

La coda al Gottardo si è accorciata

Ridotte in media le colonne al portale della galleria alpina. È Zurigo l'area più congestionata

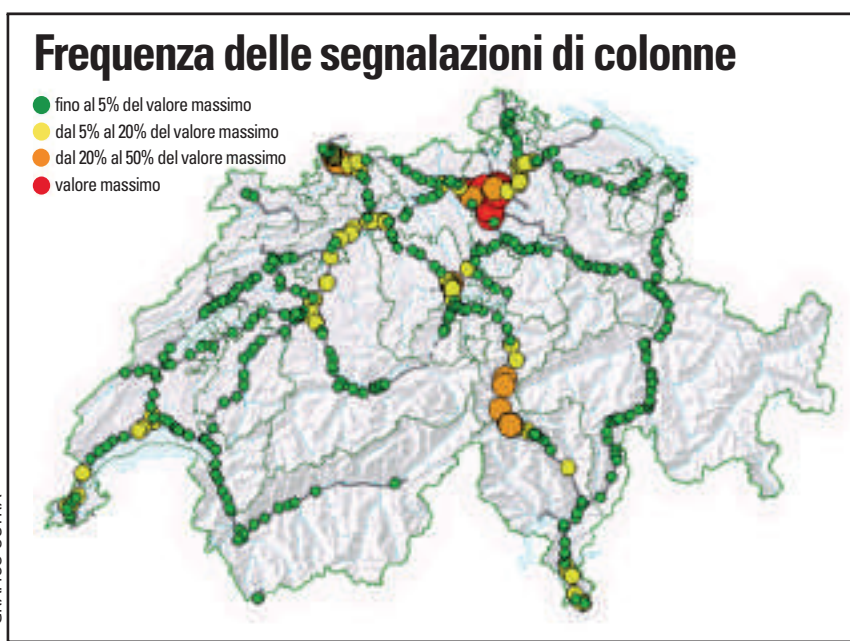
di Katya Cometta

«Sulle strade fortemente trafficate della Svizzera le colonne sono inevitabili. Annualmente in coda si perdono 33 milioni di ore che, economicamente, generano costi dell'ordine di 1,2 miliardi di franchi». A scrivere questa incontrovertibile affermazione è la Centrale nazionale di gestione del traffico attiva dal 2008 ad Emmenbrücke che fornisce indicazioni assai interessanti per meglio comprendere anche le apparentemente curiose scelte della Confederazione in ambito di mobilità.

Innanzitutto è bene sapere che dal 1960 il traffico stradale privato è aumentato di «quattro volte e mezzo» ed entro il 2030 è previsto un ulteriore incremento «di almeno il 20%». Ancora maggiore sarà la crescita del traffico di merci. Ovviamente questa continua e costante lievitazione genera sempre più frequenti code e ingorghi che colpiscono prevalentemente i tratti extra-urbani e gli agglomerati di Ginevra, Losanna, Berna, Lucerna, Basilea, Zurigo e Lugano (cfr. Prospettive del traffico viaggiatori in Svizzera, Ufficio federale di statistica/Ustra, 2009).

Da e per la Svizzera

Il nostro traffico è, però, un traffico che ha principalmente quale origine o destinazione la Svizzera stessa: solo marginale è quello di semplice attraversamento. Il dato è essenziale per



comprendere quel che accade anche in Ticino dove l'impressione di essere invasi da transiti parassitari è assolutamente ingiustificata: l'87 per cento delle persone in entrata nel nostro Paese ha quale destinazione la Svizzera. Delle circa 650'000 persone che varcano in entrata il confine elvetico ogni giorno il 34% è costituito da persone domiciliate in Svizzera che rientrano dall'estero, il 53% sono persone domiciliate all'estero che entrano in

Svizzera brevemente (42%) o vi soggiornano per più di un giorno (11%). Il resto è costituito da persone che si limitano ad attraversare la Svizzera (transito, 13%). Sono cifre inconfutabili che dovrebbero mutare il nostro atteggiamento nei confronti del traffico che ci attanaglia. Soprattutto ci dovrebbe consentire di elaborare e proporre strategie di contenimento ed incanalamento efficaci e non frutto di leggende metropolitane. Un fatto

è sicuramente vero: «Particolarmente lunghe sono le code che si formano all'Ascensione, a Pasqua e all'inizio delle vacanze estive», dice la centrale di gestione del traffico. Sapere ciò non è sufficiente: occorre capirne le dinamiche e se questi ingorghi siano epocali e plurichilometrici oppure semplici e normali rallentamenti dovuti a un ciclico spostamento di persone in momenti puntuali dell'anno.

L'Ufficio federale delle strade nel suo rapporto 2009/2010 su flussi e gestione del traffico evidenzia che «i congestionamenti della rete viaria restano la causa principale delle colonne. Quasi i due terzi delle code registrate sono imputabili ai congestionamenti che si formano su tratti relativamente corti nei grandi agglomerati».

L'area di Zurigo...

Incidenti e cantieri hanno una rilevanza minore. L'area di Zurigo «si riconferma quale principale punto di congestionamento della Svizzera». Basti pensare che dal 2003 ad oggi il numero di code registrato lungo la circonvallazione tra la città e Winterthur è praticamente raddoppiato e costituisce, da solo, quasi un terzo delle ore di coda rilevate sull'intera rete delle strade nazionali. L'apertura della nuova circonvallazione ovest non solo non ha decongestionato la situazione ma è addirittura all'origine di nuovi problemi. Anche a Berna e Basilea, Losanna e Ginevra il traffico pendolare causa ingorghi, così come

la A1 in alcuni suoi tratti registra flussi di traffico sostenuti che determinano rallentamenti anche consistenti.

... e quella ticinese

E le code al Gottardo? Beh, rispetto alla A1, sulla A2 tra Erstfeld e Biasca si rileva un volume di traffico decisamente minore. Eppure questo tratto causa «circa il 13% delle ore di coda complessive rilevate sulla rete delle strade nazionali. Queste si formano in particolare durante i fine settimana del periodo estivo, tra Pasqua e le vacanze autunnali».

La lunghezza delle colonne da e per il Ticino negli ultimi anni è, però, scesa sotto la soglia di allarme registrata in passato. Al Gottardo si considerano tollerabili e collaterali alla funzionalità del tunnel stesso code con una lunghezza compresa tra i 4 e i 7 km e Viasuisse ha confermato che anche in occasione della recente Pasqua le colonne non hanno superato i 7 km. La percezione soggettiva molto ticinese del problema è, quindi, diversa dalla constatazione oggettiva e appare, quindi, meglio comprensibile l'esternazione della Consigliera federale Doris Leuthard per la quale i problemi di traffico legati al Gottardo sono decisamente secondari rispetto a quelli del traffico attorno ai maggiori conglomerati urbani: ciò non dovrebbe, comunque, impedire un ripensamento della gestione dei flussi di traffico in direzione sud.

I turisti tirano dritto e non per colpa della fila

Come spiegarsi, altrimenti, la paziente attesa dei vacanzieri ai caselli italiani?

Spalmare le vacanze «lunghe» su più mesi, come ha chiesto la direzione di Ticino Turismo non è concretamente fattibile alla luce del contesto legale e scolastico in vigore in Svizzera. La Confederazione stabilisce che l'inizio dell'anno scolastico è «compreso fra metà agosto e metà settembre». Da lì si parte per aggiungere 36,5 settimane obbligatorie di scuola e le vacanze stabilite seguendo, per costume e cultura, il calendario cristiano (Natale, Pasqua), più quelle autunnali e quelle sportive invernali (o di Carnevale). Per quelle estive restano, quindi, luglio e agosto, con una variabile di due settimane a fine giugno o due settimane ad inizio settembre.

Il calendario scolastico annuale, poi, è stabilito da ogni singolo Cantone di anno in anno e non è assolutamente uguale ovunque. In realtà è vero il con-

trario: uguali sono gli inizi delle ferie natalizie. Solo quelle (e Harmos nulla ha a che vedere con l'armonizzazione delle vacanze, come erroneamente affermato da Ett).

La convinzione, inoltre, che le colonne al Gottardo siano all'origine del calo dei pernottamenti turistici in Ticino è altrettanto errata. Se così fosse i dati sugli arrivi in costante aumento registrati nel nostro Cantone non si spiegherebbero: da noi si continua a venire massicciamente ma ci si ferma meno a lungo (da cui il calo del numero dei pernottamenti), questo è il vero problema. Il direttore di Svizzera Turismo Jürg Schmid presentando un sondaggio in base al quale i turisti confederati identificano tra l'altro nel traffico il deterrente a recarsi in Ticino, aveva affermato che questa era la percezione soggettiva e non quella oggettiva

da parte del potenziale turista. La soggettività gioca un ruolo essenziale nella percezione del problema traffico, e lo gioca soprattutto a sud delle Alpi: un cambiamento di atteggiamento contribuirebbe a riportare entro le normali dinamiche di un traffico vacanziero quel che accade ai portali del San Gottardo che, tra l'altro, è inferiore a quanto registrato ai principali caselli autostradali italiani o lungo la micidiale circonvallazione di Bologna che pure i turisti sopportano lungo il loro tragitto.

Chiediamoci, piuttosto, perché il picco dei pernottamenti in Ticino coincide con l'apertura del tunnel autostradale. Da allora il turismo da noi ha iniziato il suo declino, costante fino al 2000 e nettamente peggiore negli ultimi dieci anni. Forse c'è una correlazione, o forse no, ma varrebbe la pena

approfondire. I problemi del traffico elvetico e del turismo ticinese sono evidentemente molti, e ciò indipendentemente dai nuovi investimenti in atto in questi anni nel settore.

Il fatto che i nuovi progetti turistici in via di realizzazione in Ticino siano alcuni e plurimilionari non significa granché perché da noi i turisti arrivano, ne arrivano tanti, solo che si fermano poco.

Su traffico, tunnel e turismo è tempo di elaborare strategie ed approcci che siano rigorosamente innovativi, aperti a nuove sfide e assai più coraggiosi di quelle avanzate sin qui da chi è intervenuto nel dibattito senza aver voluto, o saputo, approfondire veramente un problema complesso che non può essere liquidato con proclami o frasi fatte, slogan o soluzioni pressapochiste nemmeno originali. K.C.



In attesa... di raggiungere il mare

Aet senza carbone, quanto si spende?

Nuovo governo e nuova maggioranza relativa nell'esecutivo cantonale. Come la pensa oggi il Consiglio di Stato sull'iniziativa popolare «Per un'Aet senza carbone» e sul controprogetto del Gran Consiglio, entrambi al voto il prossimo 5 giugno? Lo chiede in un'interrogazione Nenad Stojanovic, deputato socialista. Il granconsigliere del Ps non si limita a una domanda generica sull'oggetto in questione, ma vuole altresì sapere «quanto intende spendere il Cantone per la campagna referendaria, con quali modalità e con quale impiego di risorse umane».

In particolare, si legge nell'interrogazione, quanti soldi saranno investiti nella campagna a favore dell'iniziativa e contro il controprogetto e quanti, invece, contro l'iniziativa

e a favore del controprogetto? E ancora - chiede inoltre Stojanovic - quanto intende spendere l'Azienda elettrica ticinese (Aet) e con quali modalità? Non da ultimo, «Il Consiglio di Stato intende intervenire presso l'Aet affinché quest'azienda pubblica non spenda soldi nella campagna referendaria, siccome ciò rischierebbe di avvantaggiare oltre misura solo una parte e costituirebbe quindi un sostegno parapubblico ingiustificato in favore della maggioranza parlamentare, ignorando del tutto la posizione della minoranza che si è espressa per l'iniziativa e contro il controprogetto?». Aet, è bene ricordarlo, auspica un sì popolare alla centrale tedesca a carbone di Lünen, o meglio alla partecipazione ticinese tramite la propria azienda cantonale.

Centocinquanta anni in altitudine

Importante anniversario del Cas. Il clou dei festeggiamenti a Lugano

Sui monti, d'inverno e d'estate, come a fine Ottocento quando salire sull'alpe era cosa frequente, ma per garantirsi un futuro. Pochi i fortunati di allora che si armavano di sci, piuttosto che di scarponi, solo per diletto. Per pura passione. Eppure già allora, nel 1886, ci fu chi pensò valesse la pena anche nella Svizzera italiana «socializzare» l'antico e genetico amore per la montagna con la costituzione di un club. Nasce così il Cas, Club alpino svizzero sezione Ticino che quest'anno festeggia i 125 anni di attività.

Si è già iniziato a gennaio con il programma delle manifestazioni rievocative; vere e proprie escursioni con gli abiti e le attrezzature d'epoca. Il clou è per il 13, 14 e 15 maggio al Palacongressi di Lugano con un programma davvero



Trekking da Corticiasca con l'attrezzatura d'epoca, lo scorso gennaio

ricco e interessante. Si inizierà venerdì 13, alle 18, con un'arrampicata (dimostrazione) «Boulder» e su parete per

ragazzi, nell'area esterna al Palacongressi. Seguirà alle 20 la premiazione del concorso arti visive e mezz'ora più tardi

si terrà una serata speciale sull'alpinismo di ieri, oggi e domani con protagonisti due alpinisti di fama internazionale che incarnano il passato e il presente, ovvero Kurt Diemberger e Matteo Della Bordella.

Il giorno dopo, sabato 14, alle 17.30, si parlerà ancora di alpinismo con Romolo Nottaris, Tiziano Zünd, Fulvio Mariani e Giovanni Quirici che presenteranno alcuni filmati di celebri scalate. Seguirà «l'aperitivo del 125esimo» e la proiezione del film-documentario di Arnold Fanck «Im Kampf mit dem Berg» la cui colonna sonora sarà eseguita dal vivo dall'Orchestra della Svizzera italiana diretta da Antonello Manacorda. Un vero evento. Domenica 15, infine, dalle 8 alle 18, Campionato svizzero di arrampicata Boulder.

Scuola universitaria professionale della Svizzera italiana
Dipartimento scienze aziendali e sociali

SUPSI

Scopri il futuro che c'è in te.

Presentazione del Bachelor in Economia aziendale 2011-2012
Giovedì 12 maggio alle 17.30 - 5° piano Palazzo E · Manno

openday
12 maggio