di ponderare gli effetti della pandemia e delle misure per contrastarla, che hanno influito sui comportamenti legati alla mobilità, nell'interpretazione dei dati oggettivi. Dal 2025 in poi la fase C esaminerà invece gli effetti a lungo termine ex post e potrà fornire delle proiezioni a lungo termine.

Per un bilancio degli effetti procurati dalla nuova ferrovia transalpina (NFTA) sulle aree attraversate, i tempi sarebbero quindi prematuri ma vale comunque la pena integrare gli indicatori del primo rapporto MAG-B 2021 con la lettura di altri segnali provenienti dal territorio – esercizio comunque indispensabile, per esempio ai fini di ragionare sulle direttive di sviluppo, considerata anche la relativa attendibilità che i dati aggiuntivi del previsto rapporto MAG-B 2023 potranno avere.

Ricordiamo che il progetto AlpTransit ha integrato delle misure proprio per evitare la produzione di un «effetto tunnel» sul territorio ticinese. Esempio emblematico è la bretella al portale nord del Tunnel di base del Ceneri che è stata costruita per permettere la messa in rete dei 4 agglomerati cantonali e non per perseguire l'obiettivo originario di AlpTransit di trasferire il traffico merci Nord-Sud dalla strada alla ferrovia. Tali misure si stanno rivelando efficaci nel cambio modale in atto dall'automobile ai mezzi di trasporto pubblici e nel concretizzare lo sviluppo territoriale auspicato (Città Ticino). Restano due criticità con problematiche diametralmente opposte; tra Biasca e Altdorf e a sud del tunnel di base del Monte Ceneri.

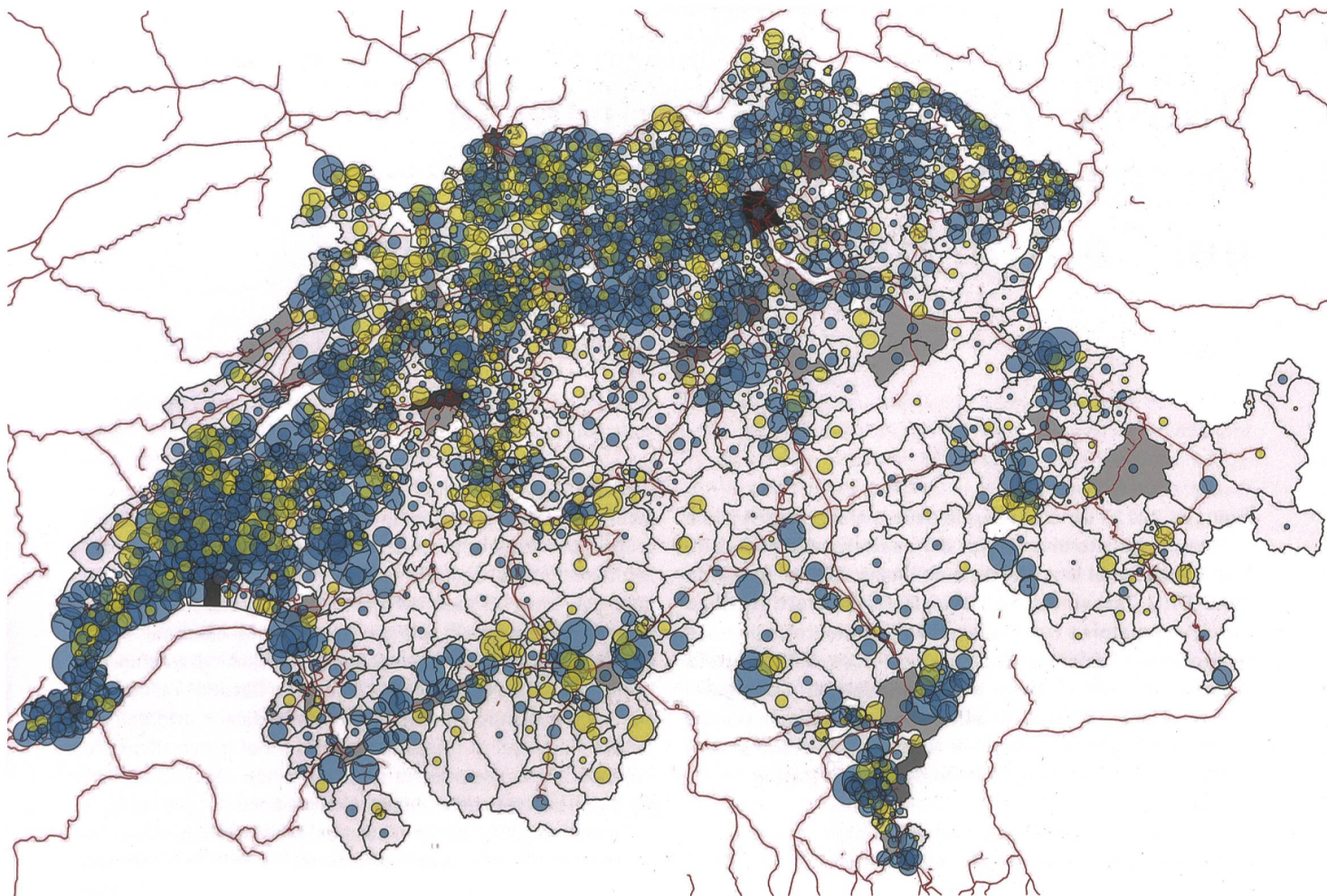
Mantenere una buona offerta di collegamenti ferroviari interregio lungo la vecchia linea del Gottardo garantisce una certa competitività anche dei comparti in prossimità delle stazioni ferroviarie tra Biasca e Altdorf. L'offerta integrativa della Südostbahn (SOB) in collaborazione con le FFS del treno Gottardo, in funzione da dicembre 2020 è parte di una collaborazione a lungo termine. L'esercizio è di competenza della SOB ma ricade sotto un'unica concessione per il traffico a lunga percorrenza in mano alle FFS. Senza più traffico di transito, passeggeri, ma soprattutto merci (più molesto dal punto di vista dell'inquinamento fonico) le condizioni di sviluppo dovrebbero migliorare. In Ticino la rete TILO (Treni Regionali Ticino Lombardia) si estende seppur con treni alterni fino ad Airolo nell'intento di mantenere la maggior copertura del territorio cantonale con la rete del trasporto pubblico locale. In Leventina si cominciano a leggere flebili segnali di riorientamento. Il calo della popolazione non è una novità, il picco era stato registrato negli anni '60 e da allora si assiste ad una perdita costante dei residenti, ma se guardiamo la variazione percentuale del numero di impieghi equivalenti a tempo pieno dal 2011 al 2019 il quadro è più incoraggiante, anche se in

[1] ARE (2021). *Monitoraggio dell'Asse del San Gottardo – Fase B, Sintesi dei risultati intermedi 2021*, www.are.ch

[ILL.1] Risanamento della galleria autostradale (2 tubi) e riqualifica del fondovalle di Airolo / Sanierung des Autobahntunnels (zweite Röhre) und Neugestaltung der Talsohle bei Airolo / Renovation du tunnel autoroutier (2 tubes) et requalification autoroutière de la vallée d'Airolo (Fonte: Parco San Gottardo, Immagine LAND SRL. Comune di Airolo, Dipartimento del territorio Repubblica e Cantone Ticino, USTRA, Land SRL, Citec Ingénieurs Conseils SA, Ingeni Zürich, 2017)

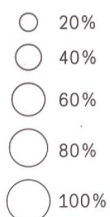


[ILL.1]



Variazione impieghi/tempo pieno 2011-2019 in % (Base 2011)

- Impieghi TP 2019 – Impieghi TP 2011 > 0
- Impieghi TP 2019 – Impieghi TP 2011 < 0



Densità impieghi/tempo pieno 2019 nei comuni

- 5-6490
- 6490-27'468
- 27'469-62'651
- 62'651-154'538
- 154'538-382'731

— Rette ferroviaria

[ILL.2] La mappa illustra quantitativamente la crescita e il declino della percentuale di impieghi a tempo pieno rispetto al numero di impieghi per comune dal 2011 al 2019. Mostra, in particolare, lo sviluppo degli agglomerati urbani in funzione della loro accessibilità ferroviaria e il possibile spostamento o rafforzamento delle centralità. /

La carte illustre quantitativement la croissance et la décroissance de proportion d'emplois à temps plein par rapport au nombre d'emplois par commune, de 2011 à 2019. Elle témoigne notamment du développement des agglomérations urbaines en fonction de leur accessibilité par la mobilité ferroviaire et des éventuels déplacements ou renforcement des centralités. / Die Karte veranschaulicht quantitativ das Wachstum und den Rückgang des Anteils der Vollzeitbeschäftigten (Arbeitsplätze) pro Gemeinde von 2011 bis 2019. Die Karte zeigt insbesondere die Entwicklung der städtischen Ballungsräume im Hinblick auf ihre Erreichbarkeit mit dem Schienenverkehr und die mögliche Verlagerung oder Stärkung der zentralen Orte. (Fonte: OSM Swisstopo e Statent)

cifre assolute si parla di una crescita numericamente poco considerevole. Altro segnale di rilievo è il progetto ad Airolo del Parco San Gottardo [2] che intende trarre vantaggio dai lavori di scavo del raddoppio della galleria autostradale di attraversamento del Gottardo e propone il riordino dello svincolo con la copertura parziale dell'autostrada. Il progetto (Premio Espace Suisse 2019) ha l'ambizione di riconnettere il villaggio di Airolo con il fiume Ticino con un nuovo fondovalle di 22 ettari dove sviluppare un centro turistico-ricreativo-sportivo con un nuovo ponte ciclabile, pedonale e sciabile per connettere il comprensorio sciistico al paese. Segnali di resilienza che puntano alla qualità, allo sport e al turismo, di una valle che intende resistere ed essere propositiva con progetti con una sostenibilità ambientale al passo con i tempi.

Diverso è il discorso a sud del traforo del Monte Ceneri. Lo scorso 22 giugno 2022 Peter Füglistaler, direttore dell'Ufficio federale dei trasporti, ha presentato la direzione di marcia del trasporto su binari in Svizzera fino al 2050 (in consultazione fino a ottobre 2022). L'attenzione si concentra sul raddoppio del tunnel di base del Lötschberg e sui trasporti ferroviari urbani negli agglomerati. Nessuna traccia di un prolungamento a Sud di AlpTransit (NFTA). «Ritardare la realizzazione della tratta di AlpTransit a sud di Lugano non è sostenibile, c'è una necessità impellente di migliorare la mobilità transfrontaliera tra Italia e Svizzera», lo sostengono gli otto sindaci della città dei laghi [3] (già rete urbana dei laghi [4] nella definizione del 2005 di ETH Studio Basel), che comprende oltre a Lugano, Bellinzona, Locarno, Mendrisio e Chiasso anche Como, Lecco e Varese [5]. Tramite la Regio Insubrica hanno sollecitato in luglio [6] 2022 il presidente della Confederazione elvetica Ignazio Cassis con una missiva che fa seguito a quella inviata mesi addietro all'ex premier Mario Draghi. I poli ticinesi dipendono sempre più dalla manodopera frontaliera (oltre 73'000 frontalieri in Ticino nel 2021, pari al 31% degli occupati) e il congestionamento viario diventa sempre più problematico. Il professor Remigio Ratti, che ha partecipato alla redazione del documento, precisa [7] che il traffico prodotto dalle varie categorie di convogli sull'asse ferroviario Chiasso-Milano dove viaggiano treni merci, treni passeggeri, Intercity, treni regionali e Tilo richiede delle tratte con un terzo binario. Dopo anni di recriminazioni, tale miglioria è in agenda entro il 2026, mentre il progetto per i quattro binari tra Milano e Chiasso è fermo dal 2003. Migliorare le infrastrutture a sud di AlpTransit, attualmente insufficienti è per Ratti indispensabile, anche in previsione del completamento in corso dell'alta velocità che collegherà presto la Liguria a Milano.

[2] Comune di Airolo, Dipartimento del territorio Repubblica e Cantone Ticino, USTRA, Land SRL, Citec Ingénieurs Conseils SA, Ingeni Zürich (dal 2017). Risanamento della galleria autostradale (2 tubi) e riqualifica del fondovalle di Airolo www.comuneairolo.ch

[3] Iniziativa «La Città dei Laghi» coniata dal gruppo Manifesto, composto da esponenti del mondo associativo, imprenditoriale, culturale e mediatico del territorio insubrico, ha rilevato nel 2021 la necessità di riflettere sulle opportunità offerte dalla realizzazione del progetto AlpTransit. www.regioinsubrica.org

[4] Diener R., Herzog J., Meili M., De Meuron P., Schmid C. (2006). *La Suisse, portrait urbain*. ETH Studio Basel, Institut pour la Ville Contemporaine. Basel: Birkhäuser

[5] www.laregione.ch 20.07.2022

[6] www.cdt.ch 19.07.2022

[7] www.tio.ch 18 lug 2022 – 19:51, Aggiornamento 19 lug 2022 – 09:24

Interessante notare come l'urgenza di veder completato AlpTransit Sud sia stata in grado di unire i sindaci della «Città dei laghi», con l'augurio che questa azione sia un primo virgulto per un futuro progetto strategico condiviso del territorio dei tre laghi esteso a tutta la Regio Insubrica.

RÉSUMÉ

Quels effets la nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NFLA) a-t-elle sur les territoires du canton d'Uri et du sud des Alpes ?

L'analyse MAG-B 2021 montre qu'au Tessin, l'ouverture du tunnel de base du Gothard (TBG) n'a pas eu un impact flagrant sur l'évolution de la population et de l'emploi. Bellinzona et Lugano confirment leur position de pôles de croissance, mais c'est dans le secteur autour de Bellinzona que la population et l'emploi connaissent le plus grand essor et que le développement des zones à proximité des gares est le plus dynamique. Les terrains et habitations y sont moins chers, ce qui explique sans doute cette tendance. Il n'y a pas eu de déplacement de centralité entre Sopraceneri et Sottoceneri, mais le clivage entre espace urbain et espace rural s'est accentué au sein du canton. Les territoires des agglomérations urbaines (le long des lignes ferroviaires) sont des moteurs de croissance, ce qui accroît la disparité entre les centres et la périphérie.

ZUSAMMENFASSUNG

Wie wirkt sich die neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) auf den Kanton Uri und die Alpensüdseite aus?

Die Analyse MGA-B 2021 hat gezeigt, dass sich die Bevölkerungs- und Beschäftigungsentwicklung im Tessin mit der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels (GBT) nicht wesentlich verändert hat. Bellinzona und Lugano sind Wachstumspole geblieben, wobei das wirtschaftliche und demografische Wachstum in der Region Bellinzona ausgeprägter ist und sich dort die Gebiete in Bahnhofsnähe dynamischer entwickeln. Grund für diesen Trend sind wahrscheinlich die niedrigeren Preise für Bauland und Wohnraum. Eine Verschiebung der Zentralitäten zwischen Sopraceneri und Sottoceneri blieb aus, jedoch verstärkte sich das Stadt-Land-Gefälle innerhalb des Kantons. Das Wachstum wird klar von den Agglomerationsgebieten (entlang der Bahnlinien) genährt, durch diese Entwicklung verstärkt sich die Ungleichheit zwischen den Zentren und der Peripherie.