Alptransit, il grande buco

Giobbe

Torniamo sul tema dei tunnel di base che interessano i valichi alpini: proposti come alternativa ferroviaria al traffico merci su strada, ne sono in verità il complemento. Spostando il problema di qualche centinaio di chilometri, finiscono coll'aggravarlo. Ecco come.

Alptransit è uno dei tunnel più lunghi e profondi del mondo. Realizzato nel cuore delle Alpi, da Zurigo a Bellinzona, costituirà, una volta completate le opere accessorie che lo collegheranno alla rete ferroviaria italiana, una delle più importanti direttrici di traffico nord-sud europeo. È parte del cosiddetto "corridoio due", Genova-Rotterdam. Cinquantasette chilometri a doppia canna del tunnel principale (Gottardo), un tunnel secondario (Ceneri), trenta milioni di metri cubi di smarino, lavori inizati nel '99 che termineranno, forse, nel 2019.
La Svizzera, con il pragmatismo che la distingue, non ha aspettato l'Unione Europea o l'Italia, decidendo di "risolvere" a modo suo il problema che l'attanaglia: il traffico merci, in buona parte su gomma, che l'attraversa su una rete autostradale (fortunatamente) limitata anche a causa della conformazione del territorio interamente alpina. La Confederazione chiede ora, con preoccupazione, che l'Italia faccia quanto le compete per rendere operativi i collegamenti, tanto da predisporre cospicui finanziamenti per adeguare le tratte ferroviarie italiane oltreconfine. Magnanimità loro!
Dal tunnel di base del Gottardo, via Bellinzona, e con quello del Ceneri, via Lugano, i supertreni si collegheranno alle tratte in costruzione verso Malpensa, alle costruende "gronde ferroviarie" e al terzo valico genovese. Inoltre saranno connesse agli interporti del milanese e da lì alla rete stradale, cioè Pedemontana e affini. Così

visto, sembrerebbe poter risolvere miracolosamente il problema del traffico merci: con una politica fiscale e doganale severa (tassazione, contingentazione del transito nei tunnel storici del Gottardo e San Bernardino, ecc.), i tir in arrivo alle frontiere svizzere vengono caricati sul treno e così trasportati dall'altra parte delle Alpi, dove potranno continuare il loro cammino senza attraversare le montagne elvetiche su strada. Ma qui sta il problema.

Se per una volta non facessimo più radicali considerazioni su che tipo di vita vogliamo vivere, sulla critica al consumismo o sull'opposizione alle attività nocive, senza mettere in discussione il trasporto delle merci e pensando a quali soluzioni adottare per renderlo meno dannoso, ci renderemmo conto che tale dibattito è truccato, e che il discorso fatto su presunte necessità e soluzioni in materia non sta in piedi: evidentemente le grandi opere hanno altri obiettivi.



Il tunnel di base del Gottardo, nel tratto sotto il comune ticinese di Sendrun.

Non solo per le note previsioni di traffico assolutamente sovrastimate: questa sappiamo essere una costante per le grandi infrastrutture come già fu per Malpensa, come lo è per i superporti marini e per tav e affini. Il gigantismo ferroviario, navale, aeroportuale ha nulla a che vedere con l'aumento del trasporto e molto con la speculazione, si sa. Ma anche del poco traffico (poco rispetto le stime) realmente esistente si fa apposta un grande pentolone, senza i dovuti distinguo, pur di continuare a fornire dati pompati. Se vi recate alla stazione di Chiomonte, in Val di Susa, e vi sedete ad osservare i treni merci in transito, vedrete, oltre a molti carri vuoti, delle strane successioni.

Sui vagoni si alternano carri vuoti, alcuni container, dei rimorchi di autoarticolati, le relative motrici. Ciò significa diverse cose: uno, che dai valichi storici, come quello del Frejus, possono già passare treni merci con trasporto di tir, una volta adeguata la sagoma dei tunnel come appunto sulla linea storica Torino-Lione, e che quindi nuovi tunnel non servono. Due, che se su un treno oltre alla merce carico anche rimorchi e motrici stradali, sto usando il settanta per cento della capacità di carico per trasportare il "trasportatore" invece del "trasportato". È come se, per andare a Lyon, una persona arrivasse in stazione e salisse sul

treno con l'intera automobile! Ed è qui che si crea l'esigenza di avere treni più lunghi, pendenze minori, tunnel più grandi, cioè i tunnel di base. Qui si crea artificialmente, tacendo la differenza tra i vari metodi di trasporto, la domanda per i tunnel ad alta capacità.

Da un punto di vista tecnico, quello che si chiama "trasporto accompagnato", cioè il trasporto su treno di camion, è uno spreco, se non un'idiozia. Eppure è ciò che viene proposto nei progetti tav/tac. Ciò succede perché in uscita dai magazzini le merci non vengono caricate in container, ma su camion, destinati ovviamente al trasporto su strada. Tranne in quei brevi tratti dove qualcuno, come Svizzera e Austria, non ti costringa poi al contrario, caricando il camion sul treno da confine a confine, per poi riscendere sull'asfalto.



Il tunnel di base del Ceneri, nelle viscere del comune ticinese di Vezia.

Il problema di Alptransit è che si è realizzata un'opera faraonica per far attraversare le Alpi non alle merci, ma ai tir che le trasportano. E la Svizzera, che così risolve il problema sul proprio territorio confederale, lo riversa nei Paesi al di là delle Alpi. Per questo l'esempio svizzero e anche quello austriaco non possono essere presi in considerazione come esempio per il tunnel di base del Brennero (BBT) né per il tav in Val di Susa, e nemmeno per il terzo valico genovese.

Non a caso il territorio dell'alta Lombardia dove Alptransit scaricherà i tir e i container trasportati, è interessata da una devastazione impressionante di nuove infrastrutture destinate ad accogliere il volume di traffico. Ci siamo occupati di ciò già altrove, per cui non mi dilungo[1]. Le conseguenze portate da queste infrastrutture si moltiplicano nell'interazione col territorio. Non c'è solo il problema di Seveso, con le sue terre contaminate da diossina che verranno movimentate per la costruzione delle nuove ferrovie ed autostrade: questo caso non è eccezionale, tutta l'area pedemontana è un susseguirsi di zone contaminate, di attività nocive antiche o future, che questo sistema di trasporti aiuta a sviluppare. Dei tanti esempi possibili voglio appositamente citare un caso minore, di cronaca locale, dedicandolo a chi pensa, curando il proprio piccolo giardino, di poter stare fuori dai giochi e di pascersi con qualche compensazione, ché veda bene quale realtà corrisponde alle decantate opere "per-il-bene-del-Paese". Nella zona di confine tra Italia e Svizzera che dovrà accogliere i collegamenti ferroviari citati era in corso la realizzazione della tratta ferroviaria tra Lugano e Malpensa,

la cosiddetta "Arcisate-Stabio". Mesi di scavi, polveri, rumori, inquinamento, traffico di mezzi pesanti. Piccoli paesi tagliati in due da scavi imponenti poi lasciati a metà per mancanza di fondi, viabilità interrotta, strade dissestate, operai della grande opera in licenziamento, grandi quantità di terre contaminate da arsenico che non si sa dove smaltire, politici locali che chiedono deregolamentazione per salute e ambiente (pur di continuare l'opera!), vecchie cave di smaltimento illecito di amianto e altri rifiuti sequestrate e riaperte, problemi con fiumi (lavaggio illegale delle betoniere) e falde (dilavamento arsenico e rifiuti tossici nelle sorgenti). Il sogno di una pioggia di milioni, di posti di lavoro, di progresso e miglioramento, meno traffico, più collegamenti, più velocità, più di tutto, si infrange su una montagna di acqua e fanghi tossici. Andate a vedere il progresso là dove è già arrivato e poi ditemi.
Come direbbe qualcuno, in mezzo a tanti ossequi pelosi, l'Alptransit "è una cagata pazzesca!".



Cantiere in abbandono sulla linea Arcisate-Stabio.

Note

1. Vedi nel num. 28/29 della rivista:editoriale, articolo su Pedemontana, articolo sul Terzo Valico. O anche il contributo audio su radiocane, "la ragnatela lombarda" che si può ascoltare all'indirizzo web: http://www.radiocane.info/la-ragnatela-lombarda/, o ancora il pieghevole da scaricare all'indirizzo: http://resist.noblogs.org/files/2013/02/tav_grandi_opere_lombardia.jpg.

Le foto che accompagnano l'articolo sono tratte da internet.