

# Raddoppio: una questione di rispetto...

— **Sinue Bernasconi** —

membro ALRA e vicepresidente GLRT

La galleria autostradale del San Gottardo è in servizio da una trentina d'anni. Tra il 2020 e il 2025 dovrà essere risanata integralmente sia per un rinnovo strutturale sia per un adeguamento alle norme e alle direttive per migliorarne la sicurezza. E proprio sul tema della sicurezza, Sinue Bernasconi si chiede se non sia uno «specchietto per le allodole»

«Le autostrade svizzere, con una media di meno di due morti per miliardo di chilometri percorsi, sono considerate tra le più sicure in Europa. Statisticamente parlando, il rischio di essere coinvolti in un incidente in galleria è addirittura leggermente inferiore che sui tratti a cielo aperto». Così rispondeva il Consiglio federale a un'interpellanza di un deputato ticinese inerente la sicurezza all'interno della galleria autostradale del San Gottardo nel 2012. Difatti, oggettivamente, il traforo del Gottardo garantisce degli elevati standard di sicurezza grazie alle diverse misure implementate durante gli anni passati. Tra le principali possiamo annoverare: il sistema «contagocce» (massimo 1'000 unità/vettura per ora e direzione), il miglioramento della segnalazione del cunicolo di sicurezza e il più recente «termoportale», che blocca i camion surriscaldati prima del tunnel. Inoltre, oggi, le merci pericolose non possono transitare nel tunnel e dunque, in genere, non passano sulle strade ticinesi: è molto probabile che questo divieto non possa più essere mantenuto con un doppio tunnel, facendo tornare i camion potenzialmente pericolosi sulle nostre strade. Altro elemento da non sottovalutare è l'evoluzione tecnologica, la quale fornisce già oggi sistemi di controllo della distanza e del mantenimento in corsia. Sembra dunque realistico che fra qualche decina d'anni praticamente tutti gli autoveicoli disporranno di queste apparecchiature, rendendo uno sconto molto improbabile. In definitiva, il tema «sicurezza» viene quindi utilizzato troppo spesso in modo



improprio dai promotori del Raddoppio, i quali, facendo leva sulle paure della gente, tentano di persuaderci della necessità di un secondo traforo al fine di ridurre la frequenza e la gravità degli incidenti. Attenzione a non farsi abbagliare da questi nobili propositi: secondo l'UPI (Ufficio prevenzione infortuni, 2013) un leggero aumento del traffico giornaliero (3%) annullerebbe i benefici in materia di sicurezza dovuti al Raddoppio. Oltre a ciò, le statistiche parlano chiaro: negli incidenti gravi è (quasi) sempre stato coinvolto un camion. E' quindi logico prodigarsi nell'attuazione concreta della politica di trasferimento, e cercare di spostare almeno la metà degli autocarri oggi in transito attraverso le Alpi sulla via ferrata, alla Costituzione e alla LTrasf (Legge sul trasferimento del traffico merci). Sempre ragionando in termini statistici,

anche se è delicato quando si tratta di vite umane, bisogna tener presente che investendo in Svizzera 100 milioni nelle zone 30 si salverebbero dalle 100 alle 150 vite



all'anno, contro le 1,5 risparmiate grazie al Raddoppio. Se si giustificano i 3 miliardi in più spesi per un risanamento con raddoppio, inneggiando a una maggior sicurezza, ci si aspetta anche che la riduzione dell'incidentalità sia proporzionata all'investimento. Un intervento prevedente l'installazione di un *guardrail* retrattile tra le due corsie di marcia avrebbe probabilmente effetti comparabili a un raddoppio in termini di sicurezza (e costerebbe una manciata di milioni, non miliardi!). Oltre alla debolezza del tema «sicurezza», un eventuale Raddoppio non dovrebbe nemmeno essere contemplato dall'autorità politica ai sensi dell'articolo 84 cpv. 3 della Costituzione federale (vedi colonna), il quale prevede che la capacità delle strade di transito nella regione alpina non possa essere aumentata (n.b. si parla di «capacità», i.e. di «possibilità

Sinue Bernasconi: «Trasparenza, sostenibilità e lungimiranza dovrebbero essere i valori e le attitudini che animano i nostri politici. Se opteremo per il Raddoppio, la situazione viaria che viviamo oggi in Ticino sarà solo un tiepido assaggio di ciò che ci attenderà domani»



di contenere», non di «utilizzo» o «sfruttamento» effettivo!). La stessa direzione è anche indicata dalla LTrasf (articolo 3 cpv. 1 e 2, vedi colonna) che sancisce che al più tardi due anni dopo l'entrata in funzione della galleria di base del Gottardo (prevista per giugno 2016) non dovrà più essere superato il tetto massimo di 650'000 transiti di autoveicoli pesanti attraverso le Alpi (oggi ne transitano all'incirca 1,25 milioni). Anche la Legge federale concernente il transito stradale nella regione alpina (articoli 2 e 3 LTS) si allinea a quanto dichiarato dalla Costituzione in termini di limitazioni di capacità. Insomma, parliamoci chiaro, com'è possibile, in un Paese democratico come lo è il nostro, che l'autorità politica ignori due leggi federali e un articolo costituzionale? A dir poco sconcertante: coloro che dovrebbero, per primi, difendere a spada tratta la democrazia e le leggi del nostro Stato, essendo stati eletti in virtù degli stessi e avendo prestato giuramento alla Costituzione e alle leggi, propongono la variante del Raddoppio, che porterebbe inevitabilmente a un aumento di capienza anticostituzionale.

## Rispetto, trasparenza e sincerità: la base per un rapporto politica-cittadinanza fondato sulla fiducia

Alla politica io chiedo semplicemente rispetto. Rispetto per il voto di quei cittadini che nel febbraio del '94, tenendo fede ai loro doveri civici, si recarono alle urne e decisero che fosse necessario preservare la regione alpina dal traffico approvando l'Iniziativa delle Alpi (col 62% dei votanti). Rispetto per i 24 miliardi di denaro pubblico investiti nella faraonica, nonché lungimirante, opera AlpTransit che permetterà, finalmente, di trasportare la merce in transito dalla Svizzera su rotaia (in conformità con quanto previsto dalla Costituzione e dalle due leggi federali summenzionate). Rispetto per l'intelligenza dei cittadini di oggi, che vengono subdolamente ingannati col tema pretestuoso della sicurezza e spaventati dall'eventualità di un isolamento che vi sarà, per la durata di 140 giorni, solo in caso di Raddoppio (per via dei lavori, improcrastinabili, di pre-risanamento). Rispetto, infine, per i cittadini di domani, che non abbiamo il diritto di condannare a vivere in un Ticino ancora più trafficato e inquinato. Trasparenza, sostenibilità e lungimiranza dovrebbero essere i valori e le attitudini che animano i nostri politici. Se opteremo per il Raddoppio, la situazione viaria che viviamo oggi in Ticino sarà solo un tiepido assaggio di ciò che ci attenderà domani.

## TRANSITO ALPINO Costituzione federale: articolo 84

Nel 1998 con la pubblicazione della nuova Costituzione federale l'articolo originario 36secies del 1994 viene sostituito dall'articolo 84 – Transito alpino\* – che recita:

1. La Confederazione protegge la regione alpina dalle ripercussioni negative del traffico di transito. Limita il carico inquinante del traffico di transito a una misura inoffensiva per l'uomo, la fauna, la flora e i loro spazi vitali.
2. Il traffico transalpino per il trasporto di merci attraverso la Svizzera avviene tramite ferrovia. Il Consiglio federale prende le misure necessarie. Eccezioni sono ammissibili soltanto se indispensabili. Esse devono essere precisate dalla legge.
3. La capacità delle strade di transito nella regione alpina non può essere aumentata. Sono eccettuate le strade di circonvallazione che sgravano gli abitati dal traffico di transito.

### \*disposizione transitoria dell'articolo 84

Il trasferimento del trasporto merci di transito dalla strada alla ferrovia deve essere ultimato entro dieci anni dall'accettazione dell'iniziativa popolare (avvenuta nel lontano febbraio del '94, n.d.R.) per la protezione della regione alpina dal traffico di transito.

### Legge sul trasferimento del traffico merci (LTrasf), entrata in vigore nel 2010

Articolo 3 – Obiettivo del trasferimento

1. Per il traffico merci pesante attraverso le Alpi sulle strade di transito nella regione alpina l'obiettivo da raggiungere è di al massimo 650'000 viaggi annui.
2. L'obiettivo deve essere conseguito al più tardi due anni dopo l'avvio dell'esercizio della galleria di base del San Gottardo.
3. L'obiettivo deve essere rispettato in maniera duratura e può essere superato soltanto in singoli anni caratterizzati da uno sviluppo dell'economia e del traffico particolarmente forte.
4. A partire dal 2011 si applica l'obiettivo intermedio di al massimo 1'000'000 di viaggi annui.