

Una metropolitana a cielo aperto

Mobilità - La nuova galleria di Alp Transit che attraversa il Monte Ceneri sarà inaugurata nel 2020 e permetterà di dimezzare i tempi di percorrenza tra Sopra e Sottoceneri: intervista a Riccardo De Gottardi

/ 18.02.2019
di Nicola Mazzi

Il traguardo si avvicina. La nuova galleria che attraversa il Monte Ceneri di Alp Transit sarà inaugurata alla fine del prossimo anno e i lavori stanno proseguendo secondo programma. Con Riccardo De Gottardi (direttore della Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità del Cantone) abbiamo voluto fare il punto della situazione. Per meglio comprendere come muterà il territorio della Svizzera italiana e capire i probabili cambiamenti legati alle nostre abitudini di spostamento.

Nel 2020 dovrebbe essere inaugurata la galleria di base del Monte Ceneri. A che punto siamo con i lavori e quando parte la fase di test?

I lavori avanzano secondo il programma. La Società Alp Transit Gottardo SA si trova nella fase dell'installazione della tecnica ferroviaria e conta di effettuare le prove d'esercizio nella primavera-estate del 2020 per poi consegnare gli impianti alle FFS, che a loro volta svolgeranno i test operativi. L'avvio del servizio commerciale è a oggi pianificato per il 13 dicembre 2020.

Quali sono le principali novità introdotte da questo nuovo collegamento?

In parallelo alla nuova opera, che è stata progettata e realizzata tenendo conto delle più avanzate tecnologie e dell'esperienza acquisita con la galleria di base del Lötschberg e del San Gottardo, sono in corso lavori per il potenziamento della linea esistente e per l'ampliamento dei profili di tutte le gallerie. Si disporrà così di un percorso ferroviario di pianura, veloce, più corto, con maggiore capacità e con la possibilità di impiegare treni viaggiatori a due piani e di trasportare casse mobili e semirimorchi con profilo laterale fino a 4 metri.

In che modo cambierà la mobilità in Ticino?

La galleria del Monte Ceneri accorcerà i tempi di percorrenza dal Sottoceneri verso le città d'Oltralpe di circa 15 minuti. Zurigo disterà da Lugano circa un'ora e quarantacinque minuti. La nuova opera consente poi al traffico regionale ticinese di assumere i caratteri di una metropolitana. Infatti i collegamenti interni al Cantone diventeranno molto più rapidi, saranno più frequenti e confortevoli.

Quanto si accorceranno i tempi di viaggio? Può fare degli esempi?

I tempi di percorrenza tra Sopra e Sottoceneri si dimezzeranno. Tra Bellinzona e Lugano, ad esempio, saranno di circa 14 minuti e tra Locarno e Lugano di 30 minuti, senza la necessità di cambiare a Giubiasco, come avviene oggi.

Quali saranno le nuove fermate di questa linea ad alta velocità? Sono in corso lavori su altre stazioni (dopo aver terminato quelli a Bellinzona e Locarno)? Saranno pronte per

quella data?

Le fermate dei treni internazionali e nazionali saranno a Bellinzona e Lugano. I servizi regionali su ferro (TILO, FLP, Centovallina) e su gomma saranno organizzati per assicurare le coincidenze in queste stazioni ed estendere i benefici della nuova opera a tutto il territorio cantonale.

Ci si sta preparando da oltre un decennio all'arrivo di Alp Transit: dal 2004 i servizi sono stati regolarmente potenziati e sono state rinnovate o lo saranno a breve diverse stazioni: Lugano, Bellinzona, Locarno-Muralto, Paradiso, Mendrisio, Chiasso. Alcune nuove fermate sono già state attivate (Riazzino, Stabio, Mendrisio S. Martino, Castione-Arbedo) e altre lo saranno con l'apertura del Ceneri o immediatamente dopo (S. Antonino, Minusio, Bellinzona-Piazza Indipendenza).

Aumenteranno i collegamenti pubblici regionali per arrivare alle stazioni principali di AlpTransit?

È in fase di avanzata progettazione il potenziamento mirato dei servizi su gomma urbani e regionali in tutto il Cantone a partire dal dicembre 2020. Si tratta di interventi concepiti nell'ambito dei Programmi di agglomerato con le Commissioni regionali dei trasporti, i Comuni interessati e le imprese di trasporto. L'impegno principale sarà nel Locarnese e nel Luganese dove l'incremento sarà particolarmente rilevante, dopo che nel Mendrisiotto e nel Bellinzonese sono già state introdotte importanti innovazioni a partire dal 2015.

Con la nuova linea ferroviaria aumenteranno anche i costi dei biglietti? Può fare degli esempi?

La competenza per la definizione delle tariffe è delle imprese di trasporto e avviene sul piano nazionale. L'ultimo incremento è avvenuto a fine 2016. Al momento non sono note intenzioni per un nuovo aggiornamento.

I vecchi treni continueranno a viaggiare o saranno sostituiti tutti? E l'attuale linea resterà o sarà in parte smantellata?

I collegamenti nazionali e internazionali saranno in linea di principio svolti con nuovi e modernissimi treni denominati «Giruno». Quelli regionali lo saranno con i treni FLIRT che già conosciamo.

La linea attuale sarà mantenuta. Essa, oltre che a eventuale sostituzione della nuova galleria, consente di servire la stazione merci di Lugano-Vedeggio e avrà ancora un servizio regionale per l'Alto Vedeggio.

Quali le aspettative quantitative (numero di passeggeri) del Cantone sull'uso della nuova linea ferroviaria?

Le valutazioni svolte attraverso il cosiddetto «modello di traffico» sulla base degli scenari di sviluppo della popolazione e dell'economia nonché della nuova offerta di servizi lasciano intravedere un raddoppio dell'utenza entro il 2030.

I viaggiatori trasportati dall'avvio dei servizi TILO nel 2004 fino al 2017 sono già peraltro più che raddoppiati, ciò che è molto incoraggiante. Un'offerta di elevata qualità consentirà al trasporto pubblico di svolgere un ruolo importante nella gestione della mobilità in Ticino.

La linea Alp Transit, come si sa, è monca perché la continuazione a sud di Lugano è un progetto che appartiene al futuro. Dopo la raccolta firme si è mosso qualcosa a Berna? C'è qualche apertura per completare la linea? In quali tempi?

Alp Transit è incompleta nel senso che manca una nuova linea tra Biasca sud e Camorino (il cosiddetto aggiramento di Bellinzona) e a sud di Lugano fino al confine. Anche a nord, fino a Basilea, non sono state ancora predisposte linee nuove. Ciononostante la capacità del sistema che «combina» le nuove opere con la linea esistente potenziata permetterà un considerevole aumento della capacità e della qualità dei servizi (velocità più elevata, treni più lunghi e più pesanti, carrozze a due piani). La realizzazione dell'intero completamento da confine a confine comporta costi molto elevati, dell'ordine di grandezza di una ventina di miliardi di franchi, di cui poco meno della metà in Ticino.

Constato che oggi l'attenzione politica a livello federale è rivolta alla direttrice est-ovest. Nei Paesi vicini non si intravedono peraltro impegni vincolanti per approntare capacità supplementari mentre il Brennero è in costruzione e tante incertezze sono ancora presenti sul nuovo corridoio del Moncenisio tra Francia e Italia.

Un nuovo impegno per l'asse nord-sud, inevitabilmente molto rilevante, non sembra possa avere seguito nell'immediato. Il Consiglio di Stato ha chiesto tuttavia di avviare la progettazione. Le recenti proposte del Consiglio federale per il prossimo pacchetto misure per lo sviluppo della rete entro il 2035, il cui costo ammonta per tutta la Svizzera a circa 12 miliardi di franchi, è attualmente al vaglio del Parlamento.