

Articolo pubblicato su Opinione Liberale il 14 dicembre 2006

Secondo traforo autostradale al San Gottardo: una condizione quadro essenziale per garantire lo sviluppo economico del Cantone Ticino.

Siamo in campagna elettorale e si sente sistematicamente parlare di sviluppo economico del Cantone Ticino, di ricette per sostenere la crescita e per creare nuovi posti di lavoro. Si discute su come sia possibile migliorare le condizioni quadro, su quanto sia importante, giustamente, rimanere competitivi ed attrattivi a livello fiscale. Si discute sempre di più anche in Ticino di nuova politica regionale, di iniziative di sviluppo e di sostegno all'innovazione. Dato che probabilmente non si tratta di un tema elettoralmente molto accattivante, soprattutto dopo la bocciatura anche ticinese del 2004 del controprogetto all'iniziativa Avanti, la politica non sembra però più interessarsi alla vera spada di Damocle che pende sinistra sopra la testa dell'economia cantonale: la fragilità del collegamento autostradale del San Gottardo ad un solo tubo.

Iniziamo col ricordare alcuni fatti essenziali, che servono per poter in seguito capire l'urgenza di tornare a parlare di Gottardo. La galleria del San Gottardo rappresenta l'opera principale della strada nazionale svizzera A2 tra Basilea e Chiasso e con ciò il collegamento autostradale più breve tra Amburgo e la Sicilia. Al momento dell'inaugurazione, con i suoi 17 km, era la galleria stradale più lunga del mondo. Parallelamente alla galleria esiste un cunicolo di sicurezza che era pensato come preinvestimento per la costruzione successiva di una seconda canna. Per motivi di costi l'ampliamento del cunicolo è stato rinviato, con l'intenzione di eseguirlo più tardi in caso di necessità. Il numero dei veicoli che transitano sotto il Gottardo è raddoppiato dalla sua apertura, raggiungendo quasi i 6 milioni di passaggi nel 2005. Tra l'apertura della galleria nel 1980 e fine 2005 si sono verificati in totale 885 incidenti con 30 morti.

I termini delle questione attorno al San Gottardo sono dunque relativamente semplici, forse più semplici di quanto si possa immaginare oggi, dopo che attorno a questo tema sono state scritte e dette tante, troppe cose: sugli oltre tre mila chilometri di autostrada che collegano il nord con il sud Europa, esiste una sola strozzatura che porta l'autostrada su 2 corsie. È ovvio che questa è una situazione anomala. Il fatto è che siamo semplicemente tremendamente in ritardo sulla tabella di marcia e invece di accelerare i tempi come la logica impone, abbiamo approvato l'artificiosa Iniziativa delle Alpi. In pratica abbiamo scritto nella nostra costituzione che la capacità delle strade di transito nella regione alpina non deve essere aumentata. Anche se, ed è bene ribadirlo, nessuno parla di aumentare nulla, infatti quando si parla di seconda canna al Gottardo non si fa altro che discutere di un'opera incompleta che da anni aspetta di essere conclusa.

È sicuramente utile ricordare anche che già oggi oltre il 65% delle merci attraversa le Alpi su rotaia – a differenza di Francia e Austria, dove la gran parte delle merci è trasportata su gomma. Il volume totale delle merci in attraversamento è in crescita, ma l'aumento principale si registra nel "trasporto combinato". Quindi già ora, anche grazie alla tassa sui mezzi pesanti, gran parte dei trasporti di merci avviene tramite la ferrovia. A lungo termine è prevista la nuova trasversale alpina, un progetto decisamente ambizioso, finanziato in parte dalla tassa sui veicoli pesanti, che ha proprio quale obiettivo una riduzione dei volumi trasportati su strada. Resta però un'utopia ipotizzare una gestione del traffico delle persone senza continui fenomeni di congestione. Nessuno mette in dubbio la necessità di

trasferire quanto più possibile il traffico merci sulla ferrovia, ma questo trasferimento non sarà mai sufficiente per sgravare l'attuale situazione di congestione. Il traffico interno dei passeggeri, soprattutto dal Ticino, è per ovvi motivi legato all'uso dell'automobile. L'Italia non comporta solo traffico dovuto al trasporto di merci, è anche una delle mete preferite dagli svizzeri, e dai nordeuropei in generale, per le vacanze. Ed è risaputo che i vacanzieri preferiscono viaggiare in macchina. Quindi, specialmente in corrispondenza di periodi festivi, spesso si formano lunghe code. I disagi, ed è sotto gli occhi di tutti, si stanno sempre più generalizzando. L'autostrada e la ferrovia sono complementari e non in concorrenza tra loro.

Per fortuna che almeno la Camera Commercio ha il coraggio di riportare la discussione all'interno del cantone. Si tratta in effetti di un tema centrale per l'intera economia cantonale. In particolare, per prevenire disagi e gestire in maniera opportuna le urgenze a corto termine, la Camera di Commercio ha recentemente proposto un catalogo di misure concrete, tra cui la deroga al principio di divieto di circolazione notturno per i camion in situazioni eccezionali. Sul lungo termine resta però una sola soluzione: il raddoppio. Fare il secondo tubo al Gottardo non porterebbe migliaia di posti di lavoro nel nostro cantone, tranne forse durante la fase di costruzione. Ma avrebbe un pregio che è sicuramente più importante: garantirebbe quanto oggi raggiunto e ci permetterebbe di continuare a credere in una posizione strategica di un Ticino vincente. La storia ci ha ripetutamente mostrato ed insegnato come l'inserimento del Cantone nelle vie di comunicazione costituisce un fattore determinante per evitare l'isolamento sociale ed economico.

A questo punto sarebbe interessante fare una valutazione costi benefici, perché considerando i rischi che stiamo correndo ed i vantaggi di ordine ambientale difesi dall'Iniziativa delle alpi, per la popolazione del Cantone Ticino questa valutazione secondo me risulterebbe estremamente negativa. Addirittura solo il rischio dell'isolamento del Ticino ci danneggia. E' una questione di affidabilità del sistema: oggi non ci sono certezze di poter accedere al Ticino con una sicurezza sufficiente. I danni che provoca l'assenza del secondo tubo sono molto probabilmente superiori a quanto questa situazione benefici all'ambiente. Anzi, oso anche immaginare che alla fine addirittura nemmeno il bilancio ambientale sia positivo. E questo perché non credo alla tanto proclamata equazione secondo tubo uguale raddoppio del traffico e poi perché è risaputo che le macchine ferme in colonna inquinano molto più che se fossero in movimento e ci fosse quindi una situazione di normale fluidità. Mi sorprende quasi, visto il tipo di ragionamento portato avanti dai rappresentanti dell'Iniziativa della Alpi, che non si siano opposti alla ricostruzione di uno dei due viadotti in occasione del loro rifacimento tra Capolago e Mendrisio. Nell'ottica di non volere il completamento dei lavori iniziati al San Gottardo, sarebbe stato assolutamente in linea con la loro strategia. Anzi avrebbero avuto un'occasione per aggiungere un'altra strozzatura, che avrebbe indotto, secondo il loro modo di ragionare, ad una riduzione del traffico e dell'inquinamento. O forse il ragionamento fa acqua?

Per il bene dei nostri posti di lavoro, della nostra salute, del nostro ambiente e della nostra economia è necessario tornare a condurre un ampio dibattito pubblico, a livello svizzero, sul perché il raddoppio del San Gottardo non è tanto un'opportunità, quanto una necessità a cui al più presto dobbiamo poter fornire una risposta concreta. Si tratta di un'opera complementare alla nuova trasversale alpina e non pregiudica la continuazione di una politica oculata di gestione del traffico di transito sulle alpi, anche nell'ottica di un sistema di contingentamento. E' quindi necessario ed urgente ribadire che: "La capacità delle



strade di transito nella regione alpina deve essere al più presto aumentata, in particolare per quanto riguarda il secondo indispensabile traforo del San Gottardo".

Stefano Rizzi

Cassiere GLRS