

Cinque domande sul Gottardo

— Antoine Turner —
membro di comitato ALRA

Il tunnel del Gottardo va risanato, questo è un dato inconfutabile. La discussione su come e quando divide gli animi: proviamo, quindi, a porci alcune domande fondamentali

Senza un secondo tubo il Ticino resterà isolato?

L'isolamento dal resto della Svizzera durante i lavori di risanamento del tunnel preoccupano molto il Ticino. Il secondo tunnel è, però, l'unica soluzione anche in ottica futura oppure possiamo ragionevolmente pensare che AlpTransit costituisca una chance da valorizzare?

Dopo il 2016 sulla nuova trasversale alpina transiteranno treni ogni mezz'ora con tempi di percorrenza tra Lugano e Zurigo di appena un'ora e mezza. AlpTransit sarà anche l'elemento determinante del trasferimento su rotaia delle merci con trasporti che diventeranno così ancora più efficienti ed economici, mentre il collegamento stradale diventerà più lento, ingolfato e meno affidabile. Il traffico passeggeri e turistico si sta già spostando sui mezzi pubblici, affidandosi a soluzioni combinate con mobility molto vantaggiose. Inoltre, un'osservazione attenta consente già oggi di verificare che l'industria usa il treno più di quanto si pensi: anche industrie che lavorano su basi «just in time», esportando giornalmente verso il nord delle alpi, si affidano da molto tempo al trasporto via ferrovia organizzato da specialisti della logistica.

Riorientarsi verso la ferrovia permetterà al Ticino, di abbassare i transiti di mezzi pesanti attraverso le Alpi, rispettando, finalmente, i limiti di legge. Le misure accompagnatorie, le navette di trasbordo, sono importanti e devono essere messe in opera al più presto. Durante la chiusura invernale del tunnel si potrà caricare l'auto sulle navette ad Airolo senza troppi intoppi. I camion internazionali saranno deviati su stazioni di trasbordo definitive a Chiasso (o meglio ancora in Italia) e Basilea, mentre per il traffico svizzero sono immaginabili stazioni a Erstfeld e Biasca o Bodio che tra l'altro genererebbero lavoro locale importante.

Con il raddoppio si calcola invece l'isolamento totale del Ticino per almeno 4 mesi, senza soluzioni di trasbordo (il raddoppio arriva tardi e un risanamento provvisorio sarebbe comunque necessario).



Che alternative per il risanamento esistono oltre a una seconda canna?

Secondo gli esperti l'evoluzione tecnica dei prossimi 20 anni consentirà il passaggio in galleria di auto «normali» dotate di un sistema di conduzione elettronico e a zero emissioni (elettriche/ibride). La ventilazione necessaria sarà conseguentemente fortemente ridotta, semplificando i lavori di ristrutturazione e riducendone la durata.

L'iniziativa delle Alpi, grazie ad una serie di studi scientifici, ha dimostrato che sarebbe meglio spezzare e spalmare su più anni la chiusura del tunnel, limitandola al solo inverno e prevedendo soluzioni accompagnatorie per evitare l'isolamento stradale del Ticino. Nel calcoli ufficiali elaborati proprio di recente, inoltre, l'USTRA (Ufficio federale delle strade) evidenzia che il raddoppio è la soluzione nettamente più cara sia per quanto concerne l'investimento sia per la manutenzione. E l'USTRA non può

Antoine Turner: «Il Ticino deve fare i conti con le sue priorità: i miliardi in più del raddoppio del San Gottardo servono altrove»



certo essere considerata di parte, soprattutto non di parte avversa ai collegamenti stradali.

Il Gottardo è particolarmente pericoloso?

Un tema molto discusso è quello legato sicurezza del tunnel all'interno del quale vi sono stati alcuni incidenti gravi. Innegabile è il disagio che ognuno avverte quando lo si attraversa. Ma occorre saper relativizzare: il Consiglio federale conferma, infatti, che il rischio di incidente nel tunnel attuale è più basso rispetto a normali strade a due corsie presenti nel nostro Paese. Le misure introdotte dopo il 2001 hanno abbassato il numero di incidenti del 75%. Lo stesso UPI (Ufficio federale protezione incidenti) afferma che un aumento del traffico anche minimo (3%) causerebbe più incidenti fuori dal tunnel che la diminuzione conseguente alla separazione del traffico su due canne. La stragrande maggioranza

degli incidenti è causato da camion: perché, quindi, non iniziare proprio da lì? Occorre diminuirne i passaggi, così come previsto dalla Costituzione. Come misura efficace e poco costosa per ulteriormente migliorare la sicurezza proviamo a guardare oltre i nostri confini dove sono state realizzate divisioni di carreggiata sollevabili! D'altro canto, altri tunnel più corti e nuovi sono significativamente più pericolosi: la Mappo-Morettina è purtroppo fra questi.

Che ne è del trasferimento del traffico pesante?

L'articolo costituzionale votato dal popolo nel 1994 prevede il trasferimento su rotaia di tutto il traffico merci di transito. Ad oggi, però, i transiti sono continuati ad aumentare senza che le autorità abbiamo preso contromisure, il che in uno stato di diritto è per lo meno curioso. Poiché la variante del raddoppio non prevede altre misure dobbiamo dunque immaginarci un ulteriore

aumento del traffico (in particolare merci) attraverso il Gottardo e conseguentemente il Ticino. Nonostante le rassicurazioni, è chiaro che due tunnel diventeranno un obiettivo (dell'UE ma anche da parte di organizzazioni di categoria interne alla Svizzera) quando il traffico su due corsie causerà code e perdite di tempo durante più momenti dell'anno anche per il trasporto delle merci in continuo aumento. La chiusura temporanea del tunnel offre un'occasione per aiutare la nostra economia ad adattarsi e obbligare quella straniera a trovare altre soluzioni per il trasporto delle merci. D'aiuto sarebbero certamente l'introduzione della borsa dei transiti, oltre che le stazioni di trasbordo. Senza un'inversione di tendenza del traffico pesante di transito il Ticino, e in particolare il Luganese e il Mendrisiotto, soffocheranno nel traffico e nello smog, con conseguenze importanti sulla già precaria qualità di vita e della salute!



Dopo il 2016 sulla nuova trasversale alpina transiteranno treni ogni mezz'ora con tempi di percorrenza tra Lugano e Zurigo di appena un'ora e mezza

Il raddoppio del Gottardo è prioritario per i Ticinesi e la Confederazione?

I mezzi della Confederazione per le infrastrutture sono limitati, in particolare dopo il rifiuto dell'aumento del costo della vignetta. In questa lotta per le risorse altre regioni elvetiche reclamano soluzioni ai loro problemi di traffico. Anche in Ticino vi sono altre opere importanti da realizzare e che aspettano di sapere come saranno finanziate: la A13 Bellinzona-Locarno, il completamento di AlpTransit a Sud e la circoscrizione di Bellinzona, la ferrovia Mendrisio-Gaggiolo-Varese, i Piani regionali del traffico del Luganese (tram, circoscrizione Agno-Bioggio, eccetera) e del Mendrisiotto (park&raid fuori dogana...). Anche il Ticino, con il suo traffico paralizzato nel Sottoceneri, cuore della sua economia, deve fare i conti con le sue priorità. I miliardi in più del raddoppio servono altrove!

TERRITORIO QUALIFICATO Sostenibilità liberale radicale

Il programma del PLR per la legislatura cantonale 2011-2015, contiene un intero capitolo denominato «Per un territorio qualificato», all'interno del quale si enunciano principi di sostenibilità «inteso sia come tutela e salvaguardia del territorio, sia come promozione delle sue caratteristiche specifiche». Attenzione particolare è stata data alla mobilità delle nostre strade che «diventa ogni giorno più difficoltosa». Per risolvere tale situazione il PLR si era prefissato alcuni obiettivi fondamentali, con al primo posto «la gestione del territorio secondo criteri di sostenibilità e di promozione delle potenzialità in esso presenti». Or dunque nel corso della presente legislatura abbiamo assistito ad un paio di votazioni popolari a sostegno dell'implementazione di nuove strade piuttosto che soluzioni alternative coerenti con uno sviluppo sostenibile.

Ma allora cosa significa sostenibile? Domanda quasi ovvia, ma che purtroppo alla resa dei conti, in campo ambientale il nostro partito fa un po' le orecchie da mercante: «Lo sviluppo sostenibile, lungi dall'essere una definitiva condizione di armonia, è piuttosto processo di cambiamento tale per cui lo sfruttamento delle risorse, la direzione degli investimenti, l'orientamento dello sviluppo tecnologico e i cambiamenti istituzionali siano resi coerenti con i bisogni futuri oltre che con gli attuali». In questo contesto faccio appello al nostro partito, per un'analisi lungimirante della soluzione «raddoppio del Gottardo». Non posso sentirmi dire, come per i contesti sopra citati, che «insomma è 40 anni che stiamo pensando a questa soluzione e non possiamo tornare indietro». Se stiamo ancora pensando ad un problema sorto 40 anni fa e non ne abbiamo ancora trovato una soluzione, evidentemente qualcosa, nel nostro sistema politico non funziona, e se pensiamo alla soluzione di oggi per il domani, come allora, significa che in primis siamo noi che abbiamo bisogno una revisione mentale, che non significa incoerente con i principi liberali di cui ci vantiamo di esserne i testimoni e i promotori.

Alessia Baroni, architetto, membro ALRA

¹Rapporto Brundtland (conosciuto anche come Our Common Future) è un documento rilasciato nel 1987 dalla Commissione mondiale sull'ambiente e lo sviluppo (WCED).