

# 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. Staticamente 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 scontro 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 giorno transitanti 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

