

# Chiusura del San Gottardo: ma quanta superficialità!

Adriano Cavadini

"Industria alberghiera di transito. Eventualmente le minori entrate possono essere compensate in parte con i proventi derivanti dai pernottamenti degli operai dei cantieri" (pag. 10, tab. 2).

"Industria farmaceutica. Le difficoltà possono indebolire temporaneamente (!) la posizione del Ticino sul mercato" (pag. 11, tab. 2).

"Turismo. Il Ticino in ragione del minor volume di traffico e di turisti provenienti da nord può diventare più attrattivo per ospiti provenienti da sud" (pag. 13, tab. 4).

Ripercussioni sulla domanda (pag. 47). Tra le quattro possibili reazioni degli utenti della strada a una chiusura totale è indicata quella "di scegliere una destinazione diversa o di rinunciare a partire". "La Leventina e la Mesolcina saranno le regioni più colpite" (pag. 91).

Queste sono alcune sconcertanti affermazioni contenute nel rapporto presentato alcuni giorni fa dal Consiglio federale sul risanamento della galleria autostradale del San Gottardo. Un centinaio di pagine con una miriade di cifre che sembra sia stato preparato con il solo scopo di giustificare la chiusura e che non può essere considerato neutrale e attendibile. Com'è possibile dire che le perdite degli alberghi interessati dal transito (e gli altri?) potranno essere compensate dai pernottamenti degli operai dei cantieri oppure che se i disagi saranno elevati gli utenti interessati a venire nel Ticino o che dal Ticino

dovranno trasferirsi oltre Gottardo dovranno rimanersene tranquillamente a casa o andare in altri posti? Oppure affermare che il Ticino turistico ha grandi possibilità di sviluppo a sud, visto il forte calo dal nord, quando è risaputo che la clientela svizzera e quella germanica rappresentano gli ospiti più sicuri e affezionati al nostro Cantone, mentre la clientela italiana avrà nei prossimi anni grossi problemi? O ancora che se l'industria farmaceutica avrà qualche problema lo sarà solo temporaneamente, dimenticando che la chiusura sarà per tre anni e che un'azienda non può sopravvivere in un mercato difficilissimo con ostacoli supplementari così duraturi? Fa sorridere l'affermazione secondo cui Leventina e Mesolcina saranno le regioni più colpite. Ma dove vivono gli estensori del rapporto? A mio giudizio questo rapporto non ha una base attendibile, anche perché fonda gran parte dei calcoli sull'ipotesi che gli autocarri in circolazione siano 650'000, mentre attraverso il San Gottardo e il San Bernardino ne circolano 1,3 milioni l'anno. Quasi tutte le considerazioni e i calcoli si fondano sul presupposto (irrealistico!) che per limitare i rischi della chiusura gli autocarri devono prima scendere a 650'000! Obiettivo fuori portata in tempi medi.

Chi ha redatto il rapporto ha dimenticato due semplici verità: un'economia moderna non può rimanere competitiva sui mercati internazionali e su quelli dove

tradizionalmente opera se non può disporre di un collegamento stradale aperto tutto l'anno con il nord delle Alpi. E secondariamente non si può politicamente penalizzare un intero cantone chiudendo per tre anni il suo collegamento principale. Non si venga a raccontare che il San Bernardino potrà assorbire una parte di questo traffico quando questa strada di montagna con due sole corsie diventerebbe una camionale impraticabile per le automobili. AlpTransit porterà un miglioramento sicuro per i collegamenti viaggiatori, ma non potrà sostituire quanto oggi offerto dalla galleria autostradale. Tutte le aziende ticinesi che ricevono o forniscono beni e servizi fuori dal territorio cantonale subiranno conseguenze negative e costi supplementari. Il Ticino diventerà meno attrattivo per nuove attività economiche, proprio in anni difficili e delicati.

E' troppo facile affermare che gli effetti negativi di questa chiusura saranno quasi completamente compensati dai benefici delle imprese di costruzione che dovessero contribuire ai lavori di risanamento. Nemmeno se tutte queste aziende fossero veramente ticinesi il loro giro d'affari e i loro guadagni potrebbero compensare le perdite, i disagi e le difficoltà dell'industria, dei servizi, del turismo. L'unica opportunità positiva indicata dal rapporto è l'aumento di attività per l'edilizia!

E non ci si venga a raccontare

che l'organizzazione e la gestione dei trasporti per ferrovia necessari per sopperire alla chiusura del Gottardo diventerà una fonte interessante di lavoro per il cantone. A livello svizzero nessun cantone accetterebbe una siffatta penalizzazione per tre anni. Come prima cosa il Consiglio di Stato dovrebbe analizzare il rapporto e trasmettere le sue osservazioni (fondate e concise) nelle altre lingue nazionali al Consiglio federale e al Parlamento. Negli anni Sessanta il Consiglio di Stato, soprattutto nella persona di Franco Zorzi, aveva tenuto numerose conferenze oltre Gottardo per convincere le autorità e le popolazioni degli altri cantoni dell'importanza della galleria autostradale del Gottardo; gli studenti ticinesi avevano pure organizzato una grande manifestazione a Berna contro l'ottusità della autorità federali. Ritengo che dobbiamo riprendere subito queste azioni per far capire che proposte di questo tipo non saranno mai accettate dal Ticino.

Il Dipartimento federale dei trasporti sta dimostrando una completa mancanza di visioni sia nel progetto Alptransit sia in questa delicata questione. Dobbiamo far capire a Berna che la chiusura non entra in considerazione e che solo la costruzione di una seconda galleria, con un'unica corsia autorizzata, potrà essere accettata dalla maggioranza della popolazione ticinese e dalle aziende di questo cantone.

L'OPINIONE ■■ STEFANO MODENINI\*

# GOTTARDO, A CHI VAGHEGGIA UNO SPLENDIDO ISOLAMENTO



■ La questione della chiusura per tre anni della galleria autostradale del San Gottardo a seguito dei necessari lavori di risanamento e il raddoppio della medesima galleria prima che questi

lavori abbiano inizio, ha finalmente assunto una dimensione nazionale. Non fosse altro perché il San Gottardo è un asse di transito d'importanza nazionale e internazionale, ma anche perché è la via di collegamento essenziale per movimentare le esportazioni di molti cantoni svizzeri.

È trascorso quasi un anno da quando sono state chieste al Consiglio federale ulteriori basi decisionali approfondite su cui poggiare la scelta di chiudere l'asse del San Gottardo per lungo tempo o considerare invece l'eventualità di costruire un secondo traforo. Gli elementi a disposizione per una simile decisione non sono ancora esaustivi eppure quanto presentato recentemente dalla Confederazione non può che indirizzare la discussione verso una soluzione conveniente sotto tutti i punti di vista. Il 9 gennaio si è riunita la Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni del Consiglio degli Stati che ha discusso in prima battuta sui risultati emersi dagli approfondimenti da lei stessa richiesti.

La Commissione in questione non ha potuto quindi che prendere atto che nel frattempo le carte in tavola sono cambiate notevolmente. Infatti, fino a non molti giorni fa la politica nazionale partiva dal presupposto che l'eventuale chiusura della galleria del San Gottardo si sarebbe risolta trasferendo sulla ferrovia da Biasca a Erstfeld i 650.000 autocarri che, era ormai assodato, si sarebbero accodati ai portali nord e sud. Premesso che nessuno aveva fornito prove della fattibilità di questa misura - era prevista l'istituzione di onerose piattaforme di interscambio e treni navette che però avrebbero permesso di trasferire solo 370.000 veicoli - la sfida alla luce dei nuovi numeri si fa parecchio più ardua. Infatti, secondo il rapporto più recente sul trasferimento del traffico presentato dal Consiglio federale «nel migliore dei casi» è previsto nel 2020 il transito di 1 milione e 270 mila mezzi pesanti, quasi il doppio di quanto assunto finora. I costi per le misure fiancheggiatrici che terrebbero conto di questi volumi non sono stati quantificati, ma è sin d'ora chiaro che si raggiungerebbero cifre importanti, paragonabili se non addirittura superiori all'investimento necessario per la costruzione di una seconda galleria al San Gottardo.

Insomma, per evitare quest'ultima opzione - troppo esosa secondo alcune cerchie - si progettano misure costose che oltretutto feriranno il territorio toccato e causeranno probabilmente la protesta delle popolazioni coinvolte. Nel canton Uri ad esempio si è già manifestata una chiara opposizione ad un consumo eccessivo del territorio; lo stesso accadrà probabilmente in Leventina quando i progetti delle misure fiancheggiatrici verranno svelati.

Le autorità dovranno inoltre prendere atto non solo dell'incremento dei costi per la mancata costruzione di un secondo tubo - che peraltro non aumenterebbe la capacità di transito (!) ma contribuirebbe ad aumentare la sicurezza - ma anche del fatto che i vantaggi per la creazione di valore aggiunto in Ticino e in Svizzera sarebbero superiori se si considerasse l'eventualità

di una seconda galleria al San Gottardo. Questo è quanto emerso poco prima di Natale da uno studio che, malgrado l'approccio più che discutibile, non ha potuto ignorare l'impatto positivo di un investimento lungimirante e strategico.

Si tratta ora di fare tesoro dei nuovi fattori emersi e accantonare l'approccio ideologico che finora ha contraddistinto la discussione sul tema. Chi invece continua a perseverare e sostenere che l'isolamento del Ticino per tre anni sia un'opportunità unica per il rilancio del Cantone non ha che da proporre - in questo periodo di crisi - la chiusura di alcuni tratti di autostrade sull'Altipiano. Sicuramente anche i nostri cugini oltralpe non vogliono lasciarsi scappare una simile opportunità per il proprio rilancio.

\* direttore Associazione industrie ticinesi

SAN GOTTARDO Sull'ipotesi del raddoppio forse alle urne a giugno

# I cittadini chiamati al voto?

## Il Governo ci sta pensando

Se ne è parlato ieri in un incontro a Bellinzona. Mentre l'USTRA, nel suo programma per l'eliminazione delle strettoie, non ha inserito il San Gottardo.

Tutti alle urne sul raddoppio del San Gottardo? Il Governo ci sta pensando. Nella mattinata di ieri il Consiglio di Stato ha infatti incontrato un gruppo di lavoro creato per approfondire il tema e due parlamentari a Berna: il senatore **Filippo Lombardi** e il consigliere nazionale **Fabio Regazzi** membri della Commissione dei trasporti delle due Camere. In quest'occasione si è discusso tra le altre cose anche dell'eventualità di chiamare i cittadini alle urne sul raddoppio del tunnel. In proposito i bene informati dicono che una votazione consultiva potrebbe già essere fissata per il mese di giugno. Ma su questo aspetto il Governo ticinese deve ancora prendere posizione.



L'asse Nord-Sud sarebbe meno importante di altri punti di traffico in Svizzera...

### Leuthard: strettoia Gottardo non prioritaria

Da Berna invece arrivano altre notizie. Nel secondo programma dell'Ufficio federale delle strade (USTRA) per l'eliminazione delle strettoie il San Gottardo resta un «illustre sconosciuto». A una precisa domanda, la ministra dei trasporti **Doris Leuthard** ha risposto ieri che l'eliminazione del collo di bottiglia lungo l'asse Nord-Sud è meno prioritaria rispetto ai problemi di ca-

pacità che si registrano in altri punti della rete stradale svizzera.

Nel 2010, il Parlamento ha adottato il primo messaggio sul programma per l'eliminazione delle strettoie sulle rete delle strade nazionali. Allora era stato approvato un credito di 1,36 miliardi di franchi la realizzazione urgente di quattro progetti in quest'ambito. Si tratta in particolare di ampliare le tratte Hrkingen (SO)-Wiggertal (AG), Blegi-Rütihof (ZG), circonvallazione Nord di Zurigo e nei pressi di Crissier (VD).

Nell'ambito di un secondo messaggio, che dovrebbe essere esaminato dal Parlamento nel 2014, si procederà a risolvere problemi di capacità in 14 altre tratte, tra cui quella Lugano-Melide-Bissone che comporterebbe una spesa di 350 milioni. Dal momento che per tutti questi progetti restano a disposizione 4 miliardi di franchi, secondo l'USTRA si dovrà decidere «a quali progetti dare la priorità». Nulla è dunque certo nemmeno per la tratta ticinese. Se per l'eliminazione di queste strettoie si prevedono investimenti miliardari, nel rapporto dell'USTRA dedicato al risanamento della galleria stradale del San Gottardo, verso il 2025, se ne prospetta addirittura la chiusura per due anni. Secondo **Doris Leuthard** non si tratta di un controsenso, visto che le altre tratte hanno la priorità, perché registrano maggiori problemi di capacità.

A ogni modo, sul San Gottardo nulla di definitivo è ancora stato deciso, ha sottolineato la ministra dei trasporti. La commissione dei trasporti degli Stati deciderà in febbraio sulla costruzione di una seconda canna al San Gottardo, come chiede il Ticino con un'iniziativa e il senatore **Filippo Lombardi** con una mozione. Secondo **Doris Leuthard** la decisione politica del Consiglio federale dovrebbe essere presa ancora quest'anno. (ATS/RED)

L'OPINIONE ■■ GINA LA MANTIA\*

# TRASFERIMENTO SU ROTAIA O RADDOPPIO?



■ Poco o niente si è sentito in Ticino della recente sentenza della Corte europea di giustizia in merito al divieto settoriale di transito sull'autostrada della Valle dell'Inn, una regione toccata, come

la nostra, da un forte aumento del traffico pesante trans-europeo, con tutte le conseguenze negative per la salute degli abitanti e lo sviluppo dell'economia locale. I fatti parlano chiaro: limiti dell'inquinamento regolarmente e ampiamente superati (per esempio i valori di ossidi di azoto NOx in certe regioni superano il doppio del limite consentito), aumento significativo (50% in tre anni!) delle malattie polmonari e delle vie respiratorie nei bambini, diminuzione della speranza di vita di 12 mesi. Lungo l'asse dell'autostrada della Valle dell'Inn non si possono più insediare nuove industrie e attività produttive, per non appesantire ulteriormente il bilancio del degrado ambientale. Per proteggere i propri abitanti

da questa valanga di traffico pesante, il Tirolo austriaco, con l'appoggio del proprio governo nazionale, un paio di anni fa ha imposto - fra le misure di un catalogo più ampio - un «divieto settoriale» di transito per merci non deperibili, quali rifiuti, pietre, inerti, tronchi di legno, acciaio e simili.

Per la seconda volta questo divieto non è stato accettato dall'UE, che con la sentenza del 20 dicembre scorso lo ha revocato, sancendo così che il diritto alla «libera circolazione delle merci» è prioritario rispetto al diritto alla salute della popolazione. Spero che questo esempio serva ad aprire gli occhi a chi difende a spada tratta il raddoppio della galleria del San Gottardo nel pieno rispetto della Costituzione e senza aumento dei transiti: non facciamoci illusioni! La lobby degli autotrasportatori europei è molto forte, e credere che accetterebbero code chilometriche davanti ai portali senza imporci di aprire le due corsie è - se non altro - molto ingenuo. Molto più costruttivo sarebbe se il Ticino e la Svizzera puntassero energicamente e con determinazione su quello che il popolo svizzero a più riprese ha confermato di volere:

il trasferimento delle merci su rotaia. Spendiamo le nostre risorse, i nostri soldi, la nostra intelligenza e le nostre capacità per il completamento di Alptransit, per l'introduzione di una borsa dei transiti alpini e per la creazione di un centro di competenze ferroviarie. Vediamo di costruire un'economia più sana, più locale e di evitare i trasporti inutili. Il turismo ticinese non si rilancia con nuove autostrade, con più camion, cemento e inquinamento; sono invece valori positivi un territorio intatto e un buon collegamento al trasporto pubblico a prezzi ragionevoli. L'economia locale non ha bisogno di ulteriori trasporti trans-europei che intasano le nostre strade, anzi, potrebbe venirne stroncata: eclatante l'esempio citato sopra. Da qui la mia domanda al Governo ticinese, alla deputazione ticinese alle camere federali, alla camera del commercio, agli albergatori, ai giovani liberali e PPD e a chi altro semina panico in vista del necessario risanamento della galleria autostradale e chiede per questo il suo raddoppio: è veramente questa la carta che volete giocare? Vi sembra responsabile?

\* già candidata al Consiglio nazionale per il PS