

Complemento d'informazione sul confronto Gottardo/Arlberg

Il 26 ottobre l'USTRA ha pubblicato una scheda con [spiegazioni circa la realizzazione del secondo tunnel e sui lavori di risanamento](#).

Un responsabile della comunicazione dell'Ufficio federale delle strade nazionali (USTRA), prendendo posizione sul [confronto realizzato da RailValley](#), tra i lavori di risanamento della galleria del San Gottardo e dell'Arlberg, ha dato ulteriori informazioni (vedi articoli dell'[Aargauer Zeitung del 17 ottobre 2015](#) e del [Tages Anzeiger del 26 ottobre 2015](#)).

RailValley fornisce qui di seguito ulteriori informazioni, utili alla comprensione di un tema che è molto tecnico.

La soletta intermedia non cade e non deve essere per il momento rifatta

L'USTRA afferma che la soletta intermedia rischia di cadere e perciò deve essere rifatta ("Die Tunnelzwischenendecke muss saniert werden, weil sie sonst einstürzt").

Questa affermazione non è corretta.

La tenuta della soletta è pienamente garantita, semplicemente grazie ai lavori di manutenzione ordinaria.

Nelle [recente pubblicazione](#) circa gli interventi di risanamento necessari, l'USTRA scrive che "Sostituzione della soletta intermedia. Già a partire dal 2016, durante le chiusure notturne ordinarie saranno effettuati interventi per garantire l'utilizzo sicuro della galleria fino al rinnovamento totale del 2035, senza ricorrere al blocco totale della circolazione."

Non vi sono rischi di caduta, neanche in caso di incendio, come risulta dalle informazioni date dal Consiglio federale ([rapporto a pagina 18](#)) "L'attuale soletta intermedia non soddisfa gli odierni requisiti di resistenza al fuoco e deve pertanto essere risanata. In caso di evento, per gli utenti della galleria non esiste alcun pericolo immediato, in quanto la portata della soletta intermedia è garantita per un periodo sufficientemente lungo da permettere agli utenti di mettersi in salvo autonomamente."

All'Arlberg il canale di immissione dell'aria servirà come via di fuga. Per potere fare fronte alle maggiori sollecitazioni, la soletta intermedia è stata rinforzata con dei tiranti fissati sotto la volta.

Dopo il 2035, qualora si richiedano interventi per rafforzare la tenuta della soletta intermedia del Gottardo, molto probabilmente si potrà procedere con l'approccio usato all'Arlberg.

Non è utile aumentare l'altezza di 30 centimetri

L'USTRA giustifica l'aumento dell'altezza del vano di transito da 4.50 metri a 4.80 metri con il fatto che nella galleria del Gottardo transitano regolarmente autocarri con teloni che sventolano oltre l'altezza massima di 4 metri, consentita dalle norme svizzere e internazionali.

Attualmente la soletta intermedia è alta 4.50 cm ai lati e più alta al centro. Il risanamento prevede di fare una soletta piana. L'aumento di 30 cm ci sarà solo ai lati, verso il centro sarà di 15 cm. Difficile pensare che un aumento di questo genere possa migliorare la funzionalità e la sicurezza della galleria.

Se comunque dopo 35 anni di esercizio ci si accorge che lo sventolio dei teloni pone problemi, è sufficiente impedire ai camion che non rispettano l'altezza massima di passare nel tunnel. Sarà probabilmente sufficiente fare in modo che i teloni siano fissati meglio. Se dovessero comunque persistere problemi ad alcuni autocarri, questi potranno usufruire dell'offerta di trasporto su ferrovia, che grazie ad Alptransit sarà ancora più efficace e competitiva.

È poco serio affermare che per risolvere il problema dello sventolio dei teloni, sia necessario abbattere e rifare completamente la soletta intermedia.

La tempistica dei lavori può essere migliorata

L'USTRA indica che dopo i lavori di risanamento, la galleria rimarrà funzionale per 35 / 40 anni. La tempistica dell'USTRA non tiene però conto dell'evoluzione tecnologica nel campo dei veicoli. Nel documento [Per un risanamento della galleria stradale del San Gottardo in linea con la strategia energetica 2050 del Consiglio federale](#), RailValley segnalava che la riduzione di emissioni nocive avrebbe permesso di rivedere il concetto di ventilazione. Rimandando gli interventi, si potrebbero ridurre sensibilmente i costi, evitare di chiudere la galleria, recuperare spazio e rendere la galleria più sicura e completamente conforme alle normative.

Il confronto con il risanamento dell'Arlberg è pertinente

L'USTRA afferma che non è possibile fare un confronto fra il risanamento previsto al Gottardo e quello dell'Arlberg, perché all'Arlberg si farebbe solo un risanamento parziale e perché nel Gottardo circolano il doppio dei veicoli.

L'aumento dell'altezza di 30 cm e della pendenza di 4 cm non è in relazione con il numero di veicoli che transitano.

All'Arlberg è previsto un risanamento completo in due tappe. Dal 2014 al 2017 è prevista la prima fase dei lavori, dal costo di EUR 160 milioni. In una seconda fase, presumibile effettuata nel 2023 e dal costo di EUR 80 milioni, verrà rifatto il manto stradale mantenendo la pendenza al 2%.

Le due gallerie non sono identiche, ma comunque molto simili sotto diversi aspetti. Il confronto serve ad evidenziare i motivi per cui le due soluzioni hanno costi e tempi di chiusura totalmente diversi. Da questo punto di vista il confronto è certamente valido e utile.