

Un San Gottardo sicuro per tutta la Svizzera.

tunnel-sangottardo-si.ch



Argomentario per un «Sì alla galleria di risanamento al San Gottardo»

Di cosa si tratta

La galleria autostradale del San Gottardo è in esercizio da 35 anni e tra circa 10 anni deve essere risanata completamente. Nessuno contesta la necessità del risanamento. Il 28 febbraio 2016 il popolo voterà sulla legge federale concernente il transito stradale nella regione alpina (LTS) (Risanamento della galleria autostradale del San Gottardo). La decisione verte sulla possibilità di procedere al risanamento con la realizzazione di una seconda canna. Il Consiglio federale e il Parlamento, dopo un'attenta analisi delle possibili varianti, hanno deciso per questa soluzione. Contro questa decisione è stato lanciato un referendum.

La variante di risanamento con la realizzazione di una seconda canna prevede che una volta completata questa nuova galleria il traffico verrà completamente deviato attraverso il nuovo tubo. Durante questo periodo la vecchia galleria potrà essere risanata. Alla fine dei lavori, in ogni tubo verrà aperta al traffico una sola corsia, evitando in tal modo il pericoloso traffico in senso inverso. La sicurezza verrà notevolmente aumentata grazie alla presenza di una nuova corsia di emergenza. Nella Costituzione e nella legge è esplicitamente garantito che non ci sarà alcun aumento di capacità e che non aumenterà il numero di veicoli attraverso il tunnel del San Gottardo. Si tratta della massima garanzia immaginabile nell'ordinamento giuridico svizzero.

Questa soluzione di risanamento è combattuta da un comitato referendario. Queste persone, durante il periodo di risanamento, propongono quale alternativa una soluzione provvisoria di trasbordo del traffico su ferrovia. Anche questa variante di risanamento è stata attentamente valutata dal Consiglio federale e dal Parlamento e chiaramente rifiutata. La realizzazione di una galleria di risanamento al San Gottardo è di gran lunga la miglior soluzione per risanare l'attuale tunnel autostradale.

L'obiettivo della proposta è di sfruttare il risanamento per adeguare la galleria autostradale del San Gottardo agli standard internazionali in materia di sicurezza attualmente in vigore. Con la realizzazione di un tubo di risanamento si potrà soprattutto migliorare la sicurezza del traffico a lungo termine e garantire in modo durevole la principale via di collegamento tra Nord e Sud. In breve: risanare la galleria senza isolare il Ticino dal resto della Svizzera durante i lavori di risanamento.

Testo dell'oggetto in votazione

Legge federale concernente il transito stradale nella regione alpina

La legge federale del 17 giugno 1942 concernente il transito stradale nella regione alpina è modificata come segue:

Ingresso

visto l'articolo 84 della Costituzione federale desso,

Art. 1 Oggetto

La presente legge disciplina l'esecuzione dell'articolo 84 capoverso 3 della Costituzione federale sulla capacità delle strade di transito nella regione alpina.

Art. 3a Galleria autostradale del San Gottardo

- 1 La costruzione di una seconda canna della galleria autostradale del San Gottardo è consentita.
- 2 La capacità della galleria non può tuttavia essere aumentata. In ciascuna canna può essere in esercizio una sola corsia di marcia; qualora sia aperta al traffico soltanto una delle due canne, al suo interno i veicoli possono circolare su due corsie, una per direzione.
- 3 Per il transito del traffico pesante attraverso la galleria è predisposto un sistema di dosaggio. L'Ufficio federale delle strade stabilisce una distanza minima tra gli autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci.

I principali argomenti in breve

Il risanamento è necessario ed è incontestato: la galleria autostradale del San Gottardo deve essere risanata. È inevitabile. Il Consiglio federale e il Parlamento per oltre 6 anni hanno esaminato dettagliatamente e scrupolosamente le differenti possibilità di procedere nel migliore dei modi al risanamento del tunnel autostradale del San Gottardo.

Le differenti varianti sono state esaminate in lungo e in largo. Anche la realizzazione di una strada viaggiante, al fine di trasferire provvisoriamente sulla ferrovia, durante il risanamento, tutto il traffico privato e quello pesante. I risultati di tali approfondimenti sono inequivocabili. La realizzazione di una galleria di risanamento al San Gottardo è di gran lunga la soluzione migliore.

Sì a maggior sicurezza nella circolazione stradale: da una pericolosa galleria con traffico bidirezionale e priva di corsie di emergenza si può ricavare, grazie a un risanamento intelligente, un tunnel moderno che rispetti gli standard in materia di sicurezza. Oggi camion e automobili, lungo i 17 chilometri della galleria, si incrociano in uno spazio ristretto. Il grave incidente del 2001, dove persero la vita 11 persone, ne è una triste conseguenza. Con la realizzazione di una seconda canna di risanamento la sicurezza può essere notevolmente aumentata, grazie alla separazione del traffico nelle due direzioni di marcia e, finalmente, alla disponibilità di corsie di emergenza.

Si può inoltre evitare il pericoloso traffico che sarebbe deviato sui passi alpini, al San Bernardino, Sempione, San Gottardo o Gran San Bernardo. Il traffico potrà essere smaltito attraverso la galleria di risanamento, senza intasare questi passi alpini e le relative strade cantonali. A seguito delle recenti chiusure prolungate della galleria autostradale al San Gottardo dovute a incidenti o frane, il traffico sugli altri assi è in alcuni casi raddoppiato o addirittura triplicato.

Sì a investimenti sicuri invece di un bricolage insufficiente: con la realizzazione di un secondo tubo si ottiene una soluzione sicura e sostenibile. Durante il risanamento dell'attuale galleria il traffico può scorrere nel nuovo tunnel. Alla fine del risanamento, in ogni tubo ci sarà una sola corsia aperta al traffico per direzione di marcia, con una corsia di emergenza.

- 1) Con un secondo tubo si può risanare in modo intelligente senza interrompere i collegamenti stradali con il Ticino per oltre tre anni.
- 2) Per risanare il tunnel autostradale del San Gottardo senza un secondo tubo devono essere realizzate quattro o addirittura sei stazioni di trasbordo per il trasporto ferroviario di veicoli privati e di camion. Tutti i veicoli dovrebbero essere caricati su treni in carissime stazioni di trasbordo provvisorie da insediare nei fondovalli a Biasca/Airolo e a Erstfeld/Göschenen. A dipendenza delle varianti potrebbero essere necessari altri due terminali di dimensioni enormi a Chiasso e a Basilea. La realizzazione, l'esercizio e lo smantellamento delle strutture di trasbordo hanno costi che superano i 2 miliardi di franchi senza alcun apporto di valore aggiunto permanente. Nel caso di 6 stazioni questa infrastruttura provvisoria costerebbe addirittura di più della realizzazione di un secondo tubo.
- 3) Preziose superfici agricole sui fondovalli e/o nelle regioni di frontiera verrebbero deturpate e bloccate per anni. In totale le stazioni di trasbordo hanno una superficie pari a 22 campi da calcio; sarebbero quindi le stazioni più grandi in Europa, più grandi di quelle in funzione a Folkestone in Inghilterra all'imbocco dell'Eurotunnel.
- 4) Anche nel migliore dei casi e senza alcuna panne o ritardo, le capacità necessarie per la soluzione del trasbordo sono insufficienti. Ogni anno, nel caso di un traffico stabile, sono già oggi prevenivate 1000 ore di colonne per direzione.
- 5) Come lo hanno dimostrato le frane e l'incidente ferroviario di Erstfeld nell'estate 2015, già oggi ci sono avvenimenti che creano interruzioni al traffico e colonne al San Gottardo. Le stazioni di trasbordo promettono ulteriore caos. Camion e automobili cercheranno percorsi alternativi intasando il traffico sull'Altipiano e il transito attraverso le Alpi in Romandia e nei Grigioni.
- 6) Ogni quarant'anni sarà necessario risanare la galleria, anche in futuro. Ogni generazione sarà quindi confrontata con questa sfida. La realizzazione di una seconda canna è una soluzione intelligente soprattutto in prospettiva di questi futuri risanamenti. Se dovessimo optare per una struttura provvisoria di trasbordo dai costi comunque elevati, le prossime generazioni dovranno continuare a sborsare inutilmente del denaro per soluzioni non definitive.

Sì alla sicurezza per l'economia svizzera: Il Nord Italia è uno dei partner commerciali più importanti della Svizzera. Aziende di tutti i Cantoni esportano ed importano merci attraverso il San Gottardo, e le frontiere esterne ticinesi (il valore della merce nel 2014 ha superato i 9 miliardi di franchi). Queste aziende dipendono quindi necessariamente da un collegamento stradale funzionante. Le nostre imprese lottano contro il franco forte. Proprio nelle imprese orientate all'esportazione gli impieghi sono a rischio. Non possiamo quindi decidere di tagliare ulteriormente il collegamento verso i nostri mercati di riferimento.

Una chiusura prolungata del tunnel danneggia in modo particolare anche le economie locali del Ticino, del Canton Uri e dei Grigioni. Le conseguenze economiche di un risanamento senza secondo tubo con una chiusura prolungata del tunnel ammontano da 100 a 300 milioni di franchi. Cifre significative che verrebbero a mancare in queste regioni.

Sì alla galleria di risanamento – Sì alla coesione della Svizzera: Con la realizzazione di una galleria di risanamento al San Gottardo è possibile risanare il tunnel esistente senza interrompere il collegamento stradale tra il Ticino e il resto della Svizzera. Una soluzione di trasbordo provvisoria, come richiesto dal comitato referendario, isola il Ticino per anni dal resto della Svizzera. Non lo dobbiamo permettere. La Svizzera non può piantare in asso parti del suo Paese. Già solo per il rispetto a questi Cantoni e per la coesione nazionale c'è bisogno di un sì alla galleria di risanamento.

Gli argomenti per un «Sì alla galleria di risanamento al San Gottardo» in dettaglio

1) La galleria del San Gottardo deve essere risanata – la realizzazione di una galleria di risanamento è di gran lunga la miglior soluzione

La galleria autostradale del San Gottardo deve essere risanata. Questo risanamento è necessario. Nessuno lo mette in dubbio. Per oltre sei anni, il Consiglio federale e il Parlamento hanno esaminato approfonditamente e nel dettaglio diverse possibilità a sapere come risanare nel migliore dei modi la galleria autostradale del San Gottardo.

Oltre al progetto della costruzione di una seconda galleria di risanamento, il processo di selezione ha dato modo di esaminare nel dettaglio la messa in esercizio di una strada viaggiante che provvisoriamente permetterebbe il trasbordo di automobili e di camion sulla ferrovia. Le auto private verrebbero caricate sui treni navetta attraverso il tunnel ferroviario tra Göschenen e Airolo. Se si scegliesse una tale soluzione, i camion, dal canto loro, utilizzerebbero il nuovo tunnel di base della NFTA tra Rynächt e Biasca. Questa variante implicherebbe l'interruzione dei lavori di risanamento durante l'estate. Ciò per permettere l'apertura del tunnel autostradale nei periodi di grande afflusso, tra giugno e metà settembre. Una terza variante prevede che i lavori verrebbero interrotti anche da aprile a fine ottobre, allungando così del doppio la durata del risanamento da tre anni e mezzo a sette anni. Le differenti varianti sono state testate sotto tutti i punti di vista: dalla loro fattibilità concreta, al rapporto costi/benefici, alla protezione delle Alpi, alla costituzionalità, fino alla compatibilità con l'ambiente e molto altro ancora¹:

¹ Fonte: Ustra: <http://www.astra.admin.ch/themen/nationalstrassen/07073/07078/index.html?lang=it>

Risanamento SENZA un secondo tubo			Risanamento CON un secondo tubo
Variante 1A: Chiusura senza apertura estiva	Variante 1B: Chiusura con una breve apertura estiva	Variante 1C: Chiusura con una lunga apertura estiva	Realizzazione di un secondo tubo, seguito dal risanamento del tunnel attuale
Chiusura per 900 giorni consecutivi, 2,5 anni	Chiusura per 980 giorni nell'arco di 3,5 anni	Chiusura per 1050 giorni nell'arco di 7 anni	Nessuna chiusura
Periodo: 2020-2025	Periodo: 2019-2025	Periodo: 2018-2025	Pianificazione e costruzione del secondo tubo: Fino al 2027 Risanamento del tunnel esistente: 2028-2030
Costi di risanamento: 650 milioni di franchi	Costi di risanamento: 752 milioni di franchi	Costi di risanamento: 890 milioni di franchi	Costi di realizzazione di un secondo tubo: 2023 milioni di franchi Risanamento del tunnel esistente: 515 milioni di franchi
Interventi prima dell'inizio dei lavori: max. 250 milioni di franchi. ²	Interventi prima dell'inizio dei lavori: max. 250 milioni di franchi.	Interventi prima dell'inizio dei lavori: max. 250 milioni di franchi	Misure transitorie: max. 250 milioni di franchi
Costi del trasbordo provvisorio: 587 - 815 milioni di franchi	Costi del trasbordo provvisorio: 687-906 milioni di franchi	Costi del trasbordo provvisorio: 926-1085 milioni di franchi	
Che comprende: Costi di gestione del traffico/ deviazione:	Che comprende: Costi di gestione del traffico/ deviazione:	Che comprende: Costi di gestione del traffico/ deviazione:	
Traffico viaggiatori : 162-174 milioni di franchi	Traffico viaggiatori : 192-204 milioni di franchi	Traffico viaggiatori : 270-282 milioni di franchi	
Mini-autostrada viaggiante per merci: 409-625 milioni di franchi	Mini-autostrada viaggiante per merci: 479-686 milioni di franchi	Mini-autostrada viaggiante per merci: 619-766 milioni di franchi	
Investimento strada del passo: 16 milioni di franchi	Investimento strada del passo: 16 milioni di franchi	Investimento strada del passo: 37 milioni di franchi	
Costi totali: 1487-1715 milioni di franchi	Costi totali: 1689-1908 milioni di franchi	Costi totali: 2066-2225 milioni di franchi	Costi totali: 2788 milioni di franchi

La costruzione di un secondo tubo è meno costosa dell'alternativa con le stazioni di trasbordo

Risanare la galleria autostradale del San Gottardo e mantenere il flusso di traffico durante i lavori costa denaro, indipendentemente dalla variante che verrà scelta. Con la realizzazione di una galleria di risanamento quale seconda canna al San Gottardo i soldi vengono investiti nel modo più efficiente e sostenibile. **La costruzione di un secondo tubo è meno costosa del trasbordo su rotaia come voluto dall'Iniziativa delle Alpi. La realizzazione della galleria di risanamento ha il miglior rapporto costi-benefici.**

La realizzazione di una galleria di risanamento è un investimento. Aumenta la sicurezza e l'affidabilità – anche per futuri risanamenti. Aumenta in modo durevole il valore dell'opera. Le stazioni provvisorie di trasbordo invece dilapidano denaro senza apportare alcun valore aggiunto sul lungo termine.

² Risposta del Consiglio federale alla domanda del consigliere nazionale Fabio Regazzi (15.5514)

I costi - calcolati dalla Confederazione - di realizzazione e di esercizio per il carico dei veicoli sulla ferrovia e gli investimenti necessari sulle strade dei passi oscillano, secondo la variante scelta, tra i 587 e i 1087 milioni di franchi. Si tratta di spese milionarie per strutture che al termine del risanamento saranno smantellate, senza alcun vantaggio. Quando i lavori di risanamento saranno ultimati e il tunnel verrà aperto, queste carissime stazioni di carico saranno del tutto inutili.

Gli investimenti per la realizzazione di una seconda canna e per il risanamento del tunnel esistente ammontano a 2,8 miliardi di franchi. L'alternativa – inclusa la struttura provvisoria per il trasbordo del traffico merci e passeggeri – non costa molto di meno nelle varianti del Consiglio federale. Se i lavori di risanamento venissero interrotti per un lungo periodo, al fine di attenuare gli effetti negativi sull'economia e sul turismo, i costi delle stazioni di carico provvisorie aumenterebbero ad oltre 2 miliardi di franchi.

Investire in impianti di trasbordo provvisori sembra quindi ancora più insensato quando si sentono le esigenze degli oppositori al secondo tubo che simpatizzano per l'Iniziativa delle Alpi. Oltre alle quattro stazioni di carico previste finora nelle valli alpine di Uri e Ticino, hanno anche richiesto la costruzione di enormi impianti supplementari a Basilea e Chiasso. Questi ultimi si tramuterebbero in un pozzo senza fondo, che supererebbe i 3 miliardi di franchi e verrebbe quindi a costare di più di un risanamento con la realizzazione di un secondo tunnel. Oltre alle stazioni di carico, dovrebbero venir effettuati ulteriori interventi nel resto della Svizzera e bisognerebbe acquistare il materiale rotabile. Costi di cui non si tiene assolutamente conto nel progetto. Infine, non dimentichiamo che, una volta che i lavori del tunnel saranno terminati, queste infrastrutture dovrebbero poi venir smantellate e il materiale rotabile venduto, senza che vi sia un valore aggiunto.

Sì a una soluzione di risanamento che funzioni

La realizzazione di una seconda canna permette un risanamento senza complicazioni. Al termine il traffico potrà transitare in modo separato per direzione di marcia nei singoli tunnel senza aumento di capacità. Il sistema provvisorio di trasferimento per contro **è un pasticcio che nemmeno nel migliore dei casi disporrebbe delle capacità necessarie.**

Oggi il tunnel autostradale del San Gottardo ha una capacità di 900 veicoli privati all'ora per ogni direzione di marcia. La soluzione del trasbordo non è in grado di gestire l'attuale mole di traffico. Lo dimostra la pianificazione del carico delle vetture private. Nel caso di un risanamento senza realizzazione di un secondo tubo, il carico dei veicoli potrebbe assorbire al massimo 600 auto all'ora per ogni direzione e il trasbordo sarebbe sovraccaricato continuamente. In direzione sud, accadrebbe per circa 1069 ore su 158 giorni e, in direzione nord, per 1025 ore su 148 giorni. Vi sarebbero quindi molti più giorni durante i quali la capacità sarebbe superata per venti ore!

La struttura provvisoria di trasbordo verrebbe sfruttata in modo molto intenso. Un uso intensivo accresce il rischio di panne e di problemi tecnici. È quindi certo che il sistema provvisorio di carico dovrebbe convivere con costanti eventi imprevisti. Le infrastrutture di trasbordo non funzionano. I principali assi Nord-Sud (strada e ferrovia) verrebbero paralizzati per ogni imprevisto.

		Capacità del tunnel autostradale 900 veicoli / ora	Capacità del trasbordo di automobili 600 / ora	Modifiche
Verso sud	Giorni di sovraccarico	57	158	+ 177 %
	Ore di sovraccarico	140	1'086	+ 676 %
Verso nord	Giorni di sovraccarico	52	149	+ 187 %
	Ore di sovraccarico	208	1'025	+ 393 %

3

Per bus, roulotte e camper non vi è alcuna soluzione di trasbordo funzionante: in estate ogni giorno attraverso la galleria stradale del San Gottardo passano circa 100 bus. In inverno sono tra i 40 e i 60 i pullman che dipendono da un collegamento stradale affidabile. Questi veicoli dovrebbero essere caricati sull'autostrada viaggiante per il traffico pesante tra Rynächt e Biasca. Un trasbordo di bus, roulotte e camper sulle navette durante la settimana andrebbe quindi a carico della capacità della ferrovia per i mezzi pesanti; tutto ciò è sconsigliato dagli esperti.

Al massimo i bus potrebbero essere caricati i fine settimana, utilizzando le tracce che in settimana sono normalmente riservate ai camion. Ma questo trasbordo, dicono gli esperti, implicherebbe ulteriori investimenti milionari per ogni impianto. Le stazioni di trasbordo dovrebbero restare in esercizio solo per questi veicoli generando tempi di attesa molto lunghi per evitare di trasportare un solo bus per ogni treno in servizio.

La strada lungo il passo del San Gottardo non rappresenta una valida alternativa per camper e bus a causa delle curve a ferro di cavallo nella Schöllenen e questi mezzi ostacolerebbero di conseguenza il traffico passeggeri su questa tratta. I bus dovrebbero quindi utilizzare altri valichi durante la chiusura.

Di fatto ciò significherebbe una chiusura del San Gottardo durante il risanamento per bus, roulotte e camper. Questa situazione ha conseguenze negative dirette per il turismo. Molte agenzie di viaggio transitano attraverso il San Gottardo per raggiungere quale meta finale traghetti o navi. Per raggiungere in tempo le imbarcazioni dipendono da una corretta pianificazione e da un collegamento stradale lungo il San Gottardo affidabile. Nel caso di impianti di trasbordo provvisori e insufficienti questi autobus cercherebbero alternative lungo i passi alpini in Vallese e nei Grigioni.

La soluzione del trasbordo non è immaginabile nemmeno per il traffico locale. Durante i fine settimana per le squadre sportive sarebbe molto difficile raggiungere i loro avversari in Ticino. Se gruppi di persone non potessero più circolare in Leventina, il turismo di giornata dalla Svizzera tedesca ne soffrirebbe parecchio. Per questi gruppi di utenti gli impianti di trasbordo provvisori non sono proprio una soluzione valida.

Sì a una buona soluzione di risanamento invece di un'ipoteca per i nostri figli

Dopo 35 anni di esercizio la galleria autostradale del San Gottardo deve ora, per la prima volta, essere completamente risanata. Si tratta del normale intervallo dopo il quale un'opera deve subire dei lavori di ristrutturazione importanti. Ogni generazione dovrà quindi confrontarsi con la sfida di risanare il tunnel autostradale del San Gottardo. Con la realizzazione di un secondo tubo di risanamento

3 I calcoli si basano sui dati 2013 del punto di rilevamento 150 nella galleria del San Gottardo. Per la situazione attuale della galleria autostradale sono conteggiate le ore durante le quali il traffico complessivo supera la capacità teorica di 900 veic./ora. Per la situazione con la struttura provvisoria di carico si calcolano le ore durante le quali il traffico di veicoli privati (vettura con rimorchio viene conteggiata per 2) supererebbe la capacità di carico di 600 vetture/ora. La norma svizzera 640 017a indica cosa succede se la capacità teorica viene superata: in una tale situazione di traffico nella struttura la domanda è maggiore della massima forza di trasporto, ossia della capacità. Ciò significa: i flussi di traffico scorrono con un qualità molto bassa. Si formano sempre più colonne. L'infrastruttura di trasporto è sovraccarica. Il traffico collassa

risolveremo il problema in modo durevole. Con la struttura provvisoria di trasbordo **continueremo invece a trasmettere il problema alle generazioni future**. Una galleria di risanamento permette di organizzare i necessari futuri risanamenti in modo semplice, efficiente e ragionevole. Tra 30-40 anni i nostri figli si troveranno di nuovo di fronte alla necessità di risanare la galleria del San Gottardo. Se propendessimo oggi a favore di una struttura di carico provvisoria e dispendiosa, la prossima generazione dovrà continuare a sborsare inutilmente altro denaro. In tale prospettiva il risanamento senza secondo tubo sarebbe per ogni generazione futura sempre più cara. Ad esempio ad entrambi i portali dovrebbero nuovamente essere messe a disposizione superfici di almeno 135'000 m² per la realizzazione delle stazioni di carico. Questo spazio nel frattempo dovrà rimanere riservato. Non può essere utilizzato per altri scopi. Entro il prossimo risanamento la capacità della NEAT, le nuove linee ferroviarie attraverso le Alpi, saranno completamente esaurite. Non possiamo contare su riserve di capacità nel trasporto ferroviario, già oggi spesso insufficienti. Realizzare un'autostrada viaggiante non sarà più possibile per le generazioni future, senza intralciare ulteriormente il traffico merci su rotaia.

Sì a una soluzione di risanamento che tuteli il nostro prezioso territorio

Una struttura provvisoria di trasbordo distrugge territorio prezioso: con la realizzazione di stazioni di trasbordo sorgerebbero giganteschi impianti sui fondovalli o nelle regioni adiacenti. Le stazioni di carico per un uso provvisorio necessitano di una spazio di 135'000 m² per i camion e di 20'000 m² per le vetture private, corrispondenti a circa 22 campi da calcio. Per mettere a disposizione una tale superficie in Ticino e nel Canton Uri sarebbe necessario espropriare molti proprietari terrieri. I Cantoni si opporrebbero alla costruzione di tali opere. Bisognerebbe inoltre considerare molte opposizioni da parte della popolazione locale. Se le stazioni di carico non potessero essere realizzate in questi Cantoni, bisognerà trovare altre soluzioni con i Cantoni di Svitto, Lucerna o Argovia. Ma lì non ci sono superfici a disposizione.



Le rampe di carico per la struttura provvisoria al San Gottardo sarebbero più grandi di quelle dell'Eurotunnel a Folkestone (foto).

Le stazioni di trasbordo previste a Rynächt e a Biasca per i mezzi pesanti sarebbero le più grandi nel loro genere in tutta Europa. Assieme alle stazioni di carico per il traffico passeggeri (previste ad Airolo e a Göschenen), alla fine del risanamento dovrebbero essere smantellate. L'iniziativa delle Alpi ha recentemente chiesto che a Basilea e a Chiasso si realizzino due ulteriori stazioni di carico. Ciò ingigantirebbe ulteriormente le strutture di trasbordo creando costi esorbitanti. Nemmeno in queste regioni non vi sono riserve di territorio. Il materiale rotabile supplementare appositamente acquistato (28 locomotive, 400 vagoni e 28 vagoni di accompagnamento) dovrebbe essere ammortizzato in questo lasso di tempo.

Sì alla galleria di risanamento, senza pregiudizi nei confronti del trasporto delle merci su rotaia

Alcune traccie nel nuovo tunnel di base della NFTA dovranno essere riservate alla strada viaggiante per i camion tra Rynächt e Biasca. Possono transitare al massimo tre treni all'ora per direzione. Così facendo sarà sfruttata la capacità massima del nuovo tunnel, ma non vi sarà spazio sufficiente per il trasbordo dei camion sulla strada viaggiante. La domanda è infatti superiore.

Per compensare questa mancanza di capacità vi possono essere due soluzioni.

Prima: Un treno internazionale di merci all'ora dovrebbe transitare nel tunnel attuale invece del nuovo tunnel di base della NFTA per far spazio alla soluzione di trasbordo. Contrariamente al collegamento con il tunnel di base, nel quale è sufficiente una sola locomotiva, i convogli di merci pesanti e lunghi ne avrebbero bisogno molte di più. Ciò aumenterebbe ancor più il costo della variante di trasbordo e sarebbe un duro colpo per l'ambiente.

Seconda: al posto della deviazione di un treno internazionale di merci nel tunnel esistente, la velocità nella galleria della NFTA potrebbe essere ridotta da 200 a 160 km/h al fine di permettere il passaggio di più treni nel tunnel di base. Con questa soluzione bisognerebbe però calcolare un tragitto più lungo da 5 a 6 minuti. Per poter garantire le corrispondenze, l'orario nazionale dovrebbe quindi essere parzialmente adattato durante il periodo di risanamento.

Qualsiasi sia la soluzione scelta, nei due casi il trasbordo provvisorio creerebbe un conflitto d'interesse con il trasbordo dei trasporti transfrontalieri di merci. Gli obiettivi di uno spostamento del traffico transfrontaliero di merci che sono voluti con tanta veemenza da parte degli oppositori della seconda canna della galleria, saranno compromessi dalla soluzione di trasbordo per il risanamento del tunnel autostradale del San Gottardo.⁴

2) Sì a più sicurezza al San Gottardo: senza secondo tubo di risanamento pericolo costante

La circolazione del traffico in senso opposto è pericolosa nei tunnel lunghi

Il rischio di incidenti in uno spazio ristretto di una galleria con traffico che circola in senso opposto, senza corsia di emergenza, è molto alto. Già solo una normale panne in un tunnel complica notevolmente il lavoro dei soccorsi e può essere all'origine di incidenti gravi o addirittura di drammatici incendi. Questo non è il caso solo per la galleria autostradale del San Gottardo, ma per tutti i tunnel in cui si circola nei due sensi. A testimoniare questo rischio per la sicurezza sono i gravi incidenti con numerosi morti e feriti verificatisi in diverse gallerie europee:

- Galleria del Monte Bianco (11,8 km): 24.3.99, 39 morti per un incendio a un veicolo
- Tunnel del Tauri (6.4 km) 29.5.99, 12 morti, 49 feriti dopo un incidente di massa con incendio
- Il tunnel di Gudvanga (11,4 km), 5.8.13, 80 feriti per un incendio

⁴ Sia il rapporto sul trasferimento del traffico, sia il messaggio relativo al risanamento del tunnel autostradale del San Gottardo affermano chiaramente che la realizzazione di un secondo tubo non avrà conseguenze negative sullo sviluppo del trasferimento del traffico.

"...e non ha alcun effetto negativo sul trasferimento dalla strada alla ferrovia del traffico merci transalpino". Messaggio relativo al risanamento del tunnel autostradale del San Gottardo, 2013-1345

"Non c'è alcun rapporto, né giuridico né tecnico, tra la costruzione di una seconda canna (senza ampliamento della capacità) e il raggiungimento dell'obiettivo di trasferimento" Rapporto sul trasferimento del traffico 2013, p. 148

Paragonato a tutti gli altri tunnel della rete di strade nazionali svizzera e considerato il volume di traffico, il rischio di incidenti al San Gottardo è maggiore. Nel 2012, la media giornaliera dei chilometri percorsi dai veicoli nelle due corsie senza la separazione del senso di marcia sono stati 285'000. Con una velocità media di 80km/h i veicoli si trovano nella galleria per 12 minuti. Nel tunnel autostradale più lungo del mondo si verificano così 75'000 incroci in media all'ora.

La costruzione di due tubi con separazione del traffico riduce notevolmente il rischio di incidenti. Il confronto tra i tunnel del San Gottardo e del Seelisberg, dalla loro apertura nel 1980, parla da sé: il numero di morti in incidenti nella galleria del Seelisberg è 4 volte inferiore rispetto al San Gottardo.



Rischio per la sicurezza

- 75'000 incroci all'ora
- Estremo pericolo di incidenti frontali fatali

Tunnel del San Gottardo	Tunnel del Seelisberg
Aperto nel 1980	Aperto nel 1980
16,9 km	9,3 km
1 tubo bidirezionale	2 tubi unidirezionali
36 morti	9 morti

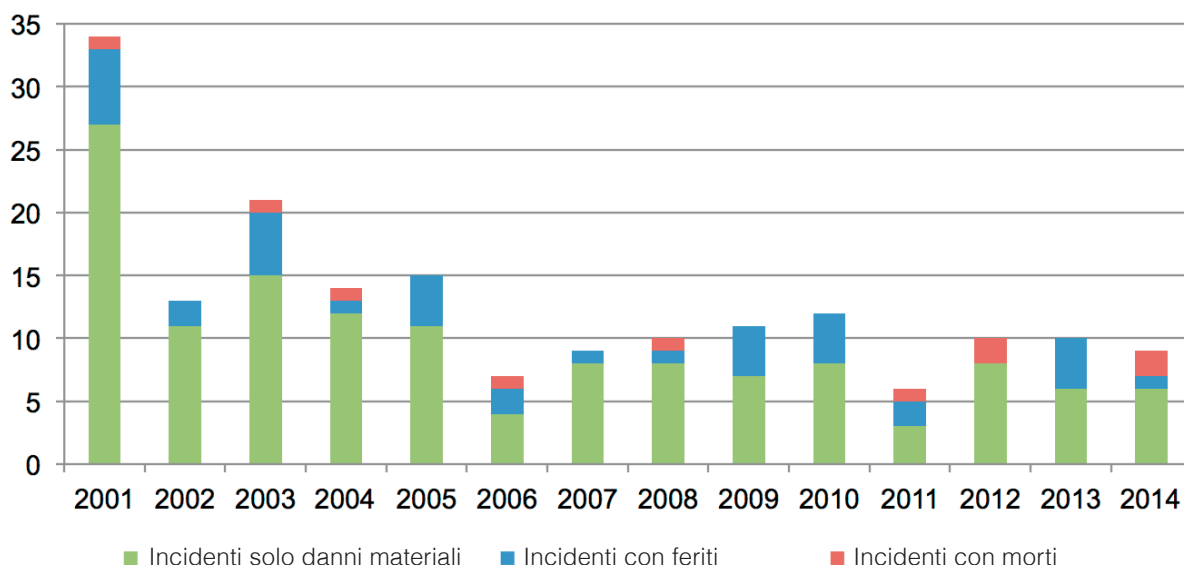
Il grave incidente del 2001

	Tunnel del Gottardo	Tunnel del Seelisberg
Apertura	1980	1980
Lunghezza	16,9 km	9,3 km
Numero di tubi	1 con circolazione in senso opposto	2 con direzione di marcia separata
Morti dall'apertura	36 morti	9 morti

36 morti in incidenti sono 36 morti di troppo

Dalla sua apertura, 36 persone hanno perso la vita nella galleria del San Gottardo. Solo tra il 2001 e il 2014 sono morte 21 persone, mediamente quasi due ogni anno. 18 vittime hanno perso la vita a causa di una collisione frontale poiché in galleria si circola in senso opposto, in contrasto con ogni standard di sicurezza attuale. In soli cinque casi erano coinvolti mezzi pesanti ma in queste occasioni hanno perso la vita 16 persone. L'incidente più grave che si è verificato fino ad oggi nel San Gottardo è costato, nel 2001, la vita a 11 persone a seguito di una collisione frontale. Un secondo tubo eliminerebbe completamente questa causa di incidenti.

Nel 2004 l'Ufficio per la prevenzione e gli infortuni (upi) ha realizzato uno studio sulle circostanze che influenzano la sicurezza stradale nelle gallerie. Esso giunge alla conclusione che il rischio di incidenti – oltre alla lunghezza e alla larghezza della galleria, al volume del traffico e alla percentuale di mezzi pesanti – dipende direttamente dal numero di tubi. L'upi ha calcolato l'incremento della sicurezza in caso di separazione del senso di circolazione. Il risultato: il numero di persone coinvolte in incidenti si ridurrebbe del 53%. Verrebbero insomma evitati ogni anno incidenti che coinvolgono da 4 a 6 persone (di cui 4 feriti leggeri e uno grave) così come un morto ogni 2 anni.



Persone coinvolte in incidenti nella galleria autostradale del San Gottardo, 2001-2014

Dal 2011 sono state coinvolte in incidenti 128 persone. 21 di queste sono morte.

Persone coinvolte in incidenti	Total	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001
Numero di morti	21	2	0	2	1	0	0	1	0	1	0	1	2	0	11
Numero di feriti gravi	38	3	0	2	0	0	5	2	1	2	0	1	10	1	11
Numero di feriti leggeri	69	0	4	1	2	7	7	1	3	5	5	2	3	6	23
Totale	128	5	4	5	3	7	12	4	4	8	5	4	15	7	45

© USTRA, 2015 5

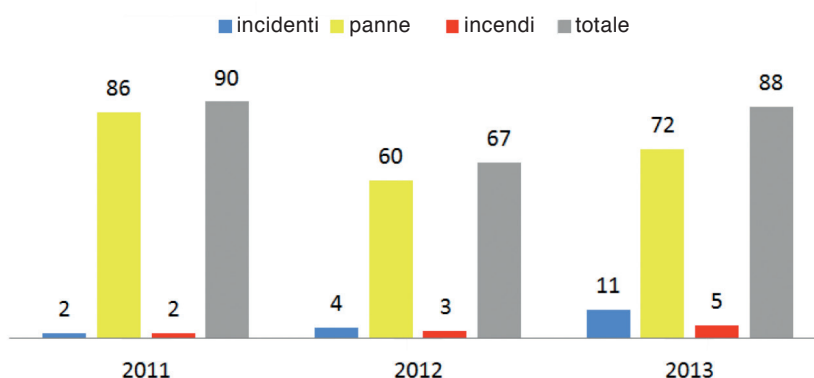
5 Fonte: Factsheet USTRA: http://www.astra.admin.ch/unfalldaten/04389/index.html?lang=de&download=NHZlpZeg7t,Inp6iONTU042I2Z6InIac y4Zn4Z2qZpnO2YUq2Z6gpJCEdX5_fWym162epYbg2c_jjKbNoKS6A--

Due tubi semplificano il lavoro dei soccorsi

- Dal 2002 si sono verificati annualmente da 6 a 15 incendi nella galleria autostradale del San Gottardo.
- Tra il 2008 e il 2012 i pompieri sono dovuti intervenire annualmente circa 130 volte, nei mesi peggiori fino a 20 volte.
- Le panne richiedono ogni anno tra 250 e 300 interventi, con punte di 70 interventi nei mesi estivi.
- Negli scorsi anni il numero di questi contrattempi è rimasto alto. Nel 2014 è stato lanciato 95 volte l'allarme nella galleria del San Gottardo. I motivi delle chiamate di soccorso sono stati:
 - 22 volte a causa di un incendio
 - 19 volte a causa di un incidente
 - 14 volte per inquinamento chimico o di olio
 - 20 volte per assistenza tecnica a mezzi pesanti in panne
 - 23 per il soccorso alle persone attraverso il 144

Numero di chiusure al San Gottardo

(secondo le informazioni di Viasuisse)



Per i soccorsi il lavoro viene semplificato notevolmente con due tubi. Se una canna dovesse venir chiusa a causa di determinate circostanze, il traffico potrebbe essere deviato nell'altra galleria.

Con la costruzione di un tubo di risanamento, e dunque con la separazione dei sensi di marcia, si potrebbe creare in entrambe le gallerie delle corsie di emergenza. Queste oggi non esistono. Con la costruzione del tunnel di risanamento al San Gottardo la sicurezza aumenterebbe sensibilmente.

Incidenti nella galleria autostradale del San Gottardo, secondo la tipologia di incidente, 2001-2014

Nella galleria autostradale del San Gottardo si sono verificati dal 2001 13 incidenti originati da manovre di soprasso o cambi di corsia. In occasione di 70 incidenti si è assistito ad una collisione frontale. Questi incidenti potrebbero essere evitati completamente con la costruzione di un secondo tubo e dunque con la separazione dei sensi di marcia.

Tipologia	Total	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001
0 Sbandamento o per colpa propria	30	0	4	2	1	2	2	2	1	1	2	1	3	1	8
1 Sorpasso o cambio corsia	13	6	1	1	1	1	0	0	1	0	0	1	0	1	0
2 Tamponamento	38	1	1	4	0	1	0	1	1	1	5	1	4	5	13
5 Attraversamento della carreggiata	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
6 Collisione frontale	70	1	1	2	0	7	8	5	4	5	8	6	12	5	6
7 Fase di parcheggio	5	1	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9 Altro	24	0	1	0	3	1	1	1	2	0	0	5	2	1	7
Totale	181	9	10	10	6	12	11	10	9	7	15	14	21	13	34

© USTRA, 2015

Le misure di sicurezza alla galleria esistente non apportano miglioramenti decisivi

Da anni si lavora per migliorare la sicurezza nella galleria autostradale del San Gottardo attualmente in funzione. Sebbene sia stato fatto tanto, i miglioramenti sono piuttosto modesti. Misure sensate come il sistema di dosaggio vanno mantenuti per contribuire in futuro alla sicurezza nei due tubi con senso di marcia separato. Senza il passo decisivo del secondo tunnel, gli standard di sicurezza al San Gottardo rimangono insoddisfacenti e mettono in pericolo vite umane.

Ciò che è incredibile è che i contrari a questa soluzione sicura affermano che le persone e i veicoli sarebbero molto più in pericolo con due tubi. In questo modo i contrari alla soluzione di risanamento con due tunnel propongono una barriera retrattile di separazione tra le due corsie. Non viene preso in considerazione il fatto che questa possa venire stortata durante una collisione con un mezzo pesante o che possa diventare un ostacolo per i soccorsi. Le forze di soccorso nella galleria del San Gottardo dispongono di veicoli che possono cambiare direzione sul posto in ogni luogo del tunnel. Con una soluzione arzigogolata per mezzo di una barriera centrale retrattile, i soccorsi verrebbero limitati in modo decisivo.



In caso di un incidente con collisione con la barriera centrale retrattile questa può, a dipendenza della violenza dell'impatto, diventare un oggetto ingombrante e pericoloso in mezzo al tunnel. Il comitato referendario propone soluzioni irresponsabili che, secondo loro, dovrebbero aumentare la sicurezza. Facendo così però giocano con la sicurezza e la vita degli automobilisti.

Il tunnel deve essere adattato agli odierni standard e offrire la stessa sicurezza delle gallerie ferroviarie

Se il tunnel autostradale del San Gottardo venisse costruito oggi secondo le norme in vigore, i sensi di marcia dovrebbero essere separati. La costruzione di un singolo tubo con sensi di marcia opposti non è semplicemente più conforme agli standard attuali. A partire da 10'000 veicoli al giorno e per corsia è obbligatorio separare i sensi di marcia in due gallerie.

Anche nel traffico ferroviario è prassi separare per direzione di marcia in due tubi: il tunnel di base del Monte Ceneri che verrà inaugurato nel 2019, con la sua lunghezza di 15,4 chilometri, sarà dotato di due gallerie, ciò che impedisce la collisione di due treni. Il consigliere federale Leuenberger si è così espresso nel 2003 in Parlamento: «Per quanto riguarda la sicurezza abbiamo deciso il 3 luglio 2001 di costruire la galleria ferroviaria di base del Monte Ceneri con due tubi, separando i sensi di marcia. Gli organi competenti federali ci hanno consigliato questo passo per motivi di sicurezza. Tenete conto che parliamo di una galleria ferroviaria con traffico misto, nel quale circolano sia convogli merci sia passeggeri. Per ragioni di sicurezza queste gallerie vengono costruite con due tunnel in tutta Europa. Il secondo tubo serve ai soccorsi al posto di una piccola galleria di emergenza. Vi sono dei vantaggi anche in relazione all'esercizio e alla manutenzione; se un tubo viene chiuso per lavori, il secondo rimane in funzione».

Questi standard di sicurezza in grado di salvare vite umane non devono valere solo per i passeggeri sui treni. Anche gli utenti della strada devono essere protetti dagli incidenti secondo le moderne norme di sicurezza.

La Francia mostra il buon esempio – Sì alla costruzione di un secondo tubo di risanamento per motivi di sicurezza

Già dal 2007 la Francia punta sulla costruzione di un secondo tubo di risanamento per motivi di sicurezza. Per il tunnel del Fréjus, costruito anch'esso nel 1980 e lungo 13 km, si sta scavando un secondo tunnel. Dopo la conclusione del risanamento del tubo esistente, la galleria sarà in funzione con due gallerie con sensi di marcia separati. Questo è quanto previsto anche per la galleria del San Gottardo. La decisione politica è stata presa nel 2004 dopo l'incidente nel tunnel del Monte Bianco, che nel 1999 è costato la vita a 39 persone a causa di un incendio. L'UE ha adattato nel 2004 le sue direttive per migliorare la sicurezza per gli utenti nei lunghi trafori stradali.

Il test delle gallerie del DMT su mandato dell'ADAC evidenzia un rischio sistemico

Nella primavera del 2015 è stata testata la sicurezza di diverse gallerie in Germania, Austria, Italia e Svizzera. Degli oltre 20 trafori esaminati il San Gottardo figura all'ultimo posto. Il criterio "sistema di galleria" è stato valutato con la peggior nota possibile, ossia "assolutamente insufficiente". In particolare è stato considerato il traffico in senso contrario, la mancanza di una corsia di emergenza, la larghezza delle corsie, la grande distanza tra aree di soccorso e la mancanza di paraurti in caso di collisioni alle entrate e nella aree di soccorso. Il potenziale di rischio della galleria è stato valutato

alto, anche a causa della sua lunghezza, del traffico che circola in senso opposto e della quota relativamente importante di mezzi pesanti (22,8%). La costruzione di un secondo tubo permette di separare i sensi di marcia e creare una corsia di emergenza su tutta la lunghezza del tunnel, ciò che riduce sensibilmente il potenziale di rischio e dunque aumenta la sicurezza.

3) Un sì al tunnel di risanamento è importante per l'economia

Le economie di tutti i cantoni necessitano di una soluzione efficiente

Le economie di diversi cantoni svizzeri dipendono da collegamenti stradali funzionanti verso il Ticino e l'Italia. Che durante i lavori di risanamento al San Gottardo venga messa in campo una soluzione efficiente in grado di garantire le capacità necessarie è nel diretto interesse dei cantoni elvetici. Per suffragare questo argomento è interessante leggere le cifre che mostrano quanto i cantoni dipendono economicamente da questo importante asse stradale.

Tabella 6: Quota del commercio estero che passa dai confini ticinesi, 2008 [in Mio, CHF]

Regione	Importazioni	Percentuale	Esportazioni	Percentuale
Regione lemanica	635	9,5%	410	11,0%
Regione dell'Altopiano	1'458	21,8%	809	21,8%
Svizzera nord occidentale	1'277	19,1%	767	20,7%
Zurigo	1'574	23,6%	585	15,8%
Svizzera orientale	930	13,9%	611	16,5%
Svizzera centrale	804	12,9%	528	14,2%
Totale	6'677	100,0%	3'710	100,0%

Fonte: EZV (2011), calcoli interni

Fonte: http://www.risanamentosangottardo.ch/download/documenti/111121_Sanierung/Die_Sanierung_des_Gotthard-Strassentunnels.pdf

Sia per le importazioni, sia per le esportazioni, il confine con l'Italia è di importanza centrale. Ancora più importante che il commercio estero, per il Canton Ticino è determinante il traffico interno con il resto della Svizzera. Quale spazio economico relativamente piccolo, il Ticino dipende strettamente dallo scambio di beni con il resto della Confederazione.

Nel 2014 il commercio totale della Svizzera attraverso il Ticino ammontava a 9 miliardi di franchi. Tra i cantoni svizzeri quelli di Basilea Città, di Basilea Campagna e il Giura figurano tra i principali partner commerciali dell'Italia. Nel 2014 questi cantoni hanno esportato merci per circa 1,3 miliardi di franchi. Anche l'economia romanda ha un grande interesse nei confronti della soluzione proposta per il risanamento del San Gottardo. I cantoni di Vaud, Vallese, Ginevra e Neuchâtel hanno esportato nel 2014 merci verso l'Italia per mezzo miliardo di franchi. I cantoni Berna e Friburgo hanno invece esportato in Italia, sempre passando dai confini ticinesi, beni per circa 600 milioni di franchi.

L'importanza della galleria autostradale del San Gottardo per l'economia viene spesso sottovalutata. Anche per quanto riguarda le importazioni e le esportazioni. Il traffico merci attraverso il San Gottardo è determinante per approvvigionare tutta la nazione. Il traffico commerciale ai confini esterni del Ticino concerne per il 60% la regione di Zurigo, l'Altipiano e la Svizzera Nordoccidentale; nel 2014 ciò equivaleva a importazioni per un valore di 3,9 miliardi e esportazioni per 2,5 miliardi. Circa il 30% delle importazioni e delle esportazioni riguardano la Svizzera centrale e orientale che esporta attraverso il

Ticino 0,8 miliardi e importa merci per un valore di 1,9 miliardi. Il 10% del volume del commercio proviene o è destinato alla regione di Ginevra (importazioni per 0,5 miliardi ed esportazioni per 0,4 miliardi di franchi). Dunque, che il risanamento del San Gottardo avvenga in modo efficiente e sostenibile a lungo termine non è un'esigenza locale ma determinante per tutta l'economia svizzera, rispettivamente per le sue regioni.

L'economia svizzera sta attualmente lottando contro la forza del franco. Se si puntasse su una struttura di trasbordo provvisoria, altamente inefficiente, invece di una galleria di risanamento, si ostacolerebbe ulteriormente l'attività imprenditoriale e artigianale e in generale l'economia delle PMI elvetiche.

Esempio: l'approvvigionamento della Svizzera di frutta e verdura

L'Italia è tra i principali Paesi produttori di frutta e verdura che in Svizzera non vengono coltivate, rispettivamente che devono essere importate durante i mesi invernali (ad esempio pesche, nettarine, uva, agrumi, meloni, ecc). Per l'importazione di frutta e verdura dall'Italia è centrale un collegamento stradale funzionante attraverso il San Gottardo. La stessa cosa vale per le importazioni di prodotti analoghi dalla Turchia, Israele, Grecia e i dai Balcani.

Anche per l'approvvigionamento di verdura e frutta all'interno dei confini svizzeri è necessaria una soluzione pragmatica e funzionale per il risanamento del San Gottardo. Il Ticino è un'importante regione per la coltivazione di verdura svizzera (ad esempio le patate precoci sul Piano di Magadino). Questi prodotti devono giungere in Svizzera interna passando dal San Gottardo. Al contrario il Ticino si rifornisce di frutta e verdura che giunge dalla Svizzera romanda e dalla Svizzera tedesca.

Oggi la frutta e la verdura (con l'eccezione delle banane) vengono trasportate in tutta Europa sulla strada, su appositi veicoli refrigeranti. A causa della deperibilità dei prodotti è importante garantire una catena logistica puntuale e senza interruzioni. Per il trasporto di alimentari deperibili sono previste alcune deroghe al divieto di circolazione notturno e festivo.

In caso di una soluzione di trasbordo provvisoria, nella migliore delle ipotesi non basteranno le capacità. Come mostra l'esempio dell'approvvigionamento della Svizzera in verdura e frutta, una simile soluzione ha un impatto diretto sull'approvvigionamento dei consumatori di prodotti di uso quotidiano. Per garantire questi servizi è necessario, durante il risanamento del San Gottardo, avere in funzione un secondo tubo e non fare esperimenti già sin d'ora destinati a fallire.

Sono le nostre imprese e i nostri cittadini a beneficiare di un collegamento viario funzionante attraverso il San Gottardo

Sono i nostri imprenditori, la nostra economia, che dipendono da un collegamento stradale funzionante attraverso il San Gottardo. Circa il 75% del volume di traffico al San Gottardo sono spostamenti interni. Il traffico di transito della zona UE rappresenta solo il 25%. È solamente nei periodi di vacanza come a Pasqua o a Pentecoste che il traffico estero supera quello degli automobilisti e dei camion svizzeri che utilizzano il tunnel del San Gottardo. È proprio per i nostri concittadini e le nostre aziende che abbiamo bisogno di una soluzione funzionale per il risanamento della galleria autostradale

del San Gottardo – e non per il traffico estero. I dati sono ancora più rilevanti se si considera la parte del trasporto stradale che viene effettuato con i mezzi pesanti, che rappresenta circa il 15% dell'insieme del traffico al San Gottardo (circa 0,9 milioni di veicoli su un totale di 6 milioni). La metà proviene dal mercato nazionale o dal traffico import / export per l'economia svizzera.

Il traffico di persone riguarda invece circa l'80% del volume al San Gottardo. L'80% di questa parte è costituito dal traffico interno o da transiti il cui punto di partenza o di arrivo è situato in Svizzera.

Quindi solo l'8% del traffico totale attraverso il San Gottardo è da considerarsi come traffico merci di provenienza esclusivamente straniera.

4) Un Sì per il tunnel di risanamento è un Sì per la coesione della Svizzera

Non possiamo isolare dalla rete stradale interi cantoni

Con la costruzione del secondo tunnel, la vecchia galleria potrà essere risanata senza che il collegamento stradale tra il Ticino e il resto della Svizzera sia interrotto. La stazione di trasbordo così come proposta dal comitato referendario, isolerebbe di fatto, il Ticino, per anni dal resto della Svizzera.

- Per 3,5 anni di lavori di risanamento con una breve pausa durante i mesi estivi e chiusura del collegamento autostradale del San Gottardo per 980 giorni.
- Con una chiusura prolungata da aprile a novembre della galleria nell'arco di 7 anni, durante i quali il collegamento autostradale viene interrotto per un totale di 1050 giorni.
- Utilizzo di stazioni di trasbordo temporanee che anche nel pieno del loro utilizzo non avranno la capacità necessaria. In entrambe le direzioni vi saranno dei sovraccarichi e oltre 1000 ore di attesa all'anno. Ciò rappresenta più un mese all'anno, durante il quale il Ticino sarebbe isolato dal resto della Svizzera, anche in caso di una soluzione con le stazioni di trasbordo.

Negli anni '70 del secolo scorso, gli ultimi Comuni svizzeri sono stati integrati alla rete stradale nazionale. La mobilità e l'apertura della Svizzera sono cruciali per il nostro Paese. La libera circolazione delle merci e delle persone è un punto fermo. Il 28 febbraio 2016 si deciderà se vogliamo isolare totalmente per anni, non solamente dei singoli Comuni, bensì un intero cantone e una regione linguistica dal resto della Svizzera. Non possiamo permetterlo. La Svizzera non deve lasciare delle regioni intere in una tale situazione di isolamento. La costruzione di un secondo tunnel al San Gottardo è una buona, ragionevole e praticabile soluzione, poiché la galleria attuale va comunque risanata. Ciò potrà essere fatto senza che il Ticino e il Canton Uri siano enormemente svantaggiati. Anche solo per rispetto verso questi cantoni e per la coesione del nostro paese è necessario un "Sì" al risanamento del tunnel del San Gottardo.

Al Belchen (A2) sarà costruito un terzo tubo per consentire il risanamento senza una chiusura del collegamento. È necessario procedere nello stesso modo anche al San Gottardo per poter assicurare le medesime prestazioni e gli stessi valori a tutti i cittadini svizzeri. Infine, una precisazione: il tunnel di risanamento al Belchen sull'A2, già stato approvato, costa circa 500 milioni di franchi, ovvero 156 milioni al chilometro, molto di più che i 117 milioni al chilometro previsti per il San Gottardo.

Un Sì al risanamento del tunnel è cruciale per l'economia urana e ticinese

Una chiusura prolungata del tunnel danneggia soprattutto l'economia locale dei cantoni interessati ovvero il Canton Ticino, quello di Uri e i Grigioni. L'impatto economico di un risanamento senza un secondo tubo e con una chiusura prolungata del tunnel ammonta a una perdita che varia da 100 a 300 milioni di franchi del prodotto interno lordo. Una parte essenziale dell'economia di questi cantoni si basa sul turismo, che nel Canton Ticino genera il 7% dei posti di lavoro (fino al 13% nella regione di Locarno). Nel Cantone Uri questa cifra si situa al 9%. Secondo uno studio dell'USTRA sarebbero a rischio fino a 870 posti di lavoro nel Canton di Ticino, Uri e Grigioni se il collegamento autostradale venisse chiuso per un lungo periodo.

		Chiusura totale senza apertura estiva (ca. 900 giorni di chiusura)		Chiusura totale con apertura estiva (ca. 980 giorni di chiusura)		Costruzione del 2° tunnel (ca. 140 giorni di chiusura)	
		[Mio. CHF] [Dipendenti] ²⁾	[%] ¹⁾	[Mio. CHF] [Dipendenti] ²⁾	[%] ¹⁾	[Mio. CHF] [Dipendenti] ²⁾	[%] ¹⁾
Turismo e acquisti	Canton Ticino	100–210 (310–630)	0,13–0,26	80–160 (170–350)	0,10–0,21	10–21 (80–160)	0,01–0,03
	Canton Uri	12–31 (40–90)	0,26–0,65	10–25 (20–50)	0,21–0,53	2–5 (15–40)	0,04–0,11
Spedizioni	Ticino, Uri, Grigioni	16–53 (30–150)	0,02–0,06	17–58 (30–150)	0,02–0,07	7–14 (4–8)	0,01–0,02
Totale	Ticino, Uri, Grigioni	128–294 (380–870)	0,15–0,35	107–243 (220–550)	0,13–0,29	19–40 (94–208)	0,02–0,05

1) La base è costituita dal valore aggiunto lordo (VAL) del Canton Uri (4,7 miliardi CHF) rispettivamente del Ticino (79 miliardi CHF) nel corso della pausa più lunga di 3,5 anni. Le righe «spedizioni» e «totale» si riferiscono alla somma del VAL dei cantoni di Uri e Ticino (83,7 miliardi CHF) durante la pause di 3,5 anni.

2) Equivalente a tempo pieno

L'intervallo indicato nei risultati è dato dagli scenari di trasporto delle merci e dalle ipotesi concernenti i raggruppamenti.

Tabella 1: Effetti economici regionali negativi accumulati per le varianti di chiusura totale del tunnel (Riduzione del valore aggiunto e l'occupazione attraverso il turismo e gli acquisti, così come l'aumento dei costi per le spedizioni)

In particolare:

- Il turismo a Locarno, nella valle Leventina e Bedretto così come nella valle di Blenio: perdita dell'1% del valore aggiunto lordo dell'1% per l'insieme della regione
- Per il settore alberghiero di transito, bisogna aspettarsi alcune difficoltà. I più toccati da una chiusura totale del tunnel saranno sicuramente le stazioni di servizio e i ristoranti sull'autostrada. Il rapporto della SECO del 2011 indica delle perdite delle cifre di affari tra i 4 e 7 milioni di franchi all'anno. Il commercio al dettaglio e i garage presenti sull'asse del San Gottardo devono pure aspettarsi perdite economiche e di impieghi.
- Nel settore dei trasporti e della logistica, le prime aziende a risentire effetti negativi sarebbero le piccole imprese specializzate nei trasporti per i quali il rispetto dei termini di consegna è determinante e che hanno minori possibilità di utilizzare la ferrovia.
- Numerose persone ogni giorno attraversano il San Gottardo per andare al lavoro. Nel caso di una chiusura totale del tunnel autostradale, questi lavoratori dovrebbero deviare per un tragitto molto più lungo. Il traffico pendolare - in caso di una chiusura totale della galleria - ne risentirebbe in modo importante.

6 Fonte: Rapporto dell'USTRA sull'impatto economico (2011) - <http://www.news.admin.ch/NSBSubscriber/message/attachments/25223.pdf>

- L'accesso limitato al Ticino indebolirebbe la posizione concorrenziale del cantone stesso. I posti di lavoro presso lo Stato sarebbero anche loro minacciati dalla chiusura totale del tunnel autostradale del San Gottardo, come per esempio al centro di controllo del traffico pesante a Erstfeld / Bodio (circa 50 persone) e fino a 40 posti di lavoro al deposito di Göschenen. Invece, con la realizzazione della galleria di risanamento si avranno effetti positivi causati dagli investimenti indotti dalle misure di risanamento e della costruzione.

5) Sì alla galleria di risanamento = No al traffico e alle colonne sulle strade alternative

Il traffico attraverso le Alpi si suddivide in quattro vie di collegamento principali. Con un traffico medio giornaliero di 17'354 veicoli (2014) l'asse Nord-Sud del San Gottardo è quello più importante. Il 58% di tutti i veicoli attraversano le Alpi tramite il tunnel autostradale del San Gottardo.

Flusso annuale di traffico sui principali assi nord-sud (2014) ⁷

Galleria Gran San Bernardo	679'293 veicoli
Passo del Sempione	949'487 veicoli
Galleria del San Gottardo	6'334'241 veicoli
Galleria del San Bernardo	2'471'752 veicoli
Passo del San Gottardo	579'186 veicoli

⁷ Fonte: USTRA

Se non verrà messa in atto una soluzione efficace durante la fase di risanamento del San Gottardo e questo fondamentale collegamento verso il Ticino verrà bloccato per una variante di trasbordo insufficiente e inefficace, ecco che tutto ciò implicherà deviazioni del traffico e colonne in tutta la Svizzera. Il traffico del San Gottardo si rivergerà in modo importante anche sugli altri passi alpini e causerà disagi dovuti all'aumento dei veicoli su queste strade.

Via alternativa Gran San Bernardo e Sempione: Con un NO al risanamento della galleria del San Gottardo, le regioni di Friburgo, del canton Vaud e del Vallese, quali zone di circonvallazione via il Gran San Bernardo e il Sempione, saranno esposte ad un forte aumento di traffico. Come hanno già dimostrato le diverse chiusure avute sull'asse Nord-Sud del San Gottardo (nel 2001 con la chiusura di due mesi dopo l'incidente nella galleria del San Gottardo, nel 2006 con la chiusura dopo una frana sull'autostrada presso Gurtellen), il traffico pesante si è subito spostato su itinerari alternativi, con conseguenti incidenze sul flusso di traffico e sulla sicurezza nelle regioni toccate. Questi passi alpini, a causa delle pendenze a volte importanti, hanno dei chiari limiti di capacità, come è stato anche recentemente dimostrato da un incidente di un camion italiano nella primavera 2015 a Gamsen, ai piedi del Sempione (vedi immagine).

Al Sempione, durante la chiusura del tunnel autostradale al San Gottardo in seguito alla frana a Gurtellen, il traffico pesante è aumentato del 135,9%. Il traffico dovuto alla deviazione ha inoltre provocato l'aumento anche dei veicoli privati di oltre il 39%.

Nel 2006, durante la chiusura del San Gottardo, il Gran San Bernardo ha registrato un aumento del 36,3% per i camion e del 54,1% per i veicoli privati.



Alternative via San Bernardino–Zurigo–San Gallo–Grigioni

L'itinerario alternativo tramite la strada del San Bernardino è il più sollecitato. Nel 2001, durante la chiusura di due mesi in seguito all'incidente nel tunnel autostradale del San Gottardo, il traffico pesante è aumentato del 31,7%. Durante la seconda chiusura del San Gottardo nel 2006, il numero di camion al San Bernardino ha avuto un'impennata del 285,5%. Per quanto concerne i veicoli privati, vi è invece stato un aumento del 100% (nel 2001) e del 135,5% (nel 2006).

Tabella 9: Spostamento del traffico sulle vie alternative durante le chiusure della Galleria San Gottardo negli anni 2001 (due mesi) e 2006 (un mese) in confronto con lo stesso periodo dell'anno precedente.

	Chiusura 2001		Chiusura 2006	
	Veicoli pesanti	Auto	Veicoli pesanti	Auto
Galleria San Gottardo	n.v.	n.v.	-96,7%	-86,7%
San Bernardino	+31,7%	100,0%	+285,5%	+134,5%
Sempione	n.v.	n.v.	+135,9%	+39,0%
Gran San Bernardo	n.v.	n.v.	+36,3%	+54,1%

Dati Consiglio federale (2010), analisi proprie. 8

Regioni d'accesso nella Svizzera Centrale: con una soluzione di trasbordo al San Gottardo e un portale nord al sud di Altdorf, le code al tunnel del Seelisberg diventerebbero quotidiane. La colonna record al San Gottardo nel periodo di Pasqua nel 2015 è stata la dimostrazione eclatante durante la quale si sono formate code per 45,5 ore su 17 chilometri. Anche il tunnel del Seelisberg è stato chiuso temporaneamente a causa di questo problema⁹.

8 http://www.risanamentosangottardo.ch/download/documenti/111121_Sanierung/Die_Sanierung_des_Gotthard-Strassentunnels.pdf. 55.

9 <http://www.uvek.admin.ch/themen/03527/03547/03548/index.html?lang=de>