

Speciale

Una voce fuori dal coro sul raddoppio

di Edy Bernasconi

foto Keystone e Ti-Press

Un secondo tunnel stradale non serve. Discutibile dal profilo legale, la soluzione proposta dal Consiglio federale non risponde neppure a criteri di razionalità economica. La temporanea chiusura del

collegamento stradale sarebbe invece l'occasione per intervenire sulla linea ferroviaria storica utilizzando per un certo tempo la vecchia galleria a scopo stradale. Lo propone l'ingegner Rodolphe Weibel

Un nuovo tunnel stradale sotto il Gottardo non è necessario. La sua costruzione è da considerare poco razionale in termini economici e discutibile dal profilo tecnico. A ciò si deve aggiungere il rischio di una bocciatura popolare del progetto di un secondo tubo, tutt'altro che da scartare, e che lascerebbe il Ticino isolato per periodi prolungati durante i lavori di risanamento della galleria autostradale attuale. Questo perché l'ultima variante proposta dal Consiglio federale non presenta soluzioni alternative, se non quella legata alla messa in esercizio di un servizio di navetta per le auto tra Airole e Göschenen e di un sistema di trasbordo per i camion tra Biasca e Erstfeld. Si tornerrebbe così all'ipotesi avanzata in un primo tempo dall'Ufficio delle strade (Ustra), progetto che non è gradito alle autorità cantonali ticinesi e urane. Parliamo del modello RoLa (Rollende Landstrasse) sulla cui praticabilità sta pure riflettendo la stessa Iniziativa delle Alpi.

Sono queste le premesse che hanno spinto l'ingegner Rodol-



Usare la galleria ferroviaria attuale a scopo stradale per poi, se necessario, riconsegnarla al treno

La terza via per il Gottardo

compagnandola con un cunicolo di sicurezza, che oggi manca, e la costruzione di camini di aerazione è di circa 660mila metri cubi contro il milione e 600mila metri cubi nel caso della costruzione di una nuova galleria stradale.

Il progetto dell'ingegner Weibel parte da una premessa che non può essere smentita.

L'attuale linea ferroviaria, in particolare la tratta in galleria, non risponde più agli 'standard' di sicurezza minimi.

Se, veramente, si vuole mantenerla in funzione sarà comunque necessario investire diverse

“ Soluzione migliore anche per i costi ”

“ La galleria storica prestata alla strada ”

phé Weibel di Losanna a studiare una terza via.

Quali sono i contenuti del progetto di Weibel? Possono essere

riassunti in tre fasi. **Tappa uno:** nel 2016-2017 sarà inaugurata la galleria ferroviaria di base e quindi sarà assicurato un nuovo collegamento 'performante' su rotaia tra il Sud e il Nord della Svizzera. **Tappa due:** a quel momento l'attuale galleria ferroviaria, la cui entrata in esercizio risale al 1882, potrà essere chiusa (se momentaneamente o definitivamente la cosa è da valutare a livello politico), per essere riconvertita a scopi stradali. **Tappa tre:** a questo punto si potrà procedere ai lavori di manutenzione della galleria stradale attuale, senza interruzione delle relazioni stradali attraverso il Gottardo. Una volta completato

il risanamento sarà poi possibile decidere se ripristinare la vecchia linea di montagna per un uso ferroviario o se rinunciarvi. Secondo Rodolphe Weibel questa soluzione presenta diversi vantaggi rispetto alle altre messe finora sul tavolo. Cominciamo dai costi. La variante messa in consultazione dal Consiglio federale, sommando la spesa per la costruzione di un nuovo tunnel e il risanamento di quello esistente, comporterebbe un investimento valutato in circa 2,8 miliardi. Secondo i calcoli fatti da Rodolphe Weibel il costo del suo progetto non oltrepasserebbe invece 1,476 miliardi (776 milioni per la riconversione della

galleria ferroviaria storica compresi gli accessi, ai quali vanno aggiunti 600 milioni per il risanamento del tunnel stradale attuale e 100 milioni supplementari se si decidesse di ripristinare il traffico su rotaia lungo la linea storica). Si tratta di una cifra più o meno uguale a quella richiesta nel caso di chiusura del tunnel stradale con trasbordo di auto e camion. Il risultato finale sarebbe tuttavia diverso - sostiene Weibel - perché al termine dell'intervento la Svizzera disporrebbe di una galleria stradale rimessa a nuovo e di una galleria (quella ferroviaria risalente al 1882) che, comunque, abbisogna di un adeguamento ai bisogni

attuali se si volesse continuare a farvi transitare i treni. Un altro grande vantaggio della soluzione di Weibel è che essa non prevede nessuna interruzione del traffico stradale mentre quella ipotizzata dal Consiglio federale porterebbe comunque a una chiusura di 90 giorni e quella di ripiego, se non passasse il raddoppio, di almeno 36 mesi. Vantaggio pure sui tempi di attuazione: sette anni invece dei quattordici della proposta del Consiglio federale e, non da ultimo, a livello ambientale. Il volume di materiale roccioso da asportare per allargare i profili della galleria costruita nel diciannovesimo secolo da Louis Favre, ac-

centinaia di milioni per la sicurezza. Senza dimenticare che i profili (tra Biasca e Erstfeld) devono pure essere allargati. Dove reperire le risorse? Risparmiando sul progetto di risanamento del tunnel autostradale. Sempre che le Ffs (al di là delle dichiarazioni ufficiali) siano veramente interessate al mantenimento di una linea (quella di montagna) che male risponde alle esigenze attuali del trasporto delle merci e anche delle persone, con un costo di esercizio di 50 milioni annui che le ferrovie non intendono coprire da sole. Saranno disposti i cantoni (Ticino e Uri) a partecipare ai costi? E in quale misura?

Anche la vecchia linea ferroviaria necessita di interventi urgenti

Un suo temporaneo utilizzo a scopo stradale permetterebbe di adeguare la galleria di Favre ai bisogni odierni

Ingegnere Weibel, quali sono a suo avviso i vantaggi della soluzione da lei proposta in rapporto a quella presentata dal Consiglio federale?

«L'argomento principale che vedo è che, una volta inaugurata AlpTransit, non sarà necessariamente indispensabile avere un tunnel ferroviario a lato di quello di base. Questo è il mio punto di vista personale. Se questa ipotesi fosse confermata sarebbe assurdo mantenere la linea di montagna attuale. La galleria ferroviaria del 1882 non servirebbe più a nulla e niente impedirebbe un suo utilizzo stradale. Se a una o due colonne è una questione di scelte politiche, sulla quale non sta a me esprimermi. Penso anche che le Ffs avranno difficoltà a trovare i mezzi per garantire l'esercizio della vecchia linea di montagna. Si sa che i costi per il solo mantenimento della tratta tra Biasca e Erstfeld saranno di 50 milioni annui. Se si dovessero trovare i soldi, ma ci vorrà il contributo dei cantoni, di Uri e Ticino, non sono allo stesso tempo

contrario a un suo riutilizzo ferroviario, una volta ultimato il risanamento del tunnel stradale. È quanto ho scritto pure ai responsabili dell'Iniziativa delle Alpi. Ma, anche in questo caso, la mia soluzione è migliore. La vecchia galleria ferroviaria, infatti, non è più conforme alle norme di sicurezza, non ci sono marciapiedi, non dispone di un cunicolo di sicurezza e i suoi profili sono insufficienti. Volendo mantenerla sarà pertanto necessario intervenire in modo radicale. Una riconversione temporanea per un utilizzo stradale permetterebbe di effettuare questi interventi e poi, con una spesa non superiore ai 100 milioni, di posare di nuovo i binari».

Sarà una soluzione che rispetta la legge e la Costituzione?

«Non sono un giurista. Non sono però certo che il Tribunale federale, ad esempio, al di là dell'esito del voto popolare, in caso di ricorso potrà accettare il progetto legislativo proposto dal governo per disporre delle basi legali sulle quali fondare la costruzione di un secondo

tubo stradale. Quando fu discusso l'articolo costituzionale per la protezione delle Alpi era chiaro che la costruzione di un secondo tubo non sarebbe potuta entrare in considerazione. Sta scritto nel messaggio del Consiglio federale. Quindi, la mia soluzione consente di superare questo eventuale ostacolo. Poi con la mia soluzione ci sarà qualcosa che rimane anche se l'idea di un doppio allacciamento stradale dovesse cadere. La mia variante ha pure il pregio della flessibilità. La linea storica potrebbe essere riportata a un uso ferroviario per un certo periodo, dopo la fine dei lavori di manutenzione del tunnel autostradale, e essere riaperta al traffico stradale nel caso in cui ci si dovesse rendere conto che l'uso ferroviario non è più sostenibile».

Idea affascinante, ma i problemi tecnici? Poniamo la domanda alla luce delle critiche sollevate dall'Ustra alla variante da lei proposta.

«Il mio progetto risponde in modo esauriente ai dubbi sol-

levati dall'Ustra. La galleria ferroviaria attuale è troppo stretta? Ho fatto i calcoli per l'allargamento e l'innalzamento dei profili e la costruzione di un cunicolo di sicurezza anche a livello di costi. L'adeguamento è fattibile. Credo di averlo dimostrato. Parto anche dal presupposto, come ho già detto, che il tracciato attuale non può essere lasciato così, qualunque sia il suo futuro. Non si può rinunciare ai 4 metri se si vorrà mantenere la linea ferroviaria storica e quanto proposto attualmente dal Consiglio federale non prevede l'ampliamento delle gallerie di accesso tra Biasca e Erstfeld, non solo di quella che passa sotto il Gottardo. Si è parlato anche del sistema di aerazione che dovrebbe essere assicurato durante la temporanea conversione per garantire il collegamento stradale, come da me proposto, della vecchia galleria ferroviaria. Faccio notare che la portata dei pozzi nel tunnel stradale inaugurato nel 1980 è di 7 chilometri. Io ho previsto un pozzo a Andermatt e uno all'altez-

za del lago di Sella, in luoghi accessibili con mezzi stradali. La distanza tra un camino e l'altro è di 8 chilometri. In futuro auto e camion avranno bisogno di una ventilazione minore, perché produrranno quantità inferiori di CO₂. Il problema da risolvere è invece quello della gestione delle emergenze in caso di incendio. Il mio progetto tiene conto di questa esigenza».

Lei ha ribadito a più riprese il suo scetticismo sul futuro della linea ferroviaria storica del Gottardo. Al Loetschberg, tuttavia, è stata mantenuta...

«È un'altra cosa. Su quell'asse non vi è una strada. Inoltre la galleria ferroviaria di base è in gran parte a un solo binario. Un paragone tra il Loetschberg e il Gottardo non può essere fatto».

Chi è Rodolphe Weibel



L'ingegner Rodolphe Weibel si è laureato alla Scuola politecnica federale nel 1972. Ha condotto con altri due soci uno studio di ingegneria a Losanna fino al 2006. Ha pure lavorato in Ticino dove si è occupato dei progetti dell'autosilo comunale di Paradiso e di quello di Ascona. Da anni si occupa di trasporti. Autore del libro *La Suisse romande à la croisée des chemins de fer* ha pure firmato, nel 1989, un progetto per lo sviluppo dell'alta velocità attraverso il Giura.