

Sessa, 13 marzo 2012

Onorevole Consigliera federale
Doris Leuthard
Dipartimento federale dell'Ambiente, dei Trasporti,
dell'Energia e delle Comunicazioni DATEC
Palazzo federale nord
Kochergasse 10
CH-3003 Berna

Il rinvio a dopo il 2035 del risanamento completo della galleria autostradale del San Gottardo è l'opzione che si impone se si considera il progresso tecnologico

Gentile Signora Leuthard,

Recentemente è stato comunicato che sarebbero ormai stati raccolti tutti gli elementi tecnici relativi al risanamento della galleria autostradale del San Gottardo e che la politica avrebbe potuto decidere. È nostra opinione invece che elementi importanti, attinenti all'evoluzione tecnologica nell'ambito del traffico stradale e ferroviario, non siano stati considerati nelle diverse ipotesi. Ci permettiamo di indicare brevemente come talune innovazioni, già in corso, potrebbero portare a un cambiamento dei concetti di risanamento, permettendo di ridurre gli effetti negativi e di contenere i costi.

I concetti di risanamento presentati si basano sull'idea, superata, che il motore a scoppio dominerà l'avvenire dei veicoli. L'evoluzione in materia di propulsione è invece molto diversa: per il 2035 un gran numero di automezzi avranno un motore ibrido o elettrico, ciò che permetterà di percorrere i 17 km del tunnel del Gottardo senza emettere gas di scarico. Anche sul fronte della sicurezza si stanno facendo passi notevoli, sono sempre di più i veicoli dotati di sistemi in grado di evitare tamponamenti e cambi di corsia. Dal 2035, offrendo un servizio alternativo di navette ferroviarie per veicoli di vecchia generazione, il transito nel tunnel del Gottardo potrà essere riservato solo ai veicoli di nuova generazione. L'assenza di gas inquinanti modificherà le esigenze in materia di ventilazione, farà diminuire i rischi d'incendio e cambiare i concetti di manutenzione. Probabilmente solo fra una decina di anni si saprà quali saranno le nuove esigenze e si potrà elaborare un concetto di risanamento valido per i decenni successivi.

Per esempio, nel concetto di ristrutturazione è prevista la rimozione completa dei 17 km di soletta intermedia esistente e la costruzione di una soletta 30 cm più in alto. Questo intervento ha costi ingenti e obbliga alla chiusura prolungata della galleria. Nel 2035 senza gas di scarico, la soletta intermedia, che

divide la zona di transito dai condotti di ventilazione, potrà essere concepita in maniera diversa o addirittura non più essere necessaria. L'assenza di emissioni nocive renderà più facile anche tutta una serie di altri lavori, si pensi solo al miglioramento della qualità dell'aria per gli operai. Lavori che oggi, per via della necessità di garantire una costante ventilazione richiedono la chiusura completa della galleria, potranno probabilmente essere svolti mantenendo aperta una corsia per la circolazione alternata.

Rimandando i lavori di manutenzione straordinaria a dopo il 2035 si potrebbero contenere i costi di ristrutturazione e ridurre gli impatti negativi. Nel 2023 ci si dovrebbe quindi limitare agli interventi di manutenzione strettamente necessari. La funzionalità e la sicurezza del tunnel possono infatti essere garantiti per diversi anni grazie al risanamento della soletta intermedia e ad altri lavori che sono nell'ordine dei 250 milioni di fr. La conseguente non chiusura per tempi prolungati farebbe anche cadere l'ipotesi di costruire un nuovo tunnel, che tra l'altro se realizzato con i concetti odierni rischierebbe di essere tecnologicamente superato alcuni anni dopo la messa in funzione.

Anche nell'ambito del traffico merci su rotaia è iniziata una sorta di rivoluzione tecnologica, che avrà un impatto importante sui trasporti e che permetterà di risolvere anche diversi problemi relativi al transito degli autocarri attraverso il San Gottardo. Alcune delle tecnologie usate nei moderni treni passeggeri cominciano ad essere impiegate nell'ambito del trasporto merci. Grazie ai treni pendolari merci (TILO per le merci) il trasporto su ferrovia risulta competitivo anche sulle medie e corte distanze, dove si trasporta il maggior volume di merce. Una ricerca appena realizzata da RailValley, che sarà presentata a breve, ha permesso di verificare che:

- 1) un treno merci pendolare della ditta RailCare, in funzione sulla tratta Coira e Dailens, ha permesso di dimostrare l'efficacia di questi nuovi sistemi, tanto che la COOP ha rilevato questa società e conta di mettere in servizio ancora diversi di questi treni con vantaggi logistici e finanziari, ciò che finora pareva impossibile;
- 2) vi è un notevole interesse dei trasportatori per soluzioni di questo tipo sull'asse del Gottardo, perché in grado di offrire trasporti con maggiore affidabilità e velocità e finalmente con condizioni che rispondono alle altre loro esigenze di flessibilità negli orari e negli itinerari;
- 3) sull'asse del Gottardo c'è la possibilità di creare, in tempi brevi, un'ampia offerta di trasporto merci basata sui treni pendolari;
- 4) grazie a questi nuovi mezzi è pensabile di trasferire in modo durevole gran parte del traffico interno fra il Ticino e il resto della Svizzera, stimato in 270 000 transiti su gomma all'anno;
- 5) se il suo Dipartimento liberasse i crediti a favore dell'innovazione ferroviaria, già stanziati nel 2008 dal Parlamento, si darebbe un impulso importante allo sviluppo di questa nuova offerta di trasporto e si potrebbero creare nuovi posti di lavoro presso le Officine FFS di Bellinzona e nuove opportunità per l'economia.

Speriamo che queste brevi considerazioni abbiano reso evidente l'utilità di considerare l'evoluzione tecnologica. Ci permettiamo a questo riguardo di allegarle una presentazione della nostra associazione, attiva nella promozione dell'innovazione in ambito ferroviario due documenti che abbiamo realizzato nell'ambito del traffico merci e dei treni merci pendolari.

Ringraziando per l'attenzione le porgiamo i nostri migliori saluti.

Stefan Krebsler

Domenico Zucchetti

Presidente RailValley

Vice presidente RailValley

Allegati:

- Presentazione di RailValley con elenco dei progetti su cui sta lavorando
- Migliorare l'affidabilità dei trasporti sull'asse del S. Gottardo
- Dank Cargo-Pendelzügen mit Horizontalveladesystem die Bahnen wieder in die Gewinnzone fahren