

Il progetto

1 IL RADDOPPIO

Prevista inizialmente a giugno la votazione sul secondo tubo del tunnel del S. Gottardo potrebbe tenersi il 28 febbraio 2016. Per evitare concomitanze con le elezioni federali

2 L'ARTICOLO DISATTESO

L'articolo 84 della Costituzione è chiaro: "Il traffico transalpino per il trasporto di merci attraverso la Svizzera avviene tramite ferrovia". Ma son passati 20 anni.

3 ALPTRANSIT A SUD

La realizzazione a tappe della variante "Generoso" prevede una galleria Vezia-Melide ad un binario e una a doppio binario sotto il ponte diga fino a Maroggia

4 LA TERZA CORSIA A2

A causa delle gallerie esistenti l'ipotesi di una terza corsia autostradale tra Lugano e Mendrisio sembra essere stata per il momento accantonata.

5 L'UOVO DI WEIBEL

L'ingegnere aveva immaginato di trasformare la vecchia galleria ferroviaria in autostradale. I treni infatti dal 2016 passeranno dal tunnel di base

6 LUMI SU MILANO

Il gruppo LuMi sta lavorando a tappe della variante "Generoso" per rendere possibile la continuazione della linea ferroviaria veloce da Chiasso a Milano. Il costo delle opere è di 3 miliardi di euro

Le tappe

Alptransit sino a Chiasso, ecco come finanziare la rivoluzione dei trasporti

Il risparmio fatto sulle opere autostradali potrebbe rilanciare l'alta velocità verso sud

La partita della viabilità futura a sud delle Alpi si giocherà sul San Gottardo? Non solo. Con questa idea lanciata sul Caffè, il professor Remigio Ratti e l'ingegner Pierino Borella mostrano che esistono ipotesi alternative al semplice raddoppio. La loro è un'idea che ripropone, ma stavolta con una visione integrata tra strada e ferrovia, l'ipotesi di un ingegnere lusannese, Rodolphe Weibel: trasformare in tunnel autostradale la vecchia galleria ferroviaria che attraversa il massiccio. E, parallelamente, rinunciare al progetto di terza corsia sul-

l'A2 tra Lugano e Mendrisio. In pratica una ridefinizione delle priorità per i cantieri futuri che stentano, per ragioni essenzialmente economiche, a trovare oggi il sostegno della Confederazione. Un'autostrada potenziata, spiegano i fautori dell'alternativa, non farebbe che riversare altri veicoli sull'agglomerato luganese. Meglio, con le risorse risparmiate, procedere per tappe alla realizzazione di Alptransit verso sud. Perché un binario morto a Lugano significa anche dilazionare all'infinito il trasferimento delle merci dalla strada alla rotaia.

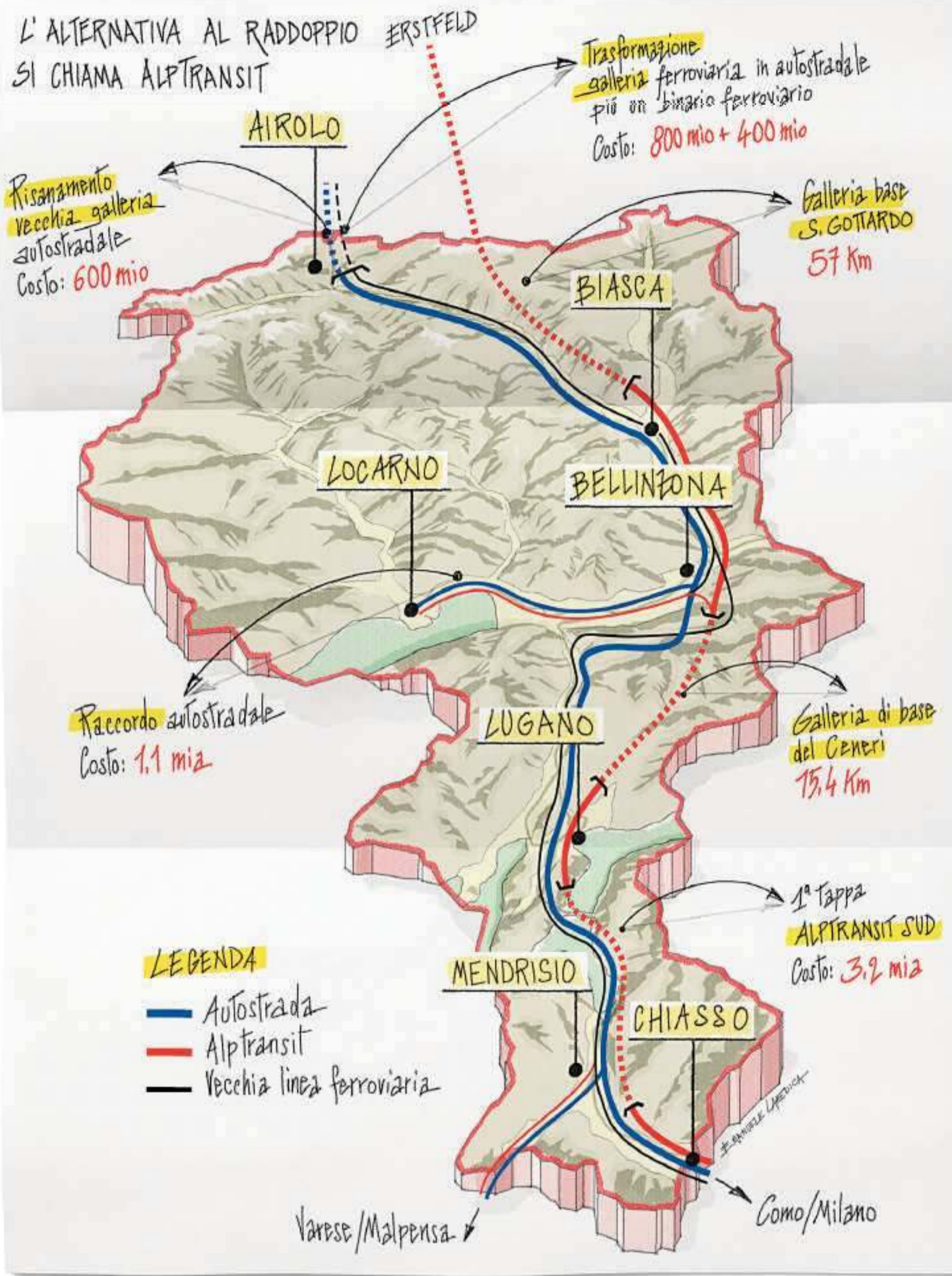
STEFANO PIANCA

Raddoppio o solo risanamento della galleria autostradale del San Gottardo? A riaccendere il dibattito spunta una suggestiva ipotesi alternativa, lanciata dall'ingegner Pierino Borella e dal professor Remigio Ratti che riattualizzano una soluzione viaria dell'ingegner Weibel. L'idea? Risanare la vecchia galleria ferroviaria ampliandola sino a renderla percorribile dalle automobili e coi soldi risparmiati procedere a sud di Lugano con la realizzazione a tappe della linea ferroviaria veloce di AlpTransit. È l'uovo di Colombo? Di sicuro è una proposta che farà discutere, approfittando anche del fatto che Berna ha rinviato, verosimilmente al 2016, la votazione sul secondo tunnel. Ma sul tema Ratti è chiaro: «Indipendentemente dal risultato del voto non avremo risolto i problemi posti dalla mobilità in Ticino».

Il raddoppio
"Indipendentemente dal risultato del voto sul raddoppio non avremo risolto i problemi della mobilità in Ticino"

traffico rischia di concretizzarsi nel Sottoceneri. Nella loro visione strategica i due esperti di mobilità e trasporti considerano infatti strada e ferrovia in modo integrato. I problemi viari, come in un sistema circolatorio vicino al collasso, si ripercuotono dalla rotta alla gomma e viceversa. Partiamo allora da un'incognita sottaciuta e legata all'ampliamento a sei carreggiate autostradali tra Lugano e Mendrisio. Sulla realizzazione di questa terza corsia l'Ustra (Ufficio federale delle strade) ha avviato una procedura di consultazione. È noto infatti che il volume del traffico su questo tratto autostradale già oggi supera le capacità dell'A2 nelle ore di punta. Il previsto allargamento procede, si fa per dire, a singhiozzo: le ultime notizie sono che la Confederazione non ritiene necessario fare un ampliamento completo e gli interventi sul tratto Lugano sud-Mendrisio sono stati rinviati al 2040.

Una tempistica insostenibile per la Commissione speciale per la pianificazione del territorio che, lo scorso marzo, ha formalizzato la richiesta di creare una corsia dinamica, sull'esempio del-



la tratta Ecublens-Morges, utilizzando nel caso di bisogno la corsia d'emergenza. Sia quel che sia anche realizzando le sei corsie - il costo della soluzione "ottimizzata" proposta dal Cantone è di circa 1,1 miliardi di franchi - appare tutt'altro che sicuro che ciò porterà dei benefici. Anzi l'ingegner Borella stima che, potenziando l'arteria veloce, ogni giorno 12.000 veicoli in più rispetto ad oggi si riverseranno nell'agglomerato luganese: «Siamo proprio sicuri - si chiede Borella - di volere, malgrado il piano viario luganese, questo ulteriore "risanamento"? Forse se ne dovrebbe discutere, valutando le alternative».

È l'alternativa esiste, sostiene Ratti, che rilancia sul tavolo la "terza via", proposta un paio d'anni fa dall'ingegnere lusannese Rodolphe Weibel - e non presa in considerazione temporaneamente dall'Ufficio federale dei trasporti e dai referendisti dell'Iniziativa delle Alpi. Un'idea, secondo molti, accantonata troppo in fretta. Concretamente Weibel aveva ipotizzato, dopo l'apertura nel 2016 della galleria di base del San Gottardo, di procedere dapprima col risanamento della vecchia galleria ferroviaria (che comunque, visto che non corrisponde a nessun criterio di sicurezza, andrebbe risanata) ampliandola con i criteri di una galleria auto-

stradale. La durata dei lavori è stimata in due anni e mezzo per un costo di 800 milioni di franchi (più 400 milione nel caso si volesse inserire anche un binario ferroviario). Dopo di che, realizzata l'opera, si potrebbe procedere alla chiusura e al risanamento dell'attuale tunnel autostradale e il traffico - senza nessun bisogno di realizzare infrastrutture di transbordo dalla strada alla ferrovia - verrebbe semplicemente deviato sulle due corsie della nuova galleria "ex ferroviaria". Anche in questo caso due anni e mezzo di lavoro e 600 milioni di investimenti.

Alla fine però, dopo cinque-sei anni, e sicuramente entro il 2025-30, ossia in anticipo rispetto alle altre ipotesi in votazione, ci si ritroverebbe con due gallerie autostradali nuove in aggiunta a quella ferroviaria di AlpTransit. Ma soprattutto si risparmierebbero i 2,2 miliardi di franchi che servono per il raddoppio del San Gottardo. Il risparmio netto, realizzando la proposta Weibel, supererebbe il miliardo. Ma Borella e Ratti con la loro visione vanno oltre: con le risorse messe da parte grazie alla "terza via"

padiglione la realizzazione, parziale, del completamento di AlpTransit a sud di Lugano. Le risorse risparmiate permetterebbero di anticipare al 2030 l'esecuzione della variante "Generoso" di Alptransit. La rinuncia alla terza corsia autostradale - opera oltretutto problematica e non risolutiva - consentirebbe un ulteriore risparmio di 1,1 miliardi.

Abbastanza, insomma, per ripensare un nuovo ordine di priorità nella realizzazione di opere che oggi procedono a rilento. Anche se qualcosa si sta muovendo, come dimostra il progetto "San Gottardo, ferrovia d'Europa", che Coscienza Svizzera organizzerà il prossimo 6 giugno, dalle 10 alle 12.30, al Padiglione svizzero di Expo 2015 a Milano. Al centro della tavola rotonda "l'asse ferroviario del San Gottardo, 'colonna vertebrale' dell'Unione europea". L'obiettivo principale è quello di "ritrovare la dimensione europea di Alptransit", un traguardo che passa innanzitutto dalla realizzazione della linea veloce Lugano-Milano entro il 2030-35.

IL COSTO DEI LAVORI IN BASE ALLE VARIANTI in miliardi di franchi

	Variante ufficiale	Variante referendum	Variante integrata Weibel/Ratti (2 canne e galleria di sicurezza con 1 binario ferroviario)
Risanamento vecchia galleria autostradale	0.6	0.6	0.6
Nuova canna autostradale	2.2	no	no
Trasformazione galleria ferroviaria in autostradale	no	no	0.8 + 0.4
Trasbordo temporaneo veicoli strada-ferrovia	no	0.8	no
Terza corsia autostradale Lugano-Mendrisio	1.1	1.1	no
Alptransit sud (1a tappa) (semplice binario, salvo Melide-Maroggia)	no	no	3.2
Collegamento autostradale Bellinzona-Locarno	1.1	1.1	1.1
TOTALE	5.0	3.6	6.1

Fonte: Admin.ch e altre

I costi

Quei cinque miliardi d'investimenti integrati tra gomma e ferrovia

Per la realizzazione, parziale, della linea di Alptransit da Lugano a Chiasso ci vogliono 3,2 miliardi di franchi. Cifra considerevole - anche se in fondo è il costo dei 22 aerei Gripen -, cifra che ha spinto l'Ustra e il Consiglio federale a prevedere la conclusione dell'opera non prima del 2040-50. Un orizzonte temporale che pare eccessivo a molti in Ticino e che potrebbe essere sensibilmente accorciato in un solo modo: fissando delle nuove priorità e rinunciando ad alcune infrastrutture per altre.

Attualmente il quadro complessivo degli interventi finanziati dalla Confederazione da realizzare entro il 2030, a livello cantonale risulta il seguente: per la seconda canna della galleria autostradale del San Gottardo (più il risanamento di quella esistente) servono 2,8 miliardi di franchi; per la terza corsia autostradale tra Mendrisio e Lugano 1,1 miliardi; per il nuovo raccordo autostradale A2-A13 tra Bellinzona e Locarno il costo della variante "ottimizzata" cantonale è valutato in 1,1 miliardi di franchi. Fatti due conti si arriva a 5 miliardi di franchi. È ineguale che la variante ufficiale insiste fortemente, ma altri direbbero, è troppo sbilanciata a favore della mobilità su gomma. Con conseguenze non trascurabili per la viabilità futura nel Sottoceneri: la capacità dell'asse autostradale nord-sud, attraverso il cantone, risulterebbe infatti potenziato dalle 4 corsie del tunnel sotto il San Gottardo, a cui si aggiungerebbero le 6 corsie dell'A2 tra Lugano e Mendrisio.

La proposta illustrata in queste due pagine invita a riflettere su un'alternativa che rimanga nell'ordine d'investimento previsto da Berna. Il principale vantaggio è però quello di anticipare il completamento del raccordo sud di Alptransit di una ventina d'anni rispetto alla tempistica prevista. Una proposta che potrebbe essere attuata, anche in una versione small, ossia anche senza la soluzione hard di trasformare la vecchia galleria ferroviaria in autostradale. L'alternativa al raddoppio sarebbe la costruzione di una navetta ferroviaria per il trasbordo temporaneo dei veicoli dalla strada alla ferrovia (costo 800 milioni) e il risanamento della galleria autostradale del San Gottardo (600 milioni). Fermo l'investimento di 1,1 miliardi per il collegamento autostradale tra Bellinzona e Locarno, il rimanente della cifra, 3,2 miliardi di franchi; per la terza corsia autostradale tra Mendrisio e Lugano 1,1 miliardi; per il nuovo raccordo autostradale A2-A13 tra Bellinzona e Locarno il costo della variante "ottimizzata" cantonale è valutato in 1,1 miliardi di franchi. Fatti due conti si arriva a 5 miliardi di franchi. È ineguale che la variante ufficiale insiste fortemente, ma altri direbbero, è troppo sbilanciata a favore della mobilità su gomma. Con conseguenze non trascurabili per la viabilità futura nel Sottoceneri: la capacità dell'asse autostradale nord-sud, attraverso il cantone, risulterebbe infatti potenziato dalle 4 corsie del tunnel sotto il San Gottardo, a cui si aggiungerebbero le 6 corsie dell'A2 tra Lugano e Mendrisio.

I tempi

Per sfrecciare da Zurigo a Roma basteranno 5 ore e 20 minuti

In futuro sarà possibile spostarsi in treno da Zurigo a Roma in 5 ore e 20 minuti. Oggi ce ne vogliono 7. Questo però solo dopo il completamento di Alptransit tra Lugano e il confine, e dopo che anche tra Chiasso-Milano saranno concretizzate tutte le opere previste. Purtroppo tutto è fermo su entrambi i lati del confine. Lo stesso Mauro Moretti, ex capo delle Ferrovie di Stato italiane, a suo tempo giustificò il continuo procrastinarsi delle opere in territorio italiano col fatto che la linea veloce svizzera ci fosse fermata a Lugano.

Anche in Italia ci sono cantieri che attendono di essere aperti: quello per il quadruplicamento dei binari tra Como sud-Seregno-Monza e la bretella est Seregno-Bergamo. L'impostazione viene

tuttavia contestata da quanti non lo ritengono un segmento all'altezza della rete Tav italiana e da chi vede problematico (nonché costoso) il superamento di Monza. Per questo lungo i 43 chilometri che dovrebbero collegare Chiasso e Milano si pensa di costruire una «galleria profonda» dopo Seregno, aggirando Monza, con due gallerie di otto chilometri da realizzare in contemporanea prima del 2030. Il gruppo proponente, denominato LuMi (Lugano-Milano) basa la propria forza su un modello di finanziamento che prevede la partecipazione pubblico-privato per completare Alptransit fino nel capoluogo lombardo. Il costo del progetto è di circa 3 miliardi di euro, speso a quello della tappa svizzera nella versione a tappe.

spianca@caffè.ch
@StefanoPianca