

San Gottardo, mortificato due volte

di Remigio Ratti

La galleria ferroviaria di base del San Gottardo (GbG) – la più lunga del mondo con i suoi 57 chilometri e orgoglio nazionale – è fuori esercizio dal 10 agosto per il deragliamento di 16 vagoni merci su trenta. Un primo colpo, mortificante. Nessun ferito, ma otto chilometri di binari e ventimila traversine di cemento da sostituire; sfortuna nera, il deragliamento termina nella stazione multifunzionale sotterranea di Faido, con un vagone proiettato contro la porta di collegamento (e sicurezza) tra le due canne.

Se i treni merci potranno tra breve utilizzare la canna N/S rimasta intatta, i viaggiatori dovranno attendere il 2024. Intanto, con un ritorno al passato – non senza disagi e conseguenze indirette specie a sud delle Alpi – viene in soccorso la galleria di Favre del 1882 a doppio binario (!) con la sua linea “panoramica”, sopravvissuta a chi l’avrebbe smantellata. Una vera ferita anche in senso figurato, pensando all’Orchestra della Svizzera italiana che per un momento, in occasione di una indimenticabile cerimonia sul cantiere, aveva trasformato lo scavo di questa stazione di interscambio in una “cattedrale”.

Ma a sferrare il colpo più duraturo ci ha pensato il Consigliere federale Albert Rösti, annunciando – con una tempistica quasi cinica – il messaggio per gli *investimenti 2035 e le prospettive 2050*. Da una parte, sposta l’accento sui 27 miliardi di franchi previsti per continuare il programma 2025 (in ritardo) e per rispondere – senza un vero piano d’assieme (www.swissrailvolution.ch) – ai bisogni più fortemente reclamati dai Cantoni. Il Ticino ottiene quello che ha voluto il Dipartimento Ambiente: il terzo binario da Bellinzona a Giubiasco (addio alla prospettiva



Fonte: Archivio Walter Finkbohner – Zurigo

circonvallazione merci dalla Riviera a Camorino e di Lugano, nella speranza che il paio di centinaia di treni previsti – di cui centoventi via Lugano-Chiasso – rimangano sui binari) e il tram-treno Bioggio-Lugano Centro, in sintonia con la volontà della Confederazione di concentrarsi sul traffico delle e nelle agglomerazioni.

Ma non si va oltre: del completamento di AlpTransit verso Milano, dell’integrazione effettiva nella rete europea TEN-T e del soddisfacimento degli obiettivi ambientali (Green Deal europeo) legati ai potenziali del traffico passeggeri di lunga percorrenza non se ne parla. *Dov’è andato a finire il San Gottardo (e la Svizzera) via delle genti?* La seconda galleria dello Zimmerberg (10 km, tra Thalwil e Zugo) è stata dimensionata per i bisogni metropolitani zurighesi. Per il resto, conferma della priorità al trasferimento strada-ferrovia delle merci, ottenuto non tanto per volontà di Berna, ma grazie all’Iniziativa delle Alpi del 1994. Ma trent’anni dopo non è forse l’ora di un’iniziativa delle AlpiPAX (passeggeri)? Del resto, in prospettiva, è questo il traffico più redditizio, in termini ambientali ed economici.