

L'OPINIONE ■■ ADRIANO CAVADINI*

PERCHÉ NON È ACCETTABILE LA CHIUSURA DEL GOTTARDO



■■ I rapporti e le prese di posizione sull'intenzione dell'autorità federale di chiudere la galleria autostradale del Gottardo per 900 giorni si moltiplicano. In un mio articolo pubblicato lo scorso 23 dicem-

bre avevo posto l'accento sulla superficialità con la quale un rapporto presentato dal Consiglio federale era stato redatto. Quel rapporto sembra essere stato richiesto soltanto per giustificare la tesi della chiusura della galleria. Qualche settimana fa l'Ufficio federale delle strade ha presentato un nuovo rapporto in base al quale dei circa 900 mila transiti di veicoli pesanti attraverso il San Gottardo (943.000 nel 2010) si prevede che 600 mila utilizzeranno un servizio di navetta offerta da tre treni ogni ora tra Rynächt (Uri) e Biasca. Questa soluzione offrirebbe una capacità di trasporto massima di 750 mila TIR l'anno, alla condizione che gli impianti di carico e scarico e i piazzali di attesa degli automezzi pesanti siano realizzati alle due località di partenza e arrivo della navetta con un costo preventivato in 707 milioni di franchi.

L'USTRA spera di ridurre questo importo a 500 milioni vendendo alla fine il materiale rotabile adoperato: ipotesi tutta da verificare e a prima vista estremamente ottimistica. Con il grande rischio che questa soluzione rimanga tale per i prossimi 30 o 40 anni, con l'autostrada da Biasca fino al confine ad assumere il ruolo di una camionale visto che l'Italia ha difficoltà nel costruire nuovi interporti sul suo territorio. Per le automo-

bili invece si vuole organizzare un servizio di navetta tra Airolo e Göschenen attraverso il vecchio tunnel ferroviario. Non si dice nulla sul costo di questa soluzione che richiederà pure investimenti considerevoli visto che si dovrebbero trasportare milioni di autovetture. Nel 2010 attraverso il San Gottardo sono infatti transitati quasi 5,4 milioni di veicoli leggeri.

Tutti questi rapporti sono stati chiesti e allestiti con un solo preciso scopo: quello di fornire giustificazioni tecniche per chiudere la galleria per tre anni. Sulla validità, attendibilità e serietà di questi rapporti ci sarebbe molto da discutere. Seguendo questa strada si cerca soltanto di dare alle intenzioni dell'Ufficio federale delle strade e del Dipartimento un contenuto tecnico, dimenticando completamente che questa idea ha una valenza politica finora tranquillamente trascurata. Ho già ripetuto a più riprese che nessun Cantone svizzero accetterebbe di vedersi chiusa la sua principale via di comunicazione per tre anni. Provino i funzionari del Dipartimento o il Consiglio federale a ipotizzare di chiudere per tre anni il tunnel autostradale tra Basilea e Lucerna-Zurigo, oppure l'autostrada e la strada cantonale che da Martigny entra nel Vallese oppure un tratto di 16 chilometri dell'autostrada tra Zurigo e Berna. Ipotesi di questo tipo non verrebbero nemmeno prese in considerazione.

Per il Ticino invece, con una grande superficialità e supponenza, si propone di chiudere la principale via di comunicazione verso il nord per tre anni, ben sapendo che la stessa non potrà mai essere compensata né dalla strada del San Bernardino, né da quella attraverso il passo del San Gottardo durante 4 o 5 mesi esti-

vi, né tantomeno dai previsti servizi di navetta per auto e autocarri. Un cantone già confrontato con non poche difficoltà a causa di una situazione congiunturale difficile che penalizza diverse sue attività (turismo, industria, commerci, banche) non può essere punito da decisioni prese dalla Confederazione. Sorprende che ci siano ticinesi favorevoli alla chiusura, ritenendo che la stessa rappresenterebbe un toccasana per il nostro ambiente. L'unica strada percorribile è la costruzione di una seconda galleria autostradale, da utilizzare poi su una sola corsia per non aumentare la capacità di trasporto attuale. Per scoraggiare il traffico pesante di transito non possiamo mettere in ginocchio l'economia del Ticino. La Confederazione dovrà invece adottare altri strumenti per spingere in futuro un numero maggiore di autocarri ad attraversare la Svizzera sui treni. Inoltre un servizio di navetta lungo la galleria ferroviaria di base del San Gottardo avrebbe anche conseguenze negative sul numero dei treni viaggiatori verso il Ticino e sulla loro velocità.

In conclusione il Consiglio di Stato e forse anche il Gran Consiglio dovrebbero prendere una posizione chiara e forte su queste idee della Berna federale; smentire con fatti precisi molte affermazioni inesatte e azzardate contenute in questi rapporti e soprattutto spiegare tramite colloqui individuali con i membri del Consiglio federale e del Parlamento come una proposta o decisione di chiusura del Gottardo rappresenterebbe uno schiaffo al Ticino e alla tanto declamata coesione federale e pregiudicherebbe il rafforzamento e la promozione di molte iniziative imprenditoriali.

* già consigliere nazionale