

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 calcolo 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

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

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

