

## TESTO DELL'INTERROGAZIONE

### Galleria ferroviaria del San Gottardo trasformata in galleria stradale?

Su Il Caffè di domenica 24 giugno u.s. è apparso il seguente articolo, **che riporto integralmente:**

#### **Il raddoppio c'è ma non si vede**

MICHELANTONIO LO RUSSO

*Un secondo tunnel autostradale del San Gottardo? Sarebbe del tutto inutile. Tra cinque anni i treni transiteranno nella nuova galleria di AlpTransit e l'attuale traforo ferroviario sarà libero. Dunque, basterebbe adattarlo al transito delle auto e avviare poi ai lavori di risanamento dell'attuale galleria autostradale, che dureranno tre anni. L'idea è di **Rodolphe Weibel**, ingegnere civile di Losanna.*

*Un'ipotesi che merita di essere presa in considerazione anche per il solo fatto che quei 900 giorni di chiusura del Gottardo stanno terrorizzando l'economia ticinese, che rischia di essere messa in ginocchio. Dunque che fare? Costruire un secondo tubo o rassegnarsi al macchinoso e incerto servizio navetta durante questa lunga chiusura? **Il governo ticinese sa delle idee di Weibel. "Le sue conclusioni sono in linea con gli approfondimenti cui è giunto il Gruppo di lavoro costituito dal Consiglio di Stato", è scritto in una lettera del governo, che l'ingegnere legge fiero al Caffè.***

*Weibel ha fatto questo ragionamento: nel 2017, salvo imprevisti, entrerà in servizio l'AlpTransit, 57 chilometri da Erstfeld a Bodio percorsi a 250 chilometri all'ora, in 15 minuti. Ma che ne sarà dell'attuale galleria ferroviaria? Cosa fare di quei 15mila metri che separano Göschenen e Airolo, percorsi oggi in poco più di dieci minuti? Perché non farne una galleria autostradale? Ferrovie federali permettendo, naturalmente. "Certo - dice Weibel - bisogna fare dei lavori, rendere compatibile la galleria ferroviaria con la circolazione stradale. Oggi lo spazio basta per i treni che viaggiano in entrambi i sensi, ma non è sufficiente per le auto. Poi bisogna dotare il tunnel di una via di fuga e costruire il sistema d'aerazione". L'ingegnere ha fatto i conti e il programma dei lavori. Ecco le tappe: nel 2017 l'attuale traforo ferroviario sarà libero e si potrà lavorare. Nel 2020 il tunnel è già pronto per le auto. Costo stimato da Weibel: 750 milioni. Parallelamente, si iniziano i lavori di risanamento nel tunnel autostradale. Nel 2023 il restyling è terminato. Costo: 515 milioni che, sommati a quelli spesi per il traforo ferroviario, fanno 1.265. "Se dovesse essere necessario - nota Weibel - si può intervenire ancora sull'attuale tunnel ferroviario, diventato nel frattempo stradale, e reimpiantare la strada ferrata". Costo: 100 milioni. Nel 2024, con una spesa totale di 1365 milioni, avremo dunque: un tunnel autostradale e uno ferroviario, ma entrambi completamente nuovi e adattati ai più moderni standard. Il tutto ad un costo notevolmente inferiore rispetto agli oltre 2 miliardi previsti dall'opzione raddoppio.*

*Weibel dice che all'Ufficio federale delle strade (Ustra) non si sono dimostrati particolarmente entusiasti della proposta. E gli altri? "Da una parte - risponde - c'è la risposta incoraggiante del governo ticinese. Dall'altra, il silenzio delle autorità di Uri". Da parte delle Ferrovie federali, anche silenzio. Per l'ingegnere gli ostacoli non sono tecnici, ad esempio, mantenere l'attuale linea ferrovia come percorso alternativo in caso di guasti alla galleria di base, poiché le varianti previste in questo caso sono altre. "È più un problema culturale - dice -. La galleria ferroviaria del Gottardo è del 1882. È storia. Un totem. Un tabù che non si tocca".*

*mlorusso@caffe.ch*

Nell'articolo si scrive, cito testualmente:

**Il Governo ticinese sa delle idee di Weibel. "Le sue conclusioni sono in linea con gli approfondimenti cui è giunto il Gruppo di lavoro costituito dal Consiglio di Stato", è scritto in una lettera del governo, che l'ingegnere legge fiero al Caffè.**

Visto quanto precede chiedo al Consiglio di Stato:

1. corrisponde al vero quanto riportato da "Il Caffè", con particolare riferimento al passaggio sopraccitato?
2. Esiste, cito testualmente, "la lettera del governo, che l'ingegnere legge fiero al Caffè"?
3. In caso di risposta affermativa al punto 2., domando che sia reso pubblico il contenuto di tale lettera (possibilmente integralmente) e che si giustifichi il netto cambiamento di opinione rispetto a quanto comunicatomi in risposta alla mia interrogazione n. 255.1 del 9 novembre 2011.

Silvano Bergonzoli