

Nuovo tunnel: perché?

di Katya Cometta e Antoine Turner,
copresidenti Associazione liberale radicale per l'ambiente (Alra)

DALLA PRIMA

Non crediamo alla volontà politica necessaria a mantenere solo due corsie, ciò anche a fronte di inevitabili pressioni europee tese all'apertura di un canale di transito che i ticinesi non vogliono certamente. Inoltre mancano i finanziamenti: altre opere sono prioritarie per la Confederazione, ma anche per noi: per loro la mobilità dei grandi agglomerati, per noi AlpTransit a sud di Lugano. È dunque necessario approfondire lo scenario ipotizzato dall'Iniziativa delle Alpi, analizzando le misure accompagnatorie e le reali ripercussioni per l'economia. Come sostiene il prof. Remigio Ratti, 'la chiusura della galleria stradale potrebbe essere una prova interessante, un test per nuove modalità d'uso per le vecchie linee ferroviarie'. In alternativa una soluzione realistica potrebbe essere quella della costruzione di un secondo tunnel, con due sole corsie (una verso sud e l'altra verso nord), dotato di tutti gli accorgimenti indispensabili a garantirne la sicurezza in ogni momento. L'attuale galleria non andrebbe risanata ma unicamente mantenuta agibile per i mezzi di soccorso. È una delle proposte operative respinte dal popolo urano che, contrariamente al Ticino ha perfettamente compreso la necessità di evitare l'aumento di traffico attraverso il Gottardo. Bisognerà riproporla, negoziarla, discuterla includendovi tutte le misure accompagnatorie necessarie a limitare i flussi di traffico. Prima di ciò, però, occorre comprenderne sia l'origine, sia la natura, così come il meccanismo di dipendenza dei vari settori specifici in Ticino dal traffico autostradale.

Vale la pena nuovamente ricordare, infatti, che

il nostro è un traffico che ha principalmente quale origine o destinazione la Svizzera stessa. Quello di semplice attraversamento è decisamente contenuto. Il dato è essenziale per comprendere quel che accade anche in Ticino dove non corrisponde al vero che il traffico che ci invade quotidianamente sia un traffico parassitario, di transito dall'Europa per l'Europa. I dati statistici sono chiarissimi: l'87 per cento delle persone in entrata nel nostro Paese ha quale destinazione la Svizzera. Delle circa 650'000 persone che varcano in entrata il confine elvetico ogni giorno il 34% è costituito da persone domiciliate in Svizzera che rientrano dall'estero, il 53% sono persone domiciliate all'estero che entrano in Svizzera brevemente (42%) o vi soggiornano per più di un giorno (11%). Il restante 13%, e solo il 13%, è costituito da persone che si limitano ad attraversare la Svizzera. È partendo da questa constatazione che occorre rivedere i nostri preconcetti relativi anche alla prospettata chiusura del Gottardo. Il Ticino ha bisogno del collegamento per poter rimanere parte integrante della Confederazione. Quale collegamento sia migliore e soprattutto concretamente realizzabile è il vero nodo del problema. Ma stiamo attenti a non allargare l'imbutto al Gottardo, altrimenti l'attuale 13% crescerà in modo esponenziale. Questo stesso sensato ragionamento deve poter essere compreso e fatto proprio anche dalle associazioni economiche, dai partiti, dal Governo e dal mondo turistico che più di tutti ha patito l'apertura del tunnel autostradale. Da allora, infatti, i pernottamenti alberghieri sono in costante diminuzione: trent'anni di calo dei pernottamenti il cui culmine positivo è, appunto, stato il 1981.