

A cura di Chino Sonzogni

OSPITI

Allievi di 4ª media di Giubiasco (docenti Sergio Cavargna e Chiara Nydegger) e allievi di 4ª media di Gordola (docenti Jennifer Gamba e Giorgia Magaton).

La galleria autostradale del San Gottardo, il collegamento più importante della Svizzera tra il Nord e il Sud delle Alpi, inaugurata nel 1980, dovrà essere risanata. Come? Su questo attualissimo tema si sono confrontati i giovani delle

scuole medie qualificatisi alla finale nazionale de "La gioventù dibatte" a Berna. Ricordiamo che i giovani sono chiamati a preparare sia gli argomenti favorevoli sia quelli contrari proprio per imparare a decentrarsi, a capire e

rispettare le ragioni dell'altro. Un sorveglio determina la tesi da difendere nel dibattito. Chi desidera conoscere meglio questo progetto di educazione alla cittadinanza è invitato a visitare il sito www.lagioventudibatte.ch.

VUOI PARTECIPARE ANCHE TU?

Docenti e allievi interessati a collaborare a questa pagina per il dibattito o per la presentazione di libri, film, musica sono invitati a prendere contatto con chino.sonzogni@lagioventudibatte.ch.

Secondo tunnel stradale al San Gottardo?

FAVOREVOLI



Sme Giubiasco: Alessandro Cupolo, Clarissa Fioroni, Filippo Meroni

– Il governo ha esaminato numerose varianti ed è giunto alla conclusione che solo quella che prevede una seconda galleria sia soddisfacente. La ministra dei Trasporti Doris Leuthard ha affermato che «la costruzione di una seconda galleria è sì più costosa rispetto ad altre varianti, come l'autostrada viaggiante (la RoLa), ma è utile anche a lungo termine, quando tra 30 o 40 anni si dovrà di nuovo risanare il tunnel. Serve quindi anche alle generazioni future». A nome della Commissione dei trasporti, il deputato ticinese del Partito popolare democratico Fabio Regazzi ha dichiarato che si tratta di «una soluzione ponderata, pragmatica e che rispetta la Costituzione».

– La chiusura per manutenzione della galleria autostradale del San Gottardo porterebbe gravi problemi quali l'isolamento del Ticino, un sovraccarico di traffico attraverso Grigioni e Vallese e maggiori costi poiché, per mantenere un minimo di transito necessario, si prolungherebbero i tempi di lavoro.

– Non sarebbe inoltre possibile trasferire tutto il traffico di autocarri su rotaia, come sostengono i contrari al secondo tunnel.

– Raddoppiare la galleria aumenterebbe dell'80% la sicurezza, cosa necessaria, visti i gravi incidenti registrati a partire dal 2000.

– Con due gallerie vi sarebbe una maggior possibilità per i mezzi di soccorso (ambulanze, vigili del fuoco e polizia) di raggiungere più velocemente il luogo di un incidente.

– Non vi sarà alcun aumento della capacità di transito attraverso le Alpi, siccome il nuovo tunnel avrà solamente una corsia percorribile, oltre a quella di emergenza. Ciò rispetta l'articolo 84 della Costituzione, che si impegna a tutelare le Alpi. L'unico modo per aumentare il volume di transito e per sfruttare tutte e due le corsie dei futuri due tunnel sarebbe una votazione popolare, quindi sarà sempre il popolo a decidere.

– Una seconda canna comporterebbe un investimento doppio rispetto ad altre soluzioni, ma sarebbe comunque più conveniente poiché l'investimento sarebbe ammortizzato alla prossima scadenza del risanamento, ovvero tra il 2060 ed il 2065.

– Un secondo tunnel assicura durante il risanamento una gestione del traffico efficace e sopportabile per tutte le regioni, cosa invece non fattibile con la soluzione della RoLa, "l'autostrada viaggiante".

Per quest'ultima deve essere costruita un'enorme struttura temporanea, che necessita fino a 8 binari di trasbordo per il traffico pesante, una superficie di carico tra i 56'000 e gli 80'000 m² e l'abrogazione del divieto di transito notturno per i mezzi pesanti. Ci sarà quindi un inquinamento fonico supplementare. Caricare sui treni navetta decine di centinaia di auto, bus, camion e quant'altro genererebbe code chilometriche, ancora maggiori di quelle che troviamo oggi di fronte al San Gottardo. Perché causare queste situazioni se abbiamo un'alternativa efficace?

– Inoltre ciò porterebbe chiaramente ad una perdita dal punto di vista paesaggistico. Infine, una volta risanata la galleria questi impianti verranno smantellati. Tra 40 anni, quando dovremo di nuovo risanare la galleria, cosa faremo? Ripeteremo tutto da capo? L'autostrada viaggiante non è quindi un investimento né duraturo né portatore di valore aggiunto! Per tutti questi motivi Uri e Ticino si oppongono con veemenza alla RoLa.

– Il secondo tunnel sarebbe pure una risposta alle preoccupazioni ecologico-ambientali dei Comuni della Valle Leventina confrontati da molti anni con chilometri di automezzi incolonnati sull'autostrada a ridosso del portale della galleria.

CONTRARI



Sme Gordola: Nicolò Cavallero, Nicolas Orlandi, Sonia Glauser

– Diciamo no al secondo tunnel al San Gottardo perché esiste una valida alternativa: il risanamento della galleria, che permette di proteggere l'arco alpino e finanziare altri importanti progetti, come ad esempio gli spostamenti attorno ai centri urbani di Zurigo, Ginevra, Basilea, come pure nel Luganese e nel Mendrisiotto, sempre più congestionati dal traffico.

– L'Iniziativa delle Alpi per la protezione delle regioni alpine contro il traffico di transito, votata dal popolo nel 1994, introduce nella Costituzione svizzera l'obbligo di trasferire le merci dalla strada alla ferrovia. Quindi il secondo tunnel sarebbe una forzatura del diritto e una mancanza di rispetto della decisione popolare.

– Esiste un progetto alternativo al raddoppio, meno costoso e di veloce attuazione: la RoLa, l'autostrada viaggiante, un servizio di treni navetta che permette di assorbire l'intero traffico, evitando il temuto isolamento del Ticino.

– La realizzazione di una canna di risanamento e la successiva apertura di un tunnel bidirezionale non risolverebbero il problema delle code, poiché non vi sarebbe un reale aumento di capacità.

– La proposta di risanare la prima canna solamente in inverno è un'ottima variante alla costruzione di una seconda galleria. Gli 850'000 veicoli che transitano al San Gottardo durante la stagione invernale sarebbero infatti facilmente trasferibili su rotaia e, in minima parte, deviati attraverso i cantoni Grigioni e Vallese. Ciò causerebbe certamente un allungamento dei tempi, ma diminuirebbe in notevole misura l'impatto finanziario sulla Confederazione.

– AlpTransit, un'opera da 20 miliardi di franchi, è stato voluto per trasferire gran parte del traffico delle merci su rotaia. Se ora, a pochi mesi dalla sua apertura, decidessimo di rafforzare il nostro impegno per il trasporto di merci su gomma, approvando il raddoppio del Gottardo, faremmo un'insensata concorrenza ad

AlpTransit. Sarebbe più coerente e auspicabile attendere gli effetti di AlpTransit, prima di decidere se il volume di traffico giustifichi o meno una seconda canna al San Gottardo.

– Secondo Patrick Hofstetter, esperto di questioni climatiche al Wwf, non c'è dubbio che un secondo tubo avrebbe per conseguenza un aumento dei camion: "Le assicurazioni di una consigliera federale o un impegno per via legislativa possono anche tranquillizzare, almeno finché la galleria non sarà costruita -, ma certo non più a lungo di così".

– Nel 1980, all'apertura della galleria, l'allora consigliere federale Hans Hürlimann dichiarò che il traforo non sarebbe mai diventato un corridoio per i mezzi pesanti. Questa sua affermazione era supportata dall'articolo 84 capoverso 2 della Costituzione federale: "Il traffico transalpino per il trasporto di merci attraverso la Svizzera avviene tramite ferrovia". Purtroppo però questa promessa non è stata mantenuta, in quanto attraverso il Gottardo circolano ingenti quantità di merci, perciò come facciamo ad essere certi che in futuro non verranno utilizzati entrambi i tubi in entrambe le direzioni?

– Se si facesse il raddoppio, ci sarebbe il forte pericolo che l'Ue imponga l'apertura di tutte e quattro le corsie disponibili o che si sia costretti a scegliere fra Bilaterali e legge svizzera. Già nel 1999 la Svizzera ha dovuto cedere sul peso massimo dei camion (da 20 a 40 t), durante la discussione degli Accordi bilaterali.

– La sicurezza assoluta non esiste. Basta pensare all'incidente del 13 marzo 2012 nella galleria di "Sierre" in Vallese: 28 morti fra cui 22 bambini. Era una galleria a senso unico!