

Zeitschrift: Vermessung, Photogrammetrie, Kulturtechnik : VPK = Mensuration, photogrammétrie, génie rural

Herausgeber: Schweizerischer Verein für Vermessung und Kulturtechnik (SVVK) = Société suisse des mensurations et améliorations foncières (SSMAF)

Band: 95 (1997)

Heft: 6

Artikel: Il significato per il Cantone Ticino di una nuova traversale ferroviaria alpina attraverso il San Gottardo

Autor: Gottardi, R. De

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-235351>

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: 10.02.2026

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

Il significato per il Cantone Ticino di una nuova traversale ferroviaria alpina attraverso il San Gottardo

Die Eisenbahnlinie am Gotthard ist für den Kanton Tessin und für die ganze Schweiz von grosser ökonomischer und ökologischer Wichtigkeit. Umweltmässig vermag AlpTransit die eigentliche Explosion des Lastwagen-Schwerverkehrs auf der Gotthardautobahn aufzufangen, indem sie die Verkehrsumlagerung auf die Schiene fördert, welche durch den Alpenschutzartikel der Bundesverfassung gefordert ist.

La ligne de chemin de fer du Saint-Gothard est d'une grande importance économique et écologique pour le canton du Tessin et pour toute la Suisse. Du point de vue de l'environnement, AlpTransit est à même d'absorber la véritable explosion du trafic des poids-lourds sur l'autoroute du Gothard en favorisant son transfert sur le rail, ce qu'exige l'article constitutionnel sur la protection des Alpes.

La linea ferroviaria del Gottardo è di grande importanza economica ed ecologica per il Canton Ticino e per tutta la Svizzera. La realizzazione della linea AlpTransit sarebbe in grado di assorbire l'autentica esplosione del traffico pesante in atto sull'autostrada del Gottardo, favorendo il trasferimento del traffico sulle rotaie, come è richiesto dall'articolo sulla protezione delle Alpi della Costituzione federale.

R. De Gottardi

1. La via del San Gottardo in una prospettiva storica

Il professor Basilio Biucchi, profondo conoscitore della storia economica elvetica e docente all'Università di Friburgo, ebbe a scrivere che «il fatto storicamente sempre fondamentale per il Ticino è il coincidere del problema economico con quello delle vie di comunicazione»¹⁾. In effetti la storia economica, sociale e politica del Cantone è stata, sin dalla sua nascita, largamente condizionata dallo sviluppo delle vie di comunicazione.

Eligio Pometta nel suo volume «Moti di libertà nelle terre ticinesi» scrisse che «gli avi nostri nel 1803, posti dinanzi al dilem-

ma se prima creare le scuole o le strade, dopo ponderata riflessione si decisero per queste ultime e costruirono innanzitutto, a prezzo di incredibili sacrifici, la strada maestra del Canton Ticino». Lo sforzo fu allora immenso se si pone mente al fatto che la quota per ammortamenti ed interessi del debito pubblico arrivò in certi anni ad assorbire la metà delle entrate del Cantone²⁾. Anche più tardi, negli anni 1870–1880, il governo cantonale sostenne vigorosamente la realizzazione del primo traforo ferroviario attraverso le Alpi svizzere, il San Gottardo.

L'Autorità cantonale si batté pure affinché oltre alla prevista linea principale, che puntava su Luino, fosse costruita pure una linea per Lugano e Chiasso, poiché, come scrisse il Consiglio di Stato al Consiglio federale nel 1877, «essa è indispensabile dal punto di vista economico, giacché essa sola potrebbe favorire lo sviluppo del commercio e dar vita ed incremento alle industrie nei due grossi distretti meridionali di Lugano e di Mendrisio».

Per sottolineare l'importanza della posta in gioco il Cantone sostenne l'opera anche con un contributo di 4 milioni di franchi, di cui uno accordato proprio per la costruzione della rampa del Ceneri: un sacrificio enorme per i bilanci dello Stato, pari a quasi la metà del debito pubblico esistente. Un secolo più tardi il Ticino combatté un'altra battaglia vincente: quella per l'inserimento della galleria del San Gottardo nella rete delle strade nazionali. La storia ha documentato che il Ticino ha conosciuto una dinamica economica favorevole grazie anche alle vie di comunicazione. Per rendersene conto basta osservare le sorti ben più anguste toccate ad altre vallate alpine rimaste lontano dai traffici. Le modalità dell'inserimento economico cantonale in queste vie sono certamente mutate nel tempo ed hanno costretto regioni ed operatori a rivedere e reinventare le opportunità per mettere a frutto le sinergie tra traffico ed attività economiche. La storia della someggiatura e del libero commercio dal XII al XVIII secolo, quella dell'avvento della ferrovia e dell'edificazione della rete delle strade cantonali nell' '800 ed infine l'epoca delle strade nazionali negli anni 1960–1980 lo testimoniano. Oggi, in un Paese ampiamente urbanizzato e solcato da una rete stradale capillare, il binomio tra economia e comunicazioni è forse divenuto meno evidente ma mantiene tuttavia la sua validità di fondo. Certamente la conserva per la ferrovia gottardiana, opera ormai secolare (fu inaugurata nel 1882) che mostra ancora rampe (fino al 28‰), gallerie e curve da ammirare al museo dell'ingegno e dell'intraprendenza umane del secolo scorso ma purtroppo non sono più in grado di vincere le sfide dei traffici del XXI secolo (ad esempio la velocità media di un convoglio viaggiatori è di circa 70 km/h).

2. La funzione del San Gottardo

L'itinerario del San Gottardo assolve funzioni di carattere internazionale, nazionale e regionale. Esso costituisce la via più diretta tra nord e sud delle Alpi, tra l'Eu-

¹⁾ B.M. Biucchi, Le strade nell'economia e nelle finanze del Cantone Ticino, in «Aspetti e problemi del Ticino d'oggi», Bellinzona 1964, pag. 121

²⁾ Ibidem, pag. 125

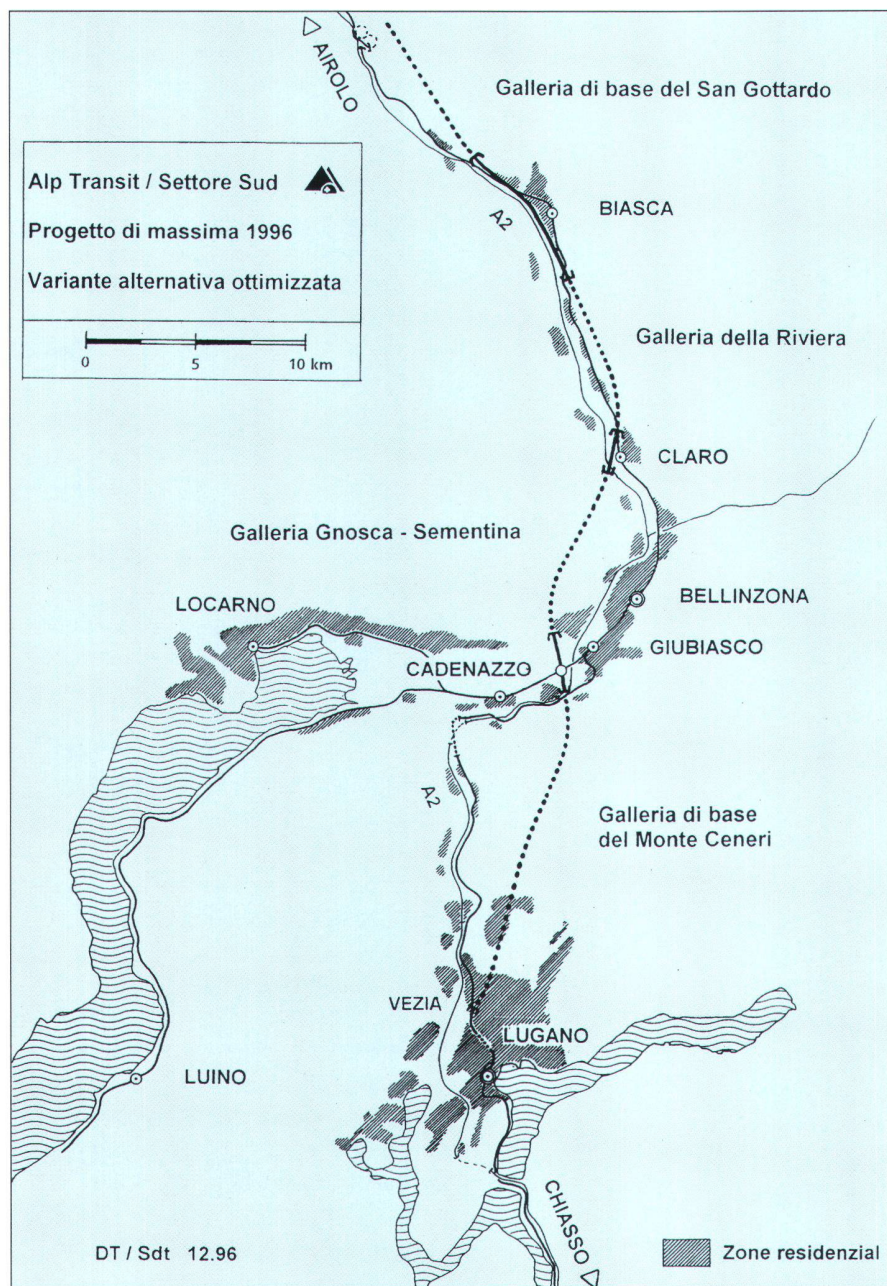


Fig. 1: AlpTransit / settore sud.

ropa settentrionale e quella meridionale. Non sorprende quindi la sua notevole attrattività sia nel settore stradale che in quello ferroviario così come per le merci che per i viaggiatori. In Svizzera il traffico stradale transalpino delle merci utilizza infatti la via del San Gottardo nella misura dei 4/5. Nel 1995 esso, nonostante la crisi, è cresciuto ancora mentre è invece diminuito agli altri valichi (Gran S. Bernardo, Sempione, S. Bernardino). La strada assolve un ruolo importante per l'eco-

nomia cantonale: infatti il 27% (1994) del traffico totale ha un carattere interno. Altrettanto importante è la funzione per l'economia nazionale: la quota del traffico import-export è del 21%. La ferrovia è «specializzata» sulle lunghe distanze e pertanto si osserva una quota di traffico di transito del 76% rispetto al totale. Il resto è costituito da traffico interno (9%) e da quello dell'import-export (15%) che pur se modesto in cifre relative e considerevole in valori assoluti.

Nel settore dei viaggiatori il San Gottardo assorbe circa il 60% dell'intero traffico ferroviario attraverso le Alpi svizzere. Sia la strada che la ferrovia svolgono un ruolo di primo piano a livello nazionale: circa i $\frac{2}{5}$ del traffico stradale ha origine e/o destinazione nel Cantone Ticino; nel settore ferroviario il valore corrispondente è del 70% circa.

3. Il significato economico di AlpTransit

Il vero significato economico del progetto, al di là delle certo rilevanti ricadute durante il periodo di costruzione (almeno 10 anni), va visto nel medio-lungo termine. La costruzione di una nuova ferrovia è in grado di migliorare sensibilmente l'attrattività della Svizzera e del Ticino quale localizzazione per attività legate soprattutto ai servizi, tra le quali il turismo gioca una funzione essenziale.

La riduzione dei tempi di percorrenza nel traffico dei viaggiatori – si prevede un loro dimezzamento – è tuttavia un «atout» fondamentale anche per altri settori economici, come dimostra ad esempio la dinamica sviluppatasi con l'aviazione di terzo livello insediata all'aeroporto di Lugano-Agno. Da un punto di vista strategico la Svizzera ed il Cantone Ticino verrebbero inseriti nella rete ad alta velocità europea confermando e riquilibrando la loro funzione di «cerniera» tra il nord ed il sud delle Alpi.

Se per contro l'opera non fosse realizzata o lo fosse altrove assisteremmo irrimediabilmente da spettatori alle sfide economiche del futuro, con il baricentro socio-economico e politico in movimento verso altri equilibri.

4. Il significato ambientale di AlpTransit

Una ferrovia moderna e competitiva deve tuttavia anche proteggere il delicato ecosistema alpino minacciato dalla vera e propria «esplosione» del traffico stradale, soprattutto quello pesante. La pro-

Der Artikel belegt einleitend, wie die ökonomische, soziale und politische Entwicklung des Kantons Tessin seit jeher eng mit der Entwicklung der Verbindungswege zusammenhing. Mit grossem Engagement förderte der Kanton Tessin 1803 die neue Gotthardstrasse, setzte sich in den Jahren 1870–1880 für die Realisierung des Gotthard-Eisenbahntunnels ein und kämpfte für die Erstellung der Ceneri-Linie der Eisenbahn, um so die Gebiete von Lugano bis Chiasso gut zu erschliessen. Im 20. Jahrhundert galten die Anstrengungen wiederum dem Einbezug des Gotthard-Strassentunnels ins schweizerische Nationalstrassennetz. Wenn auch heute die feingliedrige Strassenerschliessung und die ausgeprägte Urbanisierung den Zusammenhang zwischen Verkehrserschliessung und Entwicklung nicht mehr so klar erkennen lassen, besteht diese Abhängigkeit unverändert weiter. Während die Strassen einen neuen Standard aufweisen, muss die inzwischen bereits historische Bahnanlage für die Anforderungen des 21. Jahrhunderts angepasst werden.

Innerhalb der schweizerischen Alpenübergänge stellt der Gotthard die wichtigste Strassen- und Eisenbahnverbindung sowohl für den *Güter-* wie auch für den *Persönverkehr* dar. Er erfüllt *internationale, nationale und regionale Funktionen*. Die Eisenbahnlinie am Gotthard ist für den Kanton Tessin und für die ganze Schweiz von grosser ökonomischer und ökologischer Wichtigkeit. Vor allem langfristig weist das neue Werk wegen der Einsparung von Reisezeit und der Einbindung in das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz ganz wesentliche Verbesserungen der Standortgunst, v.a. im Tourismus, im Handel und im Dienstleistungssektor, auf. Umweltmässig vermag AlpTransit die eigentliche Explosion des Lastwagen-Schwerverkehrs auf der Gotthardautobahn aufzufangen, indem sie die Verkehrsumlagerung auf die Schiene fördert, welche durch den Alpenschutzartikel der Bundesverfassung gefordert ist.

Der Kanton Tessin schliesst an seine Tradition an und ist bereit, einen Beitrag von 400 Mio. Franken zur Verfügung zu stellen, um so die integrale AlpTransitlinie am Gotthard möglichst schnell umsetzen zu können.

Le développement économique, social et politique du Canton du Tessin est, depuis toujours, profondément lié au réseau des communications. Avec détermination politique et au prix d'importants sacrifices financiers, le Canton s'engagea en 1803 dans la construction du réseau routier tessinois et il apporta un soutien inconditionnel au percement du tunnel ferroviaire du St-Gothard et à la liaison vers Lugano et Chiasso à travers le Ceneri, durant la période 1870–1880. Plus récemment, la revendication pour l'insertion du tunnel du St-Gothard dans le réseau des routes nationales fut aussi couronnée de succès. Même si, dans la réalité actuelle d'un Tessin urbanisé et desservi par un réseau routier capillaire, l'interdépendance entre voies de communication et développement économique semble moins évidente, il n'en demeure pas moins que les liaisons au réseau national et international restent de première importance. Surtout pour le vieux réseau ferroviaire du XIX siècle qui doit être en mesure de relever les défis du trafic du prochain siècle. L'itinéraire par le St-Gothard est déjà aujourd'hui le chemin le plus important parmi les transversales routières et ferroviaires des Alpes suisses. Il remplit des fonctions irremplaçables au niveau *international, national et régional* pour le transport des *merchandises* et des *voyageurs*. L'importance économique réelle du projet AlpTransit pour l'économie cantonale – mis à part les effets inhérents à la période de construction de l'infrastructure – consistera en une nette amélioration de l'attrait comme zone de localisation de nouvelles activités productives, principalement dans le secteur tertiaire (commerce, tourisme, services financiers et de conseil, etc.). La réduction de moitié des temps de parcours et la liaison directe au réseau ferroviaire européen de grande vitesse, sera un atout important aussi du point de vue de la protection de l'environnement naturel. En effet le projet AlpTransit pourra préserver l'espace alpin de la charge extrême causée par la croissance continue du trafic routier de marchandises.

Aujourd'hui, le Canton du Tessin maintient sa ligne politique et démontre dans les faits sa volonté de contribuer à une réalisation rapide et intégrale d'AlpTransit à travers le St-Gothard: il propose un projet qui s'insère harmonieusement dans le paysage et se déclare prêt à contribuer financièrement pour l'équivalent de 400 millions de francs.

gressione del traffico pesante dall'apertura della galleria stradale è esponenziale. Da una media giornaliera di 675 veicoli

pesanti nel 1981 siamo giunti ai 3541 del 1996. Il tasso d'incremento medio negli ultimi 5 anni risulta così di circa il 9%; ciò significa che il traffico raddoppia ogni 7/8

anni. Esso, oltre a minacciare la funzionalità della strada nazionale N2, costituirà in prospettiva la fonte principale delle emissioni di No_x nel Ticino. Questa ten-

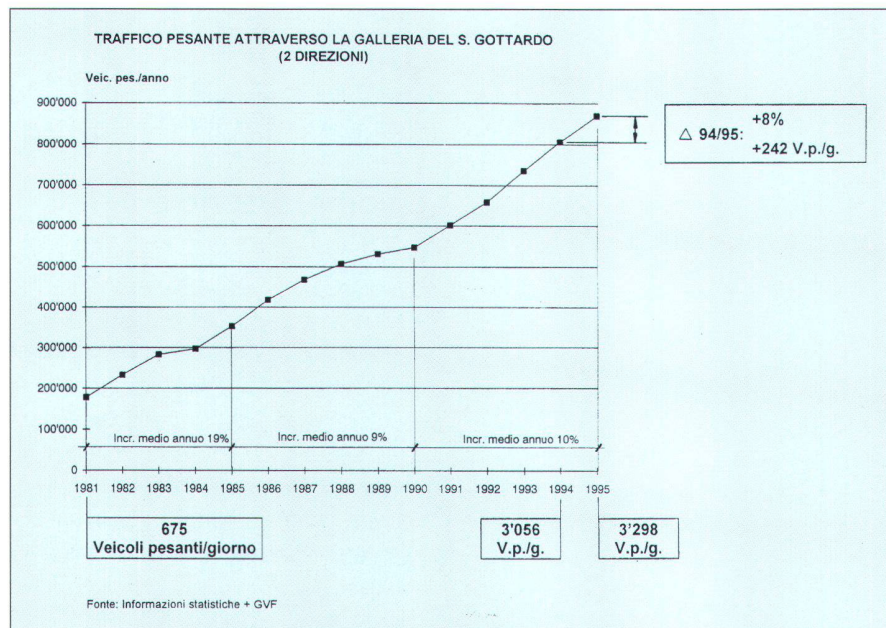


Fig. 2.

denza subirebbe un ulteriore e ben più marcato incremento se non agisse il freno dissuasivo costituito dal limite di peso delle 28 tonnellate.

La ferrovia del San Gottardo, che oggi trasporta comunque ancora i $\frac{3}{4}$ del tunnelaggio totale (ferrovia + strada) attraverso le Alpi svizzere, è in grado con il progetto AlpTransit di compiere un notevole guadagno di produttività grazie alla riduzione delle distanze, all'eliminazione delle rampe ed ai tempi di percorrenza più rapidi e di offrire così un'alternativa al traffico su strada. L'iniziativa delle Alpi comporta inoltre l'adozione di misure fiancheggiatrici in grado di favorire ulteriormente il trasferimento del traffico sulla rotaia.

5. I problemi ed i punti interrogativi aperti

Il Cantone Ticino ha da sempre sottolineato i vantaggi dell'opera, che assolve, meglio di ogni altra soluzione alternativa, funzioni di carattere internazionale, nazionale e regionale. Si è tuttavia anche indicata con fermezza la necessità di inserirla armoniosamente nel paesaggio. Con uno sforzo progettuale non indifferente e con una paziente collaborazione con gli enti locali, il Cantone ha elaborato e proposto un tracciato in grado di soddisfare le esigenze ambientali e paesaggistiche essenziali. Con le FFS si è pure recentemente raggiunto un accordo che conferma la validità tecnica della proposta can-

tonale. Il Cantone infine, riprendendo l'esempio degli antenati, si è dichiarato disponibile a sostenere finanziariamente l'opera fino ad un importo di circa 400 milioni di franchi.

A fronte di questa ferma volontà di procedere e di svolgere un ruolo attivo si sono manifestati a livello federale dubbi e timori culminati nella proposta del Consiglio federale del giugno 1996 di ridimensionare l'intero progetto sacrificando la linea di accesso da Biasca a Camorino/S. Antonino. Questa rinuncia si somma alla pecca iniziale del progetto che, a sud di Lugano, non prevedeva nulla, dimenticando un po' troppo facilmente le potenzialità del raccordo con la metropoli di Milano (circa 2 milioni di abitanti), situata a soli 50 chilometri dal confine nazionale. La tratta tra le gallerie di base del San Gottardo e quella del Ceneri è per contro importante, a giudizio del Cantone, per garantire sufficienti capacità, il traffico regionale a sud di Bellinzona verso Lugano e Locarno e per risanare fonicamente l'agglomerato di Bellinzona (circa 35'000 abitanti), già oggi attraversato da una linea che supera i valori d'allarme d'esposizione ai rumori.

Riccardo De Gottardi, dr. rer. pol., SVI
Capo della Sezione dei trasporti
CH-6500 Bellinzona



Ihr Trimble - Partner in der Schweiz für GPS-Lösungen

♦ Vermessung ♦ GIS-Datenerfassung ♦ Kartierung ♦ Präzisionsnavigation ♦ Maschinensteuerung ♦ Hydrographie

allnav, Obstgartenstrasse 7, 8035 Zürich, Tel. 01/363 41 37, Fax 01/363 06 22, e-mail: allnav@terra.ch, homepage: <http://www.terra.ch/allnav>