



Argomentario

Risanamento della galleria autostradale del San Gottardo: posizione del Consiglio federale

La galleria autostradale del San Gottardo, inaugurata nel 1980, deve essere risanata integralmente per motivi di usura, e per questa ragione rimarrà chiusa al traffico per un periodo prolungato. Per garantire il collegamento stradale nord-sud anche durante i lavori di risanamento, il Consiglio federale e il Parlamento hanno deciso di realizzare una seconda canna, senza aumento della capacità di transito e, in seguito, di risanare la galleria esistente. Senza una seconda canna, il risanamento comporterebbe notevoli svantaggi: per esempio, durante la chiusura della galleria sarebbe necessario allestire un servizio di treni navetta per autovetture e autocarri. La scelta delle località idonee alla costruzione delle stazioni di carico è una questione controversa; peraltro, alla fine dei lavori di risanamento le stazioni dovrebbero essere smantellate, il che significherebbe una perdita di investimenti.

La soluzione proposta dal Consiglio federale e dal Parlamento porterà invece benefici duraturi, con il mantenimento del collegamento autostradale del San Gottardo e un aumento della sicurezza. Inoltre, la costruzione di una seconda canna permetterà di gestire meglio eventuali risanamenti futuri della galleria. Il 28 febbraio 2016, Popolo e Cantoni saranno chiamati alle urne per esprimersi su questo progetto.

Contenuto

| | | |
|---|------|---|
| Contesto | pag. | 2 |
| I dettagli del testo in votazione | pag. | 2 |
| Perché votare SÌ al risanamento con seconda canna | pag. | 5 |



Comunicato stampa

Contesto

La galleria autostradale del San Gottardo deve essere risanata per motivi di usura e di conseguenza resterà completamente chiusa al traffico. Tuttavia, affinché l'importante collegamento stradale del Gottardo resti accessibile alla popolazione e al commercio, il Consiglio federale e il Parlamento hanno deciso di realizzare una seconda canna e, in seguito, di risanare la galleria esistente. Oltre a ciò, sul piano legislativo si è stabilito di lasciare aperta al traffico un'unica corsia di marcia per ciascuna direzione. In tal senso non si verificherà un aumento della capacità di transito, e questo varrà anche quando entrambe le canne saranno in esercizio: il traffico transiterà infatti su due carreggiate separate, con una corsia di marcia e una di emergenza in ciascuna direzione. È stato indetto un referendum contro le relative modifiche di legge; il 28 febbraio 2016, Popolo e Cantoni saranno chiamati a esprimere il loro voto in merito.

I costi per la realizzazione della seconda canna e il risanamento dell'attuale galleria ammontano a circa 2,8 miliardi di franchi, comprese tutte le misure necessarie a garantire il funzionamento sicuro del traforo fino al suo completo risanamento.

Un risanamento senza seconda canna con chiusura totale della galleria, pur essendo fattibile, comporterebbe l'allestimento di un servizio di treni navetta per automobili e autocarri, nonché di aree di sosta sui tratti di accesso. Inoltre, i treni navetta richiederebbero la presenza di stazioni di carico, che alla fine dei lavori di risanamento dovranno essere smantellate. I costi per la realizzazione di queste varianti progettuali si aggira tra 1,2 e 2 miliardi di franchi. I treni navetta non sarebbero comunque in grado assorbire interamente il traffico dei mezzi pesanti: una parte di esso si riverserebbe quindi su altri tratti stradali.

Al posto di una chiusura totale con allestimento di treni navetta per automobili e autocarri, il Consiglio federale e il Parlamento raccomandano la costruzione di una seconda canna. A tal fine è stata modificata la legge federale concernente il transito stradale nella regione alpina (LTS). Per la popolazione e l'economia è di estrema importanza che l'asse del San Gottardo rimanga costantemente accessibile.

I dettagli del testo in votazione

La galleria autostradale del San Gottardo, inaugurata nel 1980, collega Göschenen (UR) e Airolo (TI), garantendo tutto l'anno un servizio di collegamento stradale transalpino. Per motivi di usura, la galleria deve essere risanata completamente; l'opera di risanamento comporterà una chiusura totale del traforo per un periodo di tempo prolungato. Occorre pertanto chiedersi come gestire il traffico fintanto che la galleria resterà chiusa: ogni anno, infatti, circa 5 milioni di autovetture e 900 000 autocarri transitano lungo l'asse del Gottardo. La strada del passo, invece, è percorribile soltanto nel periodo estivo.

Il Consiglio federale e il Parlamento hanno valutato diverse possibilità. Dopo aver ponderato i pro e i contro, hanno deciso di realizzare una seconda canna e, in seguito, di procedere al risanamento dell'attuale galleria. Questo farà sì che l'asse del San Gottardo rimanga agibile anche durante i lavori di risanamento.

Questa soluzione costerà circa 2,8 miliardi di franchi: oltre ai costi destinati alla costruzione della seconda canna e al risanamento della galleria esistente, l'importo comprende anche le spese per i lavori transitori. Si tratta di spese necessarie affinché il traforo possa funzionare in condizioni di

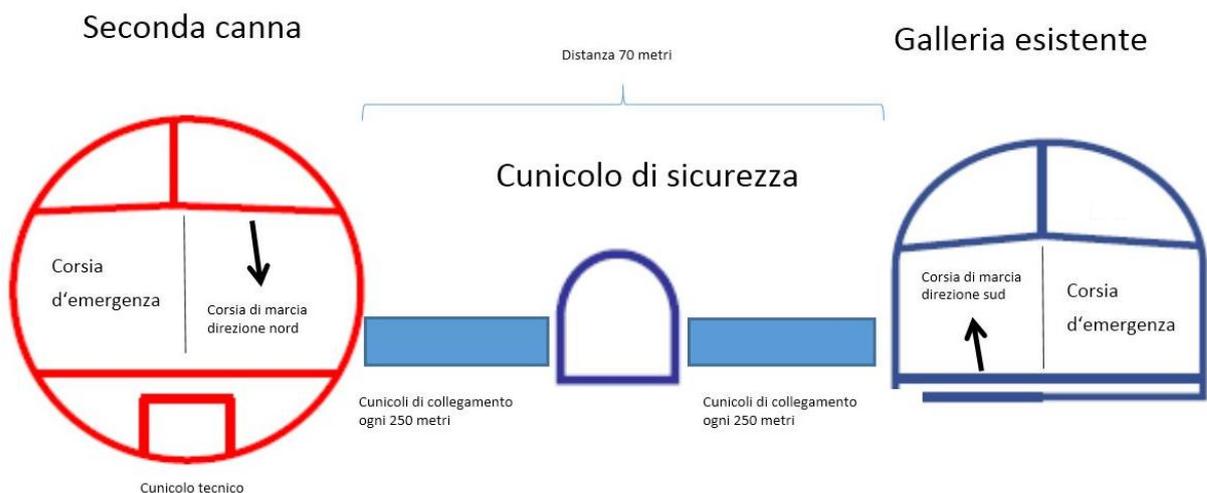


Comunicato stampa

sicurezza fino alla conclusione dei lavori per la nuova canna che, analogamente agli attuali lavori di manutenzione, si svolgeranno nel corso delle chiusure notturne ordinarie tra la primavera e l'autunno, vale a dire quando il passo sarà aperto.

La soluzione di Consiglio federale e Parlamento non aumenterà la capacità di transito della galleria: in questo senso sarà garantito il rispetto dell'articolo costituzionale sulla protezione delle Alpi, come pure della nuova limitazione, sancita per legge, secondo cui anche dopo il risanamento della galleria del San Gottardo il traffico potrà circolare su un'unica corsia di marcia per ciascuna direzione. L'altra servirà da corsia di emergenza. Inoltre, per ragioni di sicurezza, la legge sancirà il sistema di dosaggio dei mezzi pesanti, introdotto nel 2001. Con questo sistema si limita il numero di autocarri che attraversano contemporaneamente la galleria e si garantisce il rispetto di una distanza minima fra i mezzi pesanti.

Dopo il risanamento, il traffico circolerà su due carreggiate separate, con un'unica corsia di marcia per ciascuna direzione. In questo modo diminuirà notevolmente anche il rischio di incidenti, poiché si elimineranno le collisioni frontali e quelle di striscio. Inoltre, il sistema a due canne offre maggiori possibilità di salvataggio e di sopravvivenza in caso d'incendio. I tempi d'intervento di vigili del fuoco e servizi di soccorso vengono drasticamente ridotti: infatti, potendo accedere attraverso la corsia di emergenza o la canna evacuata, si potrà raggiungere il luogo dell'incidente con maggiore rapidità e sicurezza.



Sezione della galleria autostradale a due canne del San Gottardo in direzione sud

Che cosa succede votando no?

Votando contro la soluzione proposta dal Consiglio federale, il risanamento della galleria esistente avverrebbe senza costruzione della seconda canna. Questa variante, oltre a essere molto costosa, presenta numerosi svantaggi: la galleria deve essere chiusa durante il risanamento e per gestire il traffico occorrerebbe allestire un servizio di treni navetta per automobili e autocarri. A seconda della configurazione del progetto, questo tipo di risanamento costerebbe tra 1,2 e 2 miliardi di franchi. Dagli accertamenti della Confederazione, la variante che risulta essere la migliore ha un costo compreso tra 1,4 e 1,6 miliardi di franchi¹. Almeno la metà di questo importo servirebbe ad allestire le stazioni di

¹ Messaggio del Consiglio federale (FF 2013 6267), pag. 6272 segg: <https://www.admin.ch/opc/it/federal-gazette/2013/6267.pdf>



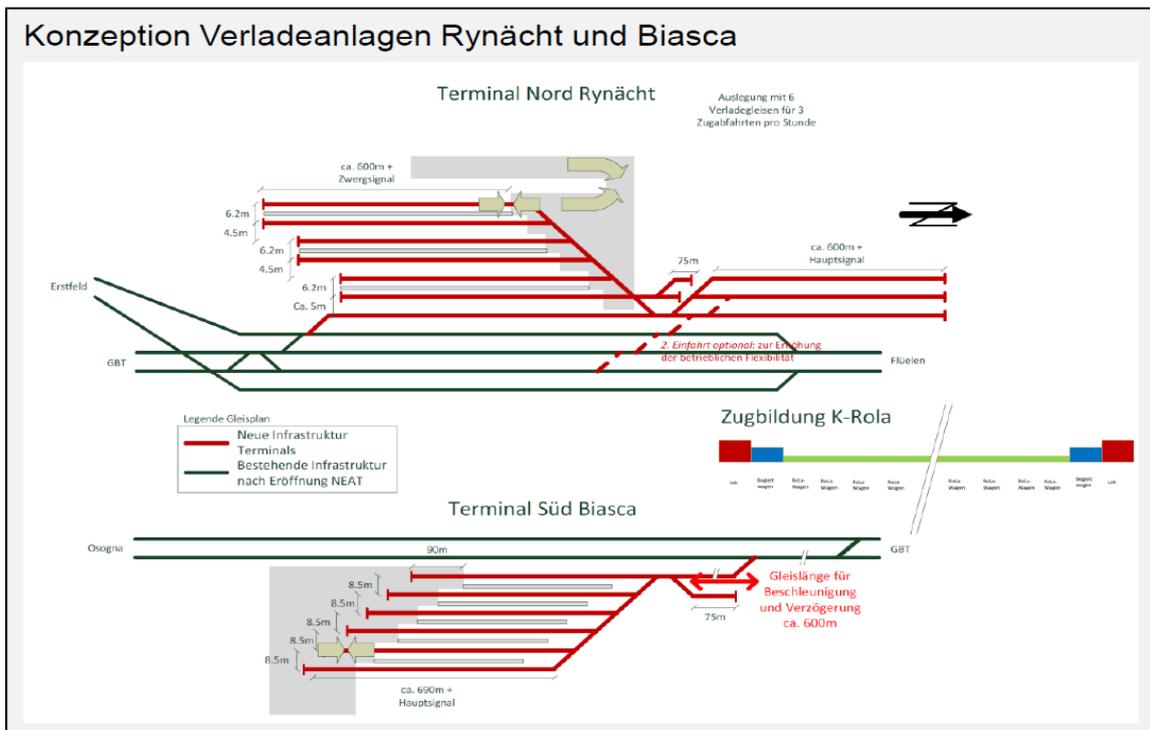
Comunicato stampa

carico, che a lavori conclusi dovrebbero essere smantellate. Nel corso del risanamento, distribuito su tre anni e mezzo, la galleria sarebbe chiusa 980 giorni, restando aperta per otto settimane soltanto nel periodo di massimo esodo estivo. Più saranno i periodi di apertura della galleria nel corso dei lavori, più il risanamento sarà costoso.

Per i treni navetta destinati agli **autoveicoli** bisognerebbe mettere nuovamente in funzione il servizio di trasporto utilizzato fino al 1980 tra Göschenen e Airolo. Sullo stesso tratto servirebbero inoltre aree di sosta. Per gli **autocarri**, invece, occorrerebbe allestire un nuovo servizio di trasporto ferroviario nella galleria di base del San Gottardo, operativa a partire dal 2016. Diversamente dal trasporto transfrontaliero, per cui già esistono stazioni di carico, il trasporto su tratte più brevi non dispone di questi impianti.

Relativamente al trasporto ferroviario di autocarri sono state esaminate diverse varianti. La migliore prevede una breve «autostrada viaggiante» (RoLa) attraverso la galleria di base, tra Rynächt (UR), nei pressi di Erstfeld, e Biasca (TI), con tre treni all'ora in ogni direzione. Si stima che dei 900 000 autocarri circolanti ogni anno, all'incirca 600 000 si servirebbero della RoLa breve; circa 60 000 ricorrono invece ad altri servizi su rotaia al San Gottardo, mentre i restanti 240 000 autocarri dovrebbero optare per itinerari alternativi, dividendosi tra la ferrovia (principalmente linea del Sempione) e la strada (soprattutto Brennero, Fréjus/Moncenisio, San Bernardino, Sempione, Gran San Bernardo e Monte Bianco).

Ci sarebbe bisogno di grandi aree per la costruzione delle stazioni di carico. Inoltre, al fine di garantire il servizio di trasporto ciascuna stazione dovrebbe dotarsi di sei binari, da realizzare sul terreno oggi destinato alla costruzione della NFTA.



Non vi è consenso riguardo alle località più idonee alla costruzione delle stazioni di carico. Si prevedono proteste e ricorsi; nei Cantoni Ticino e Uri lo scetticismo è forte, mentre altri Cantoni hanno già annunciato di non essere disposti ad accogliere le stazioni di carico sul loro territorio.



Comunicato stampa

Perché votare Sì al risanamento con seconda canna

La galleria autostradale del San Gottardo è fondamentale per la popolazione e l'economia.

- La galleria autostradale del San Gottardo è il centro nevralgico dell'asse transalpino nord-sud e garantisce alla popolazione un collegamento tutto l'anno. È insito nello spirito del nostro Paese valorizzare al meglio tutte le regioni. Ma il traforo svolge un ruolo fondamentale anche per l'economia: il Nord Italia è infatti uno dei principali partner commerciali della Svizzera.

Votare Sì vuol dire avere più sicurezza ed evitare numerosi incidenti.

- Dopo la costruzione della nuova galleria e il risanamento di quella attuale, il traffico circolerà su due carreggiate separate, con una corsia di marcia per ciascuna direzione. In questo modo sarà possibile eliminare le collisioni frontali e quelle di striscio tra i veicoli, riducendo anche il numero delle vittime di incidenti.
- La legge sancirà il sistema di dosaggio dei mezzi pesanti, che assicurerà il rispetto di una distanza di sicurezza sufficiente tra gli autocarri e ridurrà il rischio che si sviluppino incendi.

Votare Sì conviene: il risanamento con seconda canna porterà benefici duraturi.

- Da un lato, il progetto di risanamento con seconda canna è più costoso di un progetto di risanamento con chiusura totale della galleria e allestimento di treni navetta per automobili e autocarri. Tuttavia, il denaro sarà investito in modo più efficace, creando maggiori benefici in termini di sicurezza, mantenimento del collegamento stradale del San Gottardo e affidabilità.
- Le opere come quella del San Gottardo vanno rinnovate ogni 30-40 anni. Grazie a una seconda canna sarà possibile gestire la circolazione in modo più efficiente: quando una delle due canne verrà risanata, il traffico potrà transitare sull'altra. Si eviteranno così lunghe chiusure e non ci sarà bisogno di costruire costose stazioni di carico per automobili e autocarri, che andrebbero poi smantellate a lavori conclusi. Il risanamento con seconda canna, pertanto, andrà anche a beneficio delle generazioni future.
- La soluzione proposta per il San Gottardo non è un caso unico: il risanamento della galleria a due canne del Belchen, infatti, avverrà in modo analogo. Al fine di evitare forti limitazioni al traffico verrà realizzata una terza canna; così, in occasione di future operazioni di risanamento, saranno sempre agibili almeno due canne.

Votare Sì per garantire la protezione delle Alpi: la Costituzione e la legge limitano il traffico.

- Con la creazione di una seconda canna la protezione delle Alpi continua a essere salvaguardata. Lo garantiscono la Costituzione da una parte e il limite, che entrerà in vigore con la legge, dall'altra: per ciascuna direzione resterà aperta al traffico un'unica corsia di marcia. Ciò significa che la protezione delle Alpi sarà doppiamente assicurata: dalla Costituzione e dalla legge.



Comunicato stampa

Votare sì è una buona soluzione. L'alternativa è un'opera frammentata e con molte incertezze

- Senza una seconda canna si dovrebbe allestire un servizio di treni navetta per automobili e autocarri; tuttavia, a causa dei notevoli ostacoli che questo progetto comporterebbe, la scelta delle località di realizzazione degli impianti è molto controversa. Si prevedono resistenze e ricorsi da parte di Comuni e proprietari terrieri. Dopo il risanamento le stazioni di carico andrebbero smantellate, con un'oggettiva perdita di investimenti.
- Il trasporto ferroviario di autocarri attraverso la nuova galleria di base del San Gottardo (NFTA) non favorirebbe la politica di trasferimento su rotaia. Al contrario, l'allestimento di tale servizio di collegamento da Erstfeld (UR) a Biasca (TI) impegnerebbe risorse di spazio destinate al trasporto di merci da confine a confine.

Votare sì è in linea con la politica svizzera di trasporto: c'è bisogno di strade e rotaie

- Alla base della politica svizzera di trasporto c'è l'idea di trasferire il maggior volume di merci dalla strada alla ferrovia. Con l'apertura della nuova galleria di base del San Gottardo nel 2016 e di quella del Ceneri nel 2020, il trasferimento del traffico conoscerà un ulteriore potenziamento. Per la distribuzione al dettaglio e il traffico interno su aree ridotte ci sarà però ancora bisogno di una buona rete stradale, tanto nei centri urbani quanto al San Gottardo.
- Ne consegue che il risanamento del traforo del San Gottardo va di pari passo con l'eliminazione dei problemi di capacità sulla rete delle strade nazionali. Lo svolgimento dei progetti in questo ambito avverrà tramite il messaggio programmatico del Consiglio federale per la decongestione della rete delle strade nazionali, nonché, presumibilmente a partire dal 2018, tramite il fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA). Il risanamento della galleria autostradale del San Gottardo non intralcia l'attuazione di tali progetti.
- I vettori stradale e ferroviario sono in stretta connessione tra loro. Per questo motivo, la Confederazione investe in entrambi i settori. L'importanza di questa sinergia è dimostrata ogni volta che si verificano incidenti naturali al San Gottardo: nel 2012 la ferrovia è rimasta bloccata a lungo a causa di uno smottamento a Gurtellen; nel 2015, a causa di una frana nelle gole della Schöllenen, è stato necessario chiudere la strada in direzione di Andermatt.

Sì alla soluzione di risanamento proposta dal Consiglio federale

- perché anche il Ticino fa parte della Svizzera
- perché una seconda canna consentirà di aumentare sensibilmente il livello di sicurezza
- perché vogliamo trovare una soluzione duratura, non costruire un'opera frammentata
- perché è il modo più ragionevole di investire le risorse.