

STUDIO DELL'ADAC

San Gottardo, tunnel “buono” o “insufficiente”?



di SIMONE GIANINI*

Hanno destato sorpresa i titoli scelti dai quotidiani del nostro Cantone dello scorso

30 luglio in merito al risultato dello studio pubblicato dal Club automobilistico tedesco (ADAC) sui tunnel stradali europei. Mentre *Corriere del Ticino* e *Giornale del Popolo* (...)

*Municipale PL
e candidato al Consiglio nazionale
> SEQUE A PAGINA 3

(...) hanno titolato in prima pagina «Gottardo “molto insufficiente”» e «Il tunnel più pericoloso d'Europa», *La Regione* ha ripreso la notizia a pagina 4 (senza richiamo in prima) con il titolo «Gottardo in coda ma “buono”». A parte il diverso approccio nel dare rilevanza al risultato, vien da chiedersi chi abbia ragione. La risposta, dal profilo dei risultati dello studio, potrebbe essere “entrambi”. A ben guardare le singole voci, il risultato finale “buono” (con importante peso specifico, ad esempio, per l'illuminazione e l'approvvigionamento energetico, per la sorveglianza del traffico o per la ventilazione, di recente risanati) è però fuorviante, se si pensa

che per la sua configurazione il tunnel del Gottardo è stato effettivamente valutato «molto insufficiente» (perché bidirezionale, a canna unica) e con un rischio potenziale giudicato «elevato». Quindi, anche se nel complesso non insufficiente, per l'elemento che dovrebbe stare più a cuore di chi lo attraversa o di chi ha qualcuno di caro che lo percorre (la sicurezza di arrivare dall'altra parte sano e salvo), l'attuale tunnel bidirezionale è certamente lacunoso e, non per nulla, in quello studio risultato il peggiore delle venti gallerie esaminate in tutta Europa. Questo è uno degli elementi che fanno dubitare che la situazione attuale, perpetrata ancora per i prossimi

decenni, quand'anche con il progresso tecnico che, per quanto fosse efficace, non sarà però mai installato su tutti i milioni di veicoli, leggeri o pesanti, che attraversano annualmente la galleria del San Gottardo, sia ancora sostenibile.

Se a ciò si aggiunge che l'alternativa al secondo tubo, durante il prossimo necessario risanamento, sarebbe la chiusura continua di quello attuale per tre anni e tagliare così fuori il Ticino e le sue aziende che quotidianamente vivono di scambi, anche su gomma, con il nord delle Alpi e la creazione di una stazione di trasbordo dei mezzi pesanti a Biasca grande qualcosa come dieci campi da calcio e attiva

16 ore al giorno, da poi smantellare a risanamento concluso, la proposta del Consiglio federale di procedere con la costruzione di un tunnel di risanamento è senz'altro sensata. Tornando ai titoli dei quotidiani di giovedì scorso, qualcuno ha forse accentuato, ma altri hanno certamente relativizzato i risultati dello studio. L'auspicio, in vista del voto popolare sul tema previsto per la prima metà del prossimo anno, è che l'informazione data dai media sia oggettiva, permettendo ai cittadini di farsi un'idea libera dei pro e dei contro che l'una o l'altra soluzione comporterebbe.