



Galleria autostradale del San Gottardo: domande e risposte

Data: 27.06.2012

Embargo: fino all'inizio della conferenza stampa

Quali sono stati gli argomenti determinanti a favore della variante che prevede la realizzazione di una seconda canna con successivo risanamento della galleria autostradale esistente?

Il Consiglio federale ha confrontato e analizzato approfonditamente gli aspetti tecnici, economici e politici nonché le questioni relative alla fattibilità e alla sicurezza di tutte le varianti. Ognuna di esse ha vantaggi e svantaggi specifici. Dopo aver valutato i vari aspetti, il Consiglio federale è giunto alla conclusione che la soluzione migliore è la realizzazione di una seconda canna con successivo risanamento della galleria esistente.

L'asse del San Gottardo è il collegamento stradale transalpino più importante della Svizzera. La soluzione scelta ne permette l'apertura alla circolazione stradale anche durante il risanamento della galleria esistente. Tale asse stradale è fondamentale per la coesione della Svizzera e per il Cantone del Ticino, cui garantisce un buon collegamento con il Nord.

La variante scelta dal Consiglio federale presenta anche il miglior rapporto costi-benefici: realizzare una seconda canna e risanare successivamente la galleria esistente è sicuramente più costoso rispetto alle altre soluzioni proposte. Tuttavia, i maggiori investimenti comporteranno anche benefici considerevolmente più elevati. Le altre varianti implicherebbero costi compresi tra i 570 milioni e 1,05 miliardi di franchi per il trasporto ferroviario di automobili e autocarri a Rynächt (Uri) e Biasca (Ticino) durante la chiusura totale della galleria. Tali costi, tuttavia, non apporterebbero alcun plusvalore. Gli impianti per il trasporto ferroviario dovrebbero essere smantellati al termine del risanamento. I Cantoni di Uri e del Ticino escludono, infatti, un esercizio durevole sul loro territorio.

Realizzando una seconda canna, invece, in futuro si disporrà di un sistema ridondante. La normale manutenzione potrà così essere assicurata anche senza chiusure notturne e il risanamento seguente, che avrà luogo per ciascun tunnel circa 40 anni più tardi, potrà essere effettuato senza dover procedere a una dispendiosa gestione del traffico e senza dover ricorrere nuovamente a un sistema di trasporto ferroviario.



La soluzione adottata dal Consiglio federale migliorerà anche la sicurezza: una seconda canna permetterà, infatti, di evitare la circolazione nei due sensi di marcia, riducendo il rischio di collisioni frontali e laterali. I veicoli in panne potranno fermarsi sulle corsie d'emergenza. La polizia, i vigili del fuoco e le ambulanze potranno raggiungere rapidamente e senza difficoltà il luogo di un incidente.

Secondo il Consiglio federale, la realizzazione di una seconda canna senza ampliamento di capacità è consentita dalle disposizioni legali vigenti.

- *Quali sono le basi su cui si fonda concretamente il Consiglio federale?*

Il Consiglio federale si basa sul diritto vigente: la realizzazione di una seconda canna senza ampliamento di capacità è conforme alla Costituzione. È però fondamentale che non vengano utilizzate più di due corsie allo stesso tempo. Anche quando ci sarà una seconda galleria, si potrà utilizzare solo una corsia per senso di marcia. Per una maggiore chiarezza, il Consiglio federale propone di precisare questo principio sancendolo nella legge federale concernente il transito statale nella regione alpina (LTS).

Il Consiglio federale rispetta nella sua totalità l'articolo della Costituzione sulla protezione delle Alpi, secondo il quale il traffico pesante transfrontaliero deve essere trasferito il più possibile dalla strada alla rotaia e la capacità delle strade di transito attraverso le Alpi non può essere aumentata. Queste disposizioni restano invariate: per il Consiglio federale, una seconda canna con ampliamento di capacità è fuori discussione.

- *Di fatto, la realizzazione di una seconda canna non comporterà comunque a un ampliamento delle capacità?*

No. Anche quando ci saranno le due canne, sarà disponibile una sola corsia per senso di marcia. Questo principio sarà sancito nella legge. Il Consiglio federale la ritiene una condizione necessaria. L'articolo sulla protezione delle Alpi rimane garantito.

L'articolo sulla protezione delle Alpi è un elemento centrale della politica svizzera di trasferimento del traffico grazie al quale sono stati compiuti grandi progressi. La realizzazione di una seconda canna e il raggiungimento dell'obiettivo di trasferimento non sono collegati né sul piano giuridico né nell'ottica dei trasporti. La seconda canna non aumenterà la capacità della galleria autostradale del San Gottardo. Per trasferire le merci dalla strada alla rotaia, il Consiglio federale continuerà a impiegare gli strumenti utilizzati finora e, come annunciato nel rapporto sul trasferimento del traffico, a decidere quali misure supplementari adottare (ad es. costruzione di un corridoio alto quattro metri lungo l'asse del San Gottardo e aumento della capacità dei terminali a sud delle Alpi per promuovere ulteriormente il traffico transalpino combinato).



- *Quando saranno operative entrambe le gallerie, sarà aperta al traffico una sola corsia per senso di marcia?*

Sì. Quando si disporrà sia della nuova canna che di quella esistente risanata (nel migliore dei casi a partire dal 2030), sarà possibile utilizzare solo una corsia per ogni senso di marcia. L'altra corsia fungerà da corsia d'emergenza e permetterà alla polizia, alle ambulanze e ai vigili del fuoco di procedere rapidamente in caso di incidente. La suddivisione delle corsie sarà segnalata chiaramente e sarà sorvegliata dalla centrale della galleria a Göschenen.

- *Come si garantirà che venga effettivamente utilizzata una sola corsia?*

Prima dell'ingresso alla galleria si procederà a una riduzione delle corsie. La corsia di emergenza non potrà essere usata come corsia di marcia. La chiusura o l'apertura delle corsie nelle gallerie è di regola indicata con segnali luminosi nel soffitto. A ciò si aggiunge una linea di sicurezza tra la corsia di marcia e quella di emergenza. Tali segnalazioni si sono rivelate utili e in futuro verranno utilizzate anche nelle due canne della galleria autostradale del San Gottardo. Se, a causa di incidenti o lavori di manutenzione, sarà necessario chiudere una delle gallerie, con l'opportuna segnaletica sarà possibile introdurre il doppio senso di marcia nell'altra galleria.

La chiusura di una delle corsie di transito con misure strutturali non è ragionevole in quanto intralchierebbe l'accesso dei veicoli di salvataggio. Neanche una separazione di tipo strutturale è necessaria: anche i tratti autostradali a cielo aperto sono dotati di corsie d'emergenza e gli automobilisti sanno che non ci possono transitare e rispettano questa regola.

- *Dopo la realizzazione di una seconda canna, verrà allentato il sistema di dosaggio a contagocce?*

No. Il Consiglio federale intende conservare il sistema del contagocce anche in presenza di due canne per scongiurare il rischio di gravi incendi. Tale sistema garantisce la sicurezza, poiché consente di mantenere una distanza minima di 150 metri tra un autocarro e l'altro. In questo modo, si riduce il rischio di incidenti. Per quanto riguarda la circolazione nei due sensi di marcia, il sistema permette anche di regolare il numero di incroci tra autocarri e, di conseguenza, limita anche il rischio di collisioni frontali. Grazie al contagocce, negli ultimi anni gli incidenti nella galleria autostradale del San Gottardo si sono considerevolmente ridotti.

Oggi la galleria ha una capacità di transito giornaliera di circa 5100 autocarri (in entrambe le direzioni), ovvero di approssimativamente 1,5 milioni di autocarri all'anno. La realizzazione della seconda canna non ne modificherà la capacità. Nella realtà, la galleria è attualmente utilizzata da una media di 2540 autocarri al giorno.

Cosa accadrebbe nel caso in cui il Popolo svizzero respingesse mediante referendum la realizzazione di una seconda canna?

In questo caso si opterebbe per un risanamento con chiusura totale periodica. Per poter gestire il traffico nonostante la chiusura, la Confederazione dovrebbe costruire grandi impianti e costosi terminali per il trasporto ferroviario di automobili e autocarri a Rynächt (Uri) e Bia-



sca (Ticino). I costi per la regolazione e la gestione del traffico durante la chiusura ammonterebbero a 570 milioni - 1,05 miliardi di franchi. Inoltre, gli impianti per il trasporto ferroviario non verrebbero riutilizzati, ma dovrebbero essere smantellati al termine del risanamento. I Cantoni di Uri e del Ticino escludono, infatti, un esercizio durevole di tali impianti. Tra 40 anni, le generazioni future si ritroverebbero quindi ad affrontare lo stesso problema. Inoltre, per poter gestire le capacità necessarie al trasporto ferroviario degli autocarri, si dovrebbe sospendere temporaneamente e localmente il divieto di circolare la notte. In caso contrario, gli autocarri non riuscirebbero a raggiungere in tempo utile gli impianti per il trasporto ferroviario. L'allentamento di tale divieto richiederebbe una modifica a livello di legge.

Nel rapporto del 2010, il Consiglio federale sosteneva che un risanamento sarebbe stato fattibile anche senza la realizzazione di una seconda canna, indicando come varianti ottimali quelle del risanamento con chiusura totale o con apertura estiva. Perché ora ha cambiato posizione?

Il rapporto del 2010 consisteva in un'analisi tecnica approfondita, secondo la quale il risanamento sarebbe stato fattibile anche senza la realizzazione di una seconda canna. Con questo documento, il Consiglio federale si è limitato a rispondere alle domande della Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni del Consiglio degli Stati, ma non ha effettuato alcuna valutazione delle diverse varianti. Quanto affermato nel rapporto resta valido.

Una decisione di tale importanza è necessariamente preceduta non solo dall'analisi di questioni tecniche, ma anche di altri aspetti. Dal 2010 a oggi, il Consiglio federale ha effettuato gli accertamenti supplementari richiesti dal Parlamento. Ha analizzato le ripercussioni del risanamento e della conseguente chiusura della galleria sull'economia regionale dei Cantoni di Uri, del Ticino, del Vallese e dei Grigioni. Inoltre, ha valutato approfonditamente le possibilità di trasporto ferroviario degli autocarri e i costi che ne deriverebbero. È così giunto alla conclusione che la realizzazione di una seconda canna permetterà di ridurre il più possibile le conseguenze economiche negative, generando addirittura vantaggi economici per alcuni settori. Inoltre, la strada viaggiante, pur essendo realizzabile ed efficiente, è anche molto costosa.

L'attuale posizione del Consiglio federale è il risultato di queste constatazioni e di un'accurata valutazione di tutti gli aspetti della questione. La decisione adottata permetterà che il collegamento stradale transalpino più importante della Svizzera venga garantito con continuità anche in caso di lavori di manutenzione, pulizia e risanamento.

Scegliendo di realizzare una seconda canna, il Consiglio federale ha adottato la variante più costosa.

L'apparenza inganna. Infatti, la realizzazione di una seconda canna con successivo risanamento della galleria esistente, oltre a costi di investimento pari a circa 2,8 miliardi di franchi, presenta anche dei benefici considerevolmente più elevati rispetto alle altre varianti. La variante che prevede il risanamento senza la realizzazione di una seconda canna, invece, durante la chiusura totale della galleria comporterebbe costi compresi tra 570 milioni e 1,05 miliardi di franchi, solo per la regolazione e la gestione del traffico, e non apporterebbe alcun valore aggiunto. Una parte considerevole dei benefici, inoltre, dovrebbe essere detratta al termine del risanamento, dati i costi per la necessaria demolizione dei terminali e degli impianti per il tra-



sporto ferroviario. Gli urani e i ticinesi, infatti, non vogliono che tali impianti rimangano a lungo sul loro territorio. Di conseguenza, quando, tra 40 anni, le generazioni future dovranno risanare nuovamente la galleria, i terminali dovrebbero essere ricostruiti, con conseguenti costi. Con la variante scelta, invece, i costi per la realizzazione di una seconda canna saranno quasi totalmente ammortizzati prima che sia necessario un nuovo risanamento. Per questi motivi, la variante adottata dal Consiglio federale è finanziariamente più vantaggiosa sul lungo periodo: i proventi investiti in questa variante possono essere più redditizi di quelli investiti nelle altre.

La realizzazione di una seconda canna comprometterà l'attuazione degli altri progetti concernenti le strade nazionali?

I mezzi finanziari per l'esercizio, la manutenzione e la sistemazione della rete delle strade nazionali provengono dal finanziamento speciale del traffico stradale (FSTS), che è alimentato dalla metà dei proventi dell'imposta sugli oli minerali, dai proventi del supplemento fiscale sugli oli minerali e dai proventi netti del contrassegno autostradale. Tutte le misure attuate nella galleria autostradale del San Gottardo sono in linea di principio in concorrenza con le altre finanziate dalla "cassa delle strade", ma non con quelle per il completamento della rete o per l'eliminazione dei problemi di capacità. Queste ultime, infatti, sono finanziate dal fondo infrastrutturale.

Occorre anche tenere conto del fatto che, data la durata relativamente breve dell'intervento, nel caso delle varianti che non prevedono la realizzazione di una seconda canna, i contributi annuali provenienti dalla "cassa delle strade" ammonterebbero a quasi il doppio di quelli necessari per la realizzazione di una seconda canna.

Perché il Consiglio federale respinge la possibilità di un partenariato pubblico-privato?

Con un partenariato pubblico-privato la Confederazione perderebbe per decenni il potere discrezionale su uno dei collegamenti stradali transalpini più importanti. Gli investitori privati hanno interesse a costruire la canna della galleria autostradale del San Gottardo e a garantirne l'esercizio per un certo periodo, poiché pensano ai profitti che ne possono ottenere. Ogni successiva modifica del contratto, ad esempio per una diversa evoluzione del traffico, comporterebbe però dei costi per la Confederazione.

La Confederazione, inoltre, può realizzare una seconda canna in modo più economico.



Infatti, rispetto agli investitori privati, essa è in grado di procurarsi fondi a prezzi favorevoli sul mercato dei capitali. Se è la Confederazione a occuparsi della costruzione della galleria, tutte le fasi dei lavori dovranno essere messe a concorso conformemente alle relative procedure dell'OMC. La gara d'appalto avrà quindi luogo nel corso dell'intera durata del progetto, mentre se la Confederazione affidasse la costruzione e l'esercizio della galleria a un consorzio privato, ci sarebbe una sola gara all'inizio del progetto.

Per ulteriori informazioni: Servizio stampa DATEC, tel. 031 322 55 11