

TESTO DELL'INTERROGAZIONE

Gottardo chiuso: quali verità e quali conseguenze?

Gottardo chiuso fino a luglio: quali conseguenze economiche?

La chiusura del Gottardo, come fu nel 2001, dimostra quanto il nostro Cantone necessiti di collegamenti sicuri e permanenti con il Nord delle Alpi, nostro principale mercato economico interno.

I collegamenti sono importanti su più fronti:

- rifornimenti di merci da e per il Ticino;
- ticinesi che lavorano o si recano per lavoro sull'Altipiano;
- ticinesi che studiano in università, politecnici, università professionali, ecc.;
- turisti svizzeri, del Centro e Nord Europa, ma anche del resto del Mondo che con i Tour Operator hanno il Ticino quale loro meta;
- ...

Le implicazioni economiche sono molteplici e lo dimostrano gli 85 "licenziamenti precauzionali" del personale delle aree di servizio di Airolo-Stalvedro e Quinto-Piotta. A causa della chiusura il personale è stato messo in disoccupazione. In questo caso i datori di lavoro recuperano parzialmente la perdita; lo sono meno coloro che fanno capo a personale stagionale.

L'annuncio della chiusura fino al mese di luglio ha destato non poche preoccupazioni ad operatori economici e turistici, in quanto il mese di giugno è uno dei più produttivi e in cui i collegamenti Nord-Sud sono più essenziali.

È ormai lapalissiano che le autorità urane giocano di melina per riaprire il Gottardo, tanto peggio quando lo fanno per ottenere maggiori favori (finanziari e politici) dalla Berna federale. Questo, lo ricordiamo, alle spalle del Cantone Ticino, delle sue aziende e del suo turismo.

Gottardo chiuso: ma sarà tutto vero?

La parziale riapertura ai veicoli targati "TI" e "UR", come dei mezzi pubblici e militari, è sicuramente un buon segnale. Meno che lo sia solo in caso di buona visibilità e illuminazione, tanto da limitare il transito dalle 0600 alle 2100.

Il geologo del Canton Vallese, Jean-Daniel Rouiller, ha affermato all'ats (vedi sotto) che la tragica frana di Gurtellen avrebbe dovuto essere prevista e premunita da tempo, essendo l'asse del Gottardo di centrale importanza per la Svizzera e per l'Estero. Inoltre, in base al pericolo residuo - sempre secondo Rouiller - la strada poteva essere aperta nel weekend successivo, con misure di premunizioni che potevano essere erette in 48 ore dall'evento.

Considerato quanto esposto dal geologo Rouiller, si può affermare che le autorità urane hanno operato in leggerezza e che il gioco di melina è ormai dimostrato. Con semplici misure di controllo e messa in sicurezza dell'asse, almeno la cantonale tra Amsteg e Göschenen poteva essere riaperta in maniera continua al traffico di transito.

Questo benché su tale tratta ci fossero dei lavori di pavimentazione, che - vista la situazione d'emergenza - potevano essere accelerati o sospesi in favore dei collegamenti tra Uri e Ticino, tra il nord e il sud delle Alpi.

Visto quanto sopra, chiedo al Consiglio di Stato:

1. intende il Governo intervenire presso le autorità cantonali urane e federali per permettere, al più presto o da subito, il transito del traffico privato da e per il Ticino attraverso il Gottardo?
2. quale è la perdita economica per l'intera economia cantonale dovuta alla chiusura dell'asse stradale del Gottardo in questo periodo di centrale importanza per l'economia ticinese?
3. come intende operare il Governo per favorire le ditte ticinesi che a causa della chiusura sono obbligate ad assumere maggiori costi?
4. chi sarà chiamato a pagare per la perdita di guadagno generata da una chiusura, per taluni non giustificata?
5. come sono monitorate in Ticino le zone di pericolo a lato di importanti assi di transito, ferroviari e stradali?
6. quali sono le zone di pericolo riconosciute dall'autorità cantonale?
7. quali misure sono state intraprese per proteggere gli assi (ferrovia e strada) sottoposti a pericoli naturali?

NORMAN GOBBI

Fermeture du Gothard: le géologue cantonal valaisan s'étonne

BERNE - L'axe du Gothard aurait pu être rouvert, au moins en partie, durant le week-end dernier, estime le géologue cantonal valaisan. Jean-Daniel Rouiller s'interroge aussi sur l'insuffisante analyse des risques sur une route nationale de cette importance.

"Comment se fait-il que cet endroit clé pour le trafic nord-sud n'ait pas été l'objet d'une analyse de risques plus poussée?", se demande le géologue dans "24 Heures". Selon lui, la possibilité d'un tel événement devrait être largement restreinte sur une route nationale de cette importance, qui plus est fortement subventionnée par la Confédération.

Côté remède, M. Rouiller assure qu'après évaluation du risque résiduel, une méga-digue aurait pu être érigée en moins de 48 heures sur la place de repos et un système d'alarme disposé dans la niche d'arrachement. En réservant la voie montante pour l'arrêt des blocs, "la voie descendante aurait pu être rouverte avec la possibilité d'interrompre le trafic au moindre mouvement des fissures".

Le Valais contrôle ses roches avec des moyens connus de l'Office fédéral des routes puisqu'il les applique sur la route nationale du Simplon, rappelle le géologue cantonal. "Je ne comprends pas pourquoi l'office ne l'a pas proposé au comité de crise uranais." Un système de détection de mouvement est testé en Valais, mais il peut déjà être utilisé comme système d'alarme, précise M. Rouiller.

Par ailleurs, les milieux économiques et industriels tessinois demandent une levée immédiate de l'interdiction nocturne du trafic lourd. Ils estiment que la perte financière qui découlera de la fermeture du Gothard sera moins lourde. Berne n'est pas du même avis.

(ats / 06 juin 2006 13:02)