

«Un pedaggio al San Gottardo causerebbe traffico parassitario sulle strade alternative al tunnel»

- 03.09.2023
- La Domenica
- Andrea Bertagni

Il presidente nazionale dell'Automobile Club Svizzero (ACS), Thomas Hurler. Intervista / Thomas Hurter presidente nazionale Automobile Club Svizzero (ACS) «Un pedaggio al San Gottardo causerebbe traffico parassitario sulle strade alternative al tunnel» di Andrea Bertagni foto di Marcel Bieri (Keystone) Tempo di lettura: 4'51" «In generale sono sempre contrario ai pedaggi stradali. Quindi mi oppongo anche a quello per il tunnel autostradale del San Gottardo». Thomas Hurter, presidente nazionale dell'ACS, non usa giri di parole per affossare la proposta lanciata con una mozione a livello federale e appoggiata da alcuni partiti e dal Canton Uri. Perché si oppone alla proposta? «Oltre a essere contrario a livello generale a qualsiasi pedaggio stradale, penso che quello proposto per il Gottardo causerebbe un traffico alternativo sulla strada cantonale e quindi un'ulteriore congestione del traffico nei paesi circostanti».

Quindi dopo ACS Ticino, che si è già detto contrario, ora anche ACS Svizzera, che finora non aveva preso posizione, si schiera contro il pedaggio al Gottardo? «Sì, a livello federale sosterrò la posizione della nostra sezione ticinese a nome di ACS Svizzera». Quindi è contrario, ad esempio, anche ai pedaggi per accedere ai centri cittadini? «Certamente, queste soluzioni causano sempre un traffico che oserei chiamare evasivo». Intanto però i prezzi dei carburanti continuano ad aumentare. «Ma i carburanti sono costantemente soggetti a fluttuazioni di prezzo. Lo sappiamo non solo per la benzina e il gasolio, ma anche per il gasolio da riscaldamento o, nell'industria aeronautica.

È un aumento che si ripercuote su tutti noi, sia direttamente alla stazione di servizio sia perché l'aumento dei costi di trasporto rende più costosi i beni di uso quotidiano. Pertanto, dobbiamo certamente tenere d'occhio questo sviluppo. Tuttavia, non possiamo esercitare alcuna influenza sui prezzi». Cosa pensa dell'incidente nel tunnel ferroviario del Gottardo? «Gli incidenti sono sempre tragici. Grazie a Dio, in questo incidente nessuna persona è rimasta ferita.

Quello che è successo ha mostrato le conseguenze di vasta portata di un evento del genere. Ma ha anche dimostrato che le ridondanze nella nostra rete di trasporto sono molto utili su alcuni tratti, perché solo in questo modo è possibile garantire l'approvvigionamento della popolazione in caso di crisi». Cosa intende? «In breve tempo, è stato possibile garantire il passaggio del traffico merci attraverso una delle due canne della galleria di base del San Gottardo e allo stesso tempo l'instradamento del traffico passeggeri sul «vecchio» percorso del San Gottardo. Ciò ha dimostrato la resilienza della nostra infrastruttura di trasporto in caso di crisi. Per il futuro, dobbiamo comunque valutare come coinvolgere maggiormente gli operatori dei treni merci nella responsabilità».

«Sono contrario a qualsiasi pedaggio, compreso quello che si vorrebbe introdurre nei centri cittadini» Qual è invece la sua opinione sulle zone a 30 km/h? Sono davvero sensate e necessarie? «Le zone a 30 km/h hanno senso solo se contribuiscono alla sicurezza del traffico, ad esempio nei pressi delle scuole o in quartieri prettamente residenziali. Sulle strade principali, invece, respingo le zone a 30 km/h. Questo perché il flusso del traffico deve rimanere garantito, sia per il trasporto privato motorizzato sia per il trasporto pubblico, che si svolge in larga misura anche su queste strade. Inoltre, i 30 km/h sulle strade principali comportano una deviazione del traffico nelle aree residenziali, il che è controproducente». Un altro tema relativamente nuovo è quello dei monopattini elettrici.

«Il problema dei monopattini elettrici è, da un lato, il loro numero elevato e, dall'altro, l'alto rischio

di incidenti. Una delle sfide è sicuramente che la maggior parte degli utenti di questi monopattini non sa che alcune regole del traffico valgono anche per loro, come per esempio il fatto che è vietato guidarli sui marciapiedi. Un'altra sfida è la sicurezza degli utenti. Infine, ma non per questo meno importante, dobbiamo anche affrontare la sfida degli monopattini elettrici che vengono parcheggiati un po' ovunque nelle città». •• Simone Gianini, presidente ACS Ticino «Per tutto il Ticino pagare per attraversare la galleria sarebbe un'umiliante discriminazione» «Un'umiliante discriminazione».

Simone Gianini, presidente di ACS Ticino, non è stato certo tenero, ieri a Locarno, nei confronti della proposta di trasformare il tunnel autostradale del San Gottardo in una galleria a pagamento. Parlando davanti all'assemblea dell'Automobile Club Svizzero sezione Ticino, organizzata insieme a una serie di eventi pensati per festeggiare il 125esimo anniversario dell'ACS, Gianini ha insomma ribadito la ferma opposizione dell'associazione cantonale, ma anche nazionale (vedi intervista qui sopra) all'ipotesi di pedaggio per l'attraversamento della galleria autostradale del San Gottardo. Ipotesi messa nero su bianco lo scorso giugno con una mozione dai consiglieri nazionali Simon Stadler (Centro/UR), Corina Gredig (PVL/ZH) e Matthias Jauslin (PLR/AG). Ricordando gli esempi di altri trafori alpini - Monte Bianco, Brennero e Gran San Bernardo su tutti - dove i transiti continuano ad aumentare malgrado il pedaggio, Gianini si è detto che convinto che non è pagando una tassa che si scoraggiano gli automobilisti esteri a utilizzare un asse stradale, soprattutto quando l'asse in questione è uno dei più diretti tra il Nord Europa e l'Italia. Tutto questo senza calcolare che per gli automobilisti e le aziende ticinesi, ha sottolineato Gianini, saremmo in presenza «di un aggravio discriminatorio, rendendo il nostro Cantone di fatto l'unica regione della Svizzera raggiungibile a pagamento».

Anche l'ipotesi di un ristorno della tassa sull'imposta di circolazione, «sempre che sia giuridicamente possibile», secondo il presidente di ACS Ticino, «creerebbe maggiore burocrazia e, alla fine, come avviene ai caselli italiani, non ridurrebbe i tempi di attesa». Inoltre «provocherebbe il riversamento di ulteriore traffico sulla strada del passo, che già oggi preoccupa i Comuni dell'alta valle e quindi senza alcun beneficio tangibile nemmeno nel Mendrisiotto». Ecco perché Gianini ha esortato il Ticino a «dimostrarsi compatto nella difesa dei propri interessi cantonali, esattamente come fecero le associazioni economiche e studentesche ticinesi che tra il 1964 e il 1969 organizzarono manifestazioni di protestando città della Svizzera interna». Ma anche il Consiglio di Stato di allora «che il 25 maggio 1965, come ha fatto il Governo ticinese lo scorso luglio, scrisse al Governo federale in merito all'ipotesi di pedaggio al Gottardo». L'imposizione di un pedaggio, queste le parole dell'Esecutivo cantonale nel 1995, farebbe sì che i ticinesi soggiacerebbero nei loro rapporti con le altre regioni del paese a un'umiliante discriminazione.