

# Risanamento del tunnel del Gottardo: ne discuteremo tutti insieme!

— **Katya Cometta** —  
presidente ALRA

La scelta concordata di rimandare ad un comitato cantonale ad hoc la discussione sul tema del tunnel di risanamento del Gottardo non è un'idea nata in modo estemporaneo. E', infatti, la logica e ponderata conseguenza di una serata a porte chiuse che ALRA ha dedicato all'argomento, invitando i candidati alle Federali e la Direttiva

*L'obiettivo era quello di verificare se vi fosse la volontà, da entrambe le parti, di dialogare con nuove dinamiche su un tema che innegabilmente è e sarà controverso. Capiamoci, discutiamone, cerchiamo di comprendere le reciproche motivazioni, le preoccupazioni degli uni e degli altri dimostrando da un lato di saper dialogare e dall'altro di saper rispettare responsabilmente le idee altrui. Una nuova polarizzazione fra favorevoli e contrari, fra presunte maggioranze e presunte minoranze, fra buoni e cattivi non porterebbe nulla*

*non solo al dibattito ma anche elettorale. Il risultato desolante del PLR nel Mendrisiotto lo scorso aprile a fronte di un trionfo nella stessa regione del direttore del Dipartimento del territorio è il risultato di questa logica «illogica» dalla quale occorre saper uscire. L'esito della discussione franca iniziata qualche giorno fa a Mendrisio sulle reciproche barricate, ma proseguita poi con grande pacatezza e con la consapevolezza che siamo tutti nella stessa squadra, hanno indotto l'Ufficio presidenziale per voce di Nicola Pini a chiedere ad ALRA di ripetere l'esercizio, questa volta con tutto il comitato cantonale. Se il PLR saprà adottare questa stessa via di dialogo allora anche il tema del tunnel di risanamento del Gottardo diventerà un argomento condiviso capace di raccogliere consensi a 360 gradi per il modo in cui è affrontato. Nulla è mai tutto giusto o tutto sbagliato: le vie intermedie, quelle che sanno conciliare tutte le sensibilità, sono espressione del metodo liberale.*

*Per avvicinarci alla discussione del comitato cantonale vi proponiamo una serie di spunti, gli stessi sorti e condivisi durante la serata a porte chiuse citata. Ne discuteremo tutti insieme.*

## Sicurezza nel tunnel attuale, un non argomento

L'argomento, in verità sempre meno evocato dai sostenitori del secondo tunnel, della sicurezza dell'attuale galleria è un non tema. Le nuove tecnologie di auto e camion, quando saranno applicate a tutti i veicoli, renderanno uno scontro praticamente impossibile (regolatore di distanza e controllo corsia presenti in alcuni nuovi modelli già sul mercato). Se esiste un luogo ideale in cui è possibile controllare o addirittura «telecomandare» un'auto è proprio un tunnel. Eventuali rischi residui legati proprio alla particolarità della galleria renderebbero la sicurezza pari ai rischi che ci sono lungo qualunque altra strada. Con il raddoppio, in realtà, il trasporto di merci pericolose attraverso il Gottardo, attualmente proibito nel tunnel, verrebbe verosimilmente a cadere comportando, nei fatti, un aumento del rischio di incidenti maggiori lungo l'asse Chiasso-Basilea. E dulcis in fundo... più traffico = più incidenti..

## Con il raddoppio della galleria il traffico aumenterebbe sensibilmente

Una seconda canna indubbiamente fluidificherebbe il traffico e risolverebbe alcune code legate agli incidenti, incentivando l'uso della strada. Ciò avrebbe conseguenze importanti sulla già congestionata viabilità del Sottoceneri. Si tratta di una realtà, quella della congestione permanente delle vie di comunicazione da Lugano nord al confine (Chiasso, Stabio, Novazzano, Mendrisio, Ponte Tresa), che a nord del Ceneri interessa solo la strada per Locarno. Ai Leventinesi che sono indispettiti dalle colonne sulla A2 resta la possibilità di usufruire della strada cantonale, mentre nel Mendrisiotto il congestionamento sull'integralità delle vie di comunicazione (anche su quelle locali di via a traffico addirittura limitato) nelle ore di punta è quotidiano.

## Due tunnel senza aumento della capacità? Una questione di credibilità

Né i detrattori del secondo tunnel né la maggior parte della popolazione ticinese crede seriamente che in due tunnel con



Katya Cometta: «Se il PLR saprà adottare la via del dialogo allora anche il tema del tunnel di risanamento del Gottardo diventerà un argomento condiviso capace di raccogliere consensi a 360 gradi per il modo in cui è affrontato»



spazio per quattro corsie se ne userebbero unicamente la metà. Affermare il contrario è oggettivamente temerario. Come poter credere, infatti, il contrario constatando come il Governo stia violando da decenni la costituzione e la legge varata dal Parlamento non applicando il limite dei 650'000 camion in transito attraverso le Alpi? Lo spostamento dell'applicazione di una legge voluta dal popolo e approvata dalle Camere non è la premessa ideale ad una fiducia che per forza di cose viene meno.

Un ostacolo artificiale: gli accordi con l'UE prevedono che non vi possano essere ostacoli artificiali alla circolazione delle auto e camion attraverso l'Europa. E' semplice logica (ma anche opinione di giuristi internazionalmente riconosciuti), che in due tunnel con spazio per 4 corsie il non dipingere una linea orizzontale in più per definire due corsie è da interpretarsi come un ostacolo. L'ipotesi che la Svizzera debba cedere alle pressioni esterne non è remota. Su altri temi il percorso è stato quello di adeguamento, di concessione.

Buona parte dei fautori del raddoppio ammette implicitamente o addirittura esplicitamente di volere quattro corsie agibili sotto il Gottardo. Chi esclama di essere «stufo delle code» deve essere consapevole che solo una minima parte

Una chiusura «preparata» del Gottardo, è l'occasione per spingere il traffico di merci di transito sulla ferrovia



di esse è causata da incidenti o pannes: le code estive si formano per il congestionamento del traffico e quindi l'unico modo per evitarle è aprire quattro corsie, un'ammissione di voler raddoppiare la capacità e non di voler mantenere lo stesso carico veicolare attuale.

## Tre miliardi sono uno sproposito. Ben altri sono gli investimenti da progettare nella mobilità

Ben altre sono le priorità infrastrutturali legate alla mobilità in Ticino: il collegamento Bellinzona-Locarno, il completamento di AlpTransit a sud di Lugano, la viabilità che gravita attorno alla Capitale, nel Luganese, nel Mendrisiotto con una revisione sensata dei Piani viari, la realizzazione di veri P&R e un costante miglioramento del servizio Tilo. La realizzazione di queste fondamentali opere sarà frenata dall'investimento per il raddoppio del tunnel. L'investimento nella tecnologia ferroviaria è un investimento nel futuro del polo ferroviario delle Officine, mentre un altro tunnel

è un regalo alle multinazionali delle costruzioni che sul territorio non lasciano nulla in modo durevole. Le navette contribuiranno a garantire lavoro al Polo ferroviario e alle ditte di costruzione e artigiani locali; un tunnel dà principalmente lavoro a qualche multinazionale specializzata.

## Per il risanamento del tunnel ci sono soluzioni migliori di quella proposta dalla Confederazione

Esiste una proposta di risanamento del tunnel attuale assai meno invasiva di quella pensata dalla Confederazione. Per limitare la durata nel tempo dei lavori e quindi una chiusura pluriennale, l'ipotesi alternativa prevede di effettuare i lavori solo durante i mesi invernali, uno sforzo nel mantenere il passo aperto più a lungo, procedere alla realizzazione *light* di stazioni di trasbordo efficaci per il traffico veicolare e ridurre la portata dei lavori nel tunnel evitando di cedere alle esigenze europee quali, ad esempio, l'innalzamento della volta. Questo consentirebbe di dimezzare (almeno) la durata dei lavori. Questa precisa scelta di non adeguamento alle esigenze europee è già stata applicata ad esempio nell'Arlberg tunnel

## Per non rimanere isolati

Il programma di lavori previsto dalla Confederazione chiuderà completamente il collegamento nord-sud per almeno 140 giorni, durante i quali non ci saranno le alternative proposte dai contrari al raddoppio. Con AlpTransit avremo più turisti e meno traffico sul Gottardo: viaggiare in treno supervelocemente e proseguire poi fuori stazione con mezzi pubblici o auto del servizio Mobility diverrà la regola. Un guadagno in termini di mobilità anche a beneficio dei turisti.

Le stazioni di trasbordo pensata da Iniziativa delle Alpi separano le necessità del traffico interno (piccole stazioni di trasbordo merci) dalle stazioni di trasbordo internazionali e dalle navette per le automobili (Airolo-Göschenen).

I lavori previsti non corrispondono alle necessità effettive di un tunnel del futuro, dove transitano auto e camion poco inquinanti, ma si orientano alle richieste attuali in particolare dell'Unione europea. E' possibile lavorare al tunnel solo d'inverno per evitare troppe colonne estive e accorciando i lavori con una versione *light* del rinnovo. Con una chiusura «preparata» abbiamo l'occasione per spingere il traffico di merci di transito nella direzione prevista dalla costituzione: sulla ferrovia! AT/KC