

L'OPINIONE ■ ADRIANO CAVADINI\*

# CHIUSURA DEL GOTTARDO: UNA PROPOSTA SCRITERIATA



■ Mi sorprende che il Consiglio federale abbia presentato le proposte dell'Ufficio federale delle strade sul risanamento della galleria autostradale del Gottardo, le

quali prevedono due varianti principali con chiusura completa della galleria per circa 900 giorni. Anche se non è ancora stata presa una decisione politica, nessuna di queste varianti può essere seriamente presa in considerazione. È infatti impensabile che il Cantone Ticino resti isolato dal resto della Svizzera, nella sua direttrice principale, per oltre tre anni. Possibile che nelle alte sfere dell'Ufficio federale delle strade, ma soprattutto all'interno del Consiglio federale, nessuno abbia pensato di rinviare l'incarto ai funzionari che l'hanno concepito e di chiedere una soluzione che eviti la chiusura di questo fondamentale asse autostradale? Quali sarebbero le reazioni se si proponesse la completa chiusura degli accessi stradali a sud del Canton Vallese o dei collegamenti autostradali per Basilea? Dispiace che i fautori dell'Iniziativa delle Alpi accolgano le decisioni con soddisfazione, per un obiettivo di trasferimento che condivido, ma dimenticando tutte le conseguenze negative per il Ticino.

Nel 2009 attraverso la galleria del San Gottardo sono transitati circa 6.2 milioni di veicoli, dei quali 1 milione e 100'000 autocarri. Nello stesso anno il passo del Gottardo ha visto transitare 654'000 veicoli: un po' più del 10% di quelli che hanno invece percorso la galleria. È ben vero che circa il 70% dei mezzi pesanti sono stranieri e una gran parte delle automobili (circa il 50%) sono in transito in Svizzera. I mezzi leggeri e pesanti che non si fermano nel cantone potrebbero anche viaggiare attraverso altre strade, perché a noi lasciano soltanto inquinamento e sempre più frequenti intasamenti di traffico sull'autostrada e sulle strade cantonali, utilizzate quando la rete autostradale è bloccata o saturata. Un numero non trascurabile di autocarri parte però dal Ticino o vi giunge trasportando merci prodotte nel Cantone o destinate alla nostra economia. Oggi la gran parte delle attività non si trova più lungo la linea del Gottardo, per cui la raccolta o distribuzione capillare di questi prodotti sul territorio potrà avvenire solo per strada. Molti uomini d'affari che ven-



## Quattro milioni di vittime

■ È salito a 4 milioni il numero delle vittime dello sterminio nazista degli ebrei identificate per nome dai ricercatori del Museo memoriale dello Yad Vashem di Gerusalemme: lo ha annunciato ieri il presidente Avner Shalev. L'identità di un milione e mezzo di vittime è stata ricostruita nell'ultimo decennio. Qui il lager di Auschwitz nel 1945. (Foto Keystone/AP)

gono o si spostano dal Ticino lo fanno con l'automobile, anche se con l'apertura di Alptransit un numero maggiore ricorrerà alla ferrovia. I turisti che trascorrono ancora le loro vacanze nel cantone, sia perché dispongono di case lontane dalle stazioni principali, utilizzano spesso l'auto che dà loro una mobilità e una capacità di trasporto che difficilmente la ferrovia sarà in grado di offrire, per di più a condizioni economiche vantaggiose.

Per tutte queste categorie di persone e di aziende non si può chiudere il Gottardo e pretendere che i loro spostamenti avvengano per ferrovia o attraverso il San Bernardino: un'autostrada a due corsie che si troverebbe in breve tempo intasata. Per i mezzi pesanti in transito si potrà stimolare il trasferimento su ferrovia; turisti o uomini d'affari in transito con l'automobile potrebbero anche scegliere altri percorsi attraverso le Alpi. Una chiusura di anni del Gottardo sarebbe invece un colpo durissimo per il Ticino e per il suo rafforzamento economico futuro.

L'attuale galleria del Gottardo è tecnicamente superata con due corsie relativamente ridotte di larghezza e senza nessuna corsia di emergenza. È giunto il momento di scelte coraggiose e definitive con la costruzione di una nuova galleria autostradale a due corsie che, una volta risanata l'attuale galleria, diventerebbe una gal-

leria con una corsia unidirezionale e l'altra di emergenza. Un'identica soluzione potrà essere attuata nell'attuale galleria, adoperando una corsia per il traffico e l'altra come pista di emergenza. La sicurezza ne sarebbe fortemente aumentata e la presenza delle due corsie di emergenza eviterebbe le frequenti chiusure di breve durata provocate da piccoli incidenti o da guasti ai veicoli. Per le soluzioni proposte si afferma che la soluzione transitoria sarebbe la reintroduzione dei treni navetta che però non saranno mai in grado di fronteggiare il traffico attuale e che non potranno essere inseriti nella galleria di base perché la sua capacità di trasporto per merci e passeggeri ne sarebbe fortemente ridotta in quanto i treni navetta non potrebbero mai viaggiare alle alte velocità per le quali questa galleria è stata concepita.

Mi ha fatto piacere che il consigliere federale Maurer abbia chiaramente detto che il risanamento potrà avvenire solo con la costruzione di una seconda galleria autostradale. Mi auguro che questa opinione sia condivisa anche dai suoi colleghi e da un numero sufficiente di deputati alle Camere federali. Una decisione rapida si impone per potersi organizzare per tempo nella costruzione di un secondo tunnel autostradale; sola via percorribile politicamente, tecnicamente e dal profilo della sicurezza.

\* già consigliere nazionale