



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti,  
dell'energia e delle comunicazioni DATEC

**Ufficio federale delle strade USTRA**

29 maggio 2013

---

## **Modifica della**

**legge federale concernente il transito stradale nella regione alpina**  
(risanamento galleria autostradale del San Gottardo )

**Rapporto sui risultati della procedura di consultazione**

---

## Indice

1. Introduzione .....	3
1.1. Situazione iniziale .....	3
1.2. Oggetto e scopo del progetto .....	3
1.3. Pareri pervenuti (tabella) .....	4
2. Risultati.....	4
2.1. Valutazione generale del progetto.....	4
2.1.1. Motivi a favore del progetto .....	5
2.1.2. Riserve.....	8
2.1.3. Motivi contro il progetto .....	11
2.1.4. Varianti alternative .....	15
2.1.5. Politica di trasferimento del traffico .....	18
2.2. Finanziamento .....	19
2.2.1. Valutazione generale dei pedaggi alla galleria autostradale del San Gottardo .....	19
2.2.2. Motivi per l'introduzione dei pedaggi .....	20
2.2.3. Motivi contro l'introduzione dei pedaggi .....	20
2.2.4. Partenariato pubblico-privato (PPP).....	21
3. Conclusione .....	22
4. Ulteriori indicazioni e suggerimenti .....	23
Allegato.....	25
Elenco dei pareri pervenuti.....	25
Lista delle abbreviazioni .....	28

## 1. Introduzione

### 1.1. Situazione iniziale

Con decisione del 19 dicembre 2012 il Consiglio federale ha preso atto dell'avamprogetto in consultazione riguardante una modifica, connessa al risanamento della galleria autostradale del San Gottardo, della legge federale del 17 giugno 1994 concernente il transito stradale nella regione alpina (LTS). Contestualmente, ha incaricato il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) di effettuare la procedura di consultazione; i partecipanti sono stati invitati a esprimersi, sempre di massima e con riferimento alla galleria, anche in merito a un eventuale riscossione di pedaggi.

Fino al 21 aprile 2013, le cerchie interessate hanno avuto l'opportunità di esprimersi in merito al progetto in consultazione. Nel presente rapporto sono stati considerati tutti i pareri presentati entro il 30 aprile 2013.

Complessivamente, sono stati inviati 102 inviti a partecipare alla consultazione, in totale sono entrati 119 pareri, così suddivisi: 26 Cantoni, 1 Conferenza dei Cantoni, 13 partiti politici (incl. filiali o sezioni), 2 associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna, 6 associazioni mantello nazionali dell'economia, 12 associazioni dei trasporti e altre 59 organizzazioni o singole persone.

### 1.2. Oggetto e scopo del progetto

La galleria autostradale del San Gottardo, lunga 16,9 chilometri, è stata inaugurata il 5 settembre 1980 ed è in esercizio da oltre 30 anni. Tra il 2020 e il 2025, a più di 40 anni dalla sua apertura, dovrà essere risanata e rinnovata, dal momento che dopo il 2025 non sarà più possibile garantirne la totale funzionalità e, quindi, la sicurezza. Il Consiglio federale ha esaminato in maniera approfondita diverse varianti di intervento ed è giunto alla conclusione che un risanamento e un rinnovo integrale della galleria senza seconda canna sarebbe sostanzialmente fattibile, ma comporterebbe notevoli svantaggi. Di conseguenza, ha optato per la realizzazione di una seconda canna (senza aumento di capacità) con successivo risanamento della canna esistente. Terminato il risanamento, entrambe le canne saranno transitabili solo a senso unico. In condizioni normali, ciascuna canna disporrà di una corsia di marcia e una corsia di emergenza. Questo regime di traffico, infatti, garantisce la costituzionalità di una canna aggiuntiva. Il costo complessivo della realizzazione di una nuova canna, compreso il risanamento di quella esistente, si aggira sui 2 788 milioni di franchi (base dei prezzi 2009 per rinnovo e risanamento canna esistente e 2010 per realizzazione seconda canna, IVA esclusa, precisione dei costi del +/- 30%).

Pur essendo la realizzazione di una seconda canna al San Gottardo nella forma prevista in linea di principio fattibile senza modifiche di legge, il Consiglio federale intende sancire nella LTS la limitazione a un massimo di due corsie. In questo modo si precisa che anche l'esercizio temporaneo di più di due corsie, ad esempio durante il periodo vacanziero, continuerà a essere vietato. Attraverso la modifica di legge si garantirà inoltre la consultazione del Parlamento e, qualora si ricorresse al referendum, del popolo stesso.

Con il presente progetto, si intende altresì integrare nella LTS l'attuale sistema di dosaggio degli autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci, inclusi gli autoarticolati, introdotto a seguito del grave incidente tra camion e del conseguente incendio scoppiato all'interno della galleria il 24 ottobre 2001. Il sistema si è rivelato efficace; il fatto di sancirlo nella legge ne garantisce il mantenimento anche in futuro.

### 1.3. Pareri pervenuti (tabella)

Partecipanti	Numero di destinatari	Numero di pareri
Cantoni	26	26
Partiti politici	12	13
Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	3	2
Associazioni mantello nazionali dell'economia	8	6
Associazioni dei trasporti	26	12
Altre organizzazioni	27	12
Pareri non sollecitati	-	48
<b>Totale</b>	<b>102</b>	<b>119</b>

I seguenti destinatari invitati a partecipare alla consultazione hanno rinunciato esplicitamente a formulare un parere: **Unione svizzera degli imprenditori, Ufficio svizzero per la prevenzione degli infortuni, Conferenza dei direttori di polizia delle città svizzere, Associazione dei servizi della circolazione e Associazione dei Comuni svizzeri.**

Nell'allegato al presente rapporto si trova un elenco dettagliato dei pareri pervenuti.

## 2. Risultati

### 2.1. Valutazione generale del progetto

In generale, vengono riconosciute la rilevanza sotto il profilo della politica dei trasporti della galleria autostradale del San Gottardo e la comprovata necessità di interventi di risanamento. Una maggioranza risicata dei partecipanti alla consultazione (in tutto 57) è a favore del progetto, 55 lo hanno respinto, mentre 7 hanno mantenuto una posizione neutrale.

La variante di risanamento proposta dal Consiglio federale e dunque, parimenti, la modifica della LTS, è sostenuta dai Cantoni di **Zugo (ZG)**, di **Argovia (AG)**, di **Appenzello Esterno (AR)**, di **Appenzello Interno (AI)**, di **Zurigo (ZH)**, **Ticino (TI)**, di **Lucerna (LU)**, dei **Grigioni (GR)**, dal **PLR.I Liberali Radicali**, dal **Partito borghese-democratico (PBD)**, dal **Partito popolare democratico (PPD)**, dall'**Unione Democratica di Centro (UDC)**, dall'**Unione svizzera dei contadini (USC)**, dall'**Unione svizzera delle arti e mestieri (USAM)**, da **economiesuisse**, dalla **Società Svizzera degli Impresari-Costruttori (SSIC)**, dalla **Federazione svizzera del turismo (FST)**, dall'**Associazione svizzera dei trasportatori stradali (ASTAG)**, dal **Touring Club Svizzero (TCS)**, dall'**Unione Professionale svizzera dell'Automobile (UPSA)**, da **stradasvizzera - Federazione stradale svizzera (FSS)**, da **La Posta svizzera**, dalla **Industrie- und Handelskammer Zentralschweiz (IHZ; Camera dell'industria e del commercio della Svizzera centrale)**, dallo **Überparteiliche Komitee für eine sinnvolle Sanierung des Gotthardstrassentunnels (KsSG; Comitato indipendente per un risanamento sensato della galleria autostradale del San Gottardo)**, dal **Comitato per il completamento del Gottardo (CcG)**, dalla **Società Svizzera Impresari Costruttori, Sezione Ticino (ssic)**, da **hotelleriesuisse**, da **Ticino Turismo**, da **Parahotellerie Schweiz**, da **Gastro Ticino**, dall'associazione di categoria **infra**, da **Aqua Nostra**, dallo **Swiss Shippers' Council (SSC)**, dall'**Unione Svizzera degli Studi Consulenti d'Ingegneria (usic)**, dall'**Associazione Industrie Ticinesi (aiti)**, da **bauenschweiz**, dal **Verband der verladenden Wirtschaft (VAP; Associazione degli spedizionieri svizzeri)** e dalla **Handelskammer beider Basel (hkbb; Camera di commercio di BS e BL)**.

Per il Cantone di **Nidvaldo (NW)** le ragioni a favore di una seconda canna della galleria del San Gottardo sono condivisibili.

Con riserve, sono d'accordo con il progetto la **Conferenza svizzera dei direttori delle pubbliche costruzioni, della pianificazione del territorio e dell'ambiente (DCPA)** e con essa i Cantoni di

Turgovia (TG), di Basilea Campagna (BL), di Soletta (SO), del Giura (JU), di Obvaldo (OW), di Sciaffusa (SH), di Glarona (GL), di Friburgo (FR), di Svitto (SZ), del Vallese (VS), la **Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève (cciG; Camera di commercio dell'industria e dei servizi di Ginevra)**, il **Centre Patronal (CP)**, la **Chambre vaudoise du commerce et de l'industrie (cvci; Camera vodese del commercio e dell'industria)** e la **Fédération des Entreprises Romandes (Federazione delle imprese romande)**. Contrariamente al **Gran Consiglio**, la cui maggioranza (55 voti contro 49) respinge la realizzazione di una seconda canna, il **Consiglio di Stato di NE** è invece favorevole, come la DCPA, a determinate condizioni. Le **FFS SA** ritengono accettabile il risanamento della galleria autostradale del San Gottardo mediante realizzazione di una seconda canna solamente nel caso in cui, in modo vincolante, non vengano aumentate le attuali capacità sulla strada.

Per motivi di sicurezza, una parte dei membri della **Comunità di lavoro dei capi di polizia della circolazione della Svizzera e del Principato del Liechtenstein (CCCS)** accoglie favorevolmente la realizzazione di una seconda canna connessa al risanamento della galleria autostradale del San Gottardo.

La variante di risanamento proposta dal Consiglio federale è respinta dai Cantoni di **Uri (UR)**, di **Berna (BE)**, di **San Gallo (SG)**, di **Basilea Città (BS)**, di **Ginevra (GE)**, di **Vaud (VD)**, di **Neuchâtel (NE)**, dal **Partito socialista svizzero (PSS)**, dal **Partito socialista svizzero, Sezione Ticino (PSS-TI)**, dal **Partito verde liberale (PVL)**, da **I Verdi - Partito ecologista svizzero (PES)**, da **I Verdi - Partito ecologista svizzero, Sezione Vaud (PES-VD)**, da **I Verdi Uri**, dai **Giovani Verdi**, dal **PPD donne**, da **Travail.Suisse**, dall'**Unione sindacale svizzera (USS)**, dal **Sindacato del personale dei trasporti (SEV)**, da **Pro Bahn**, dall'**Associazione traffico e ambiente (ATA)**, dall'**Associazione traffico e ambiente, Sezione della Svizzera italiana (ata)**, dall'**Unione dei trasporti pubblici (UTP)**, dall'**Associazione svizzera degli ingegneri del traffico (SVI)**, dalla **Comunità d'interessi per i trasporti pubblici Svizzera (CITraP Svizzera)**, da **umverkehrR**, dalla **Federazione Svizzera degli Urbanisti (FSU)**, dall'associazione **Per la protezione della regione alpina dal traffico di transito (Iniziativa delle Alpi)**, dal **WWF Svizzera**, dal **WWF Svizzera italiana**, dal **WWF Uri**, da **pro natura**, da **Greenpeace**, dalla **Fondazione svizzera per l'energia (FSE)**, dalle **FachFrauen Umwelt (ffu-pee)**, da **Medici per l'ambiente (MpA)**, da **Leventina vivibile**, da **Vivagandria**, dalla **Coalizione Per un collegamento Sud-Nord sostenibile e scorrevole**, dall'**Associazione Comitato cuneese di Salviamo il Paesaggio**, da **Capriasca Ambiente**, dall'**Associazione Liberale Radicale per l'Ambiente (ALRA)**, dal **Verein Kirche und Umwelt (oeku; Associazione chiesa e ambiente)**, dagli **Umweltfreisinnige St. Gallen (ambientalisti liberali del Cantone di San Gallo)**, dall'**Associazione svizzera per la protezione degli uccelli/BirdLife Svizzera (ASPU)** e da 2 privati.

Numerose organizzazioni ambientaliste italiane (**Legambiente Cuneo**, **Associazione Gruppo Oltre**, **LIPU Cuneo**, **Associazione Medici per l'Ambiente [ISDE]**) e francesi (**proMont-Blanc**, **Association pour le Respect du Site du Mont-Blanc [ARSMB]**) si sono poi espresse contro la realizzazione di una seconda canna al San Gottardo.

L'**Unione delle città svizzere**, **SvizzeraMobile**, la **Lega svizzera contro il cancro**, la **Comunità d'interessi del commercio al dettaglio svizzero (CI CDS)** e il **Comitato del San Gottardo** non si sono espressi né a favore né contro la variante proposta dal Consiglio federale.

### 2.1.1. Motivi a favore del progetto

La maggior parte dei partecipanti favorevoli al progetto evidenziano<sup>1</sup> che, venendo meno il traffico in senso inverso e quindi l'eventualità di scontri frontali, migliorerà la sicurezza stradale. A detta dell'**ASTAG**, di **Aqua Nostra** e della **FSS**, la galleria autostradale del San Gottardo non è tra quelle più sicure sulla rete delle strade nazionali, bensì tra quelle più pericolose rispetto alla sua prestazione di trasporto, così che per migliorare la sicurezza stradale è imperativa la realizzazione di una seconda canna. Inoltre, nell'ottica di evitare il rischio di collisioni frontali, sarebbe eticamente inaccettabile pro-

---

<sup>1</sup> Cantoni JU, UR, BL, AR, OW, SH, ZH, GL, TI, FR, NW e VS, DCPA, Consiglio di Stato di NE, PLR.I Liberali Radicali, PBD, UDC, PPD, CCCS, economiesuisse, SSIC, SAB, CcG, ssic, hotelleriesuisse, ASTAG, UPSA, FSS, USAM, infra, FST, Aqua Nostra, SSC, usic, Gastro Ticino, aiti, bauenschweiz, CP, cciG, cvci, Fédération des Entreprises Romandes, hkbb e TCS.

cedere al risanamento globale della galleria autostradale del San Gottardo ignorando le attuali conoscenze in materia di sicurezza stradale<sup>2</sup>. Per l'**UDC**, le corsie separate per senso di marcia portano a un salto epocale sotto il profilo della sicurezza. Anche il **PPD** ritiene che una seconda canna aumenterebbe in maniera significativa la sicurezza; esso fa inoltre notare come due dei tre più gravi incidenti in gallerie sulla rete delle strade nazionali (galleria autostradale del San Gottardo 2001 e Viamala 2006) siano riconducibili a scontri frontali, che possono essere evitati nelle gallerie senza traffico a senso inverso. Oltre a ciò, si potrebbe evitare il 50 per cento circa degli incidenti se nella galleria autostradale del San Gottardo si circolasse senza traffico in senso opposto. Secondo il **TCS**, la realizzazione di una seconda canna impedirebbe le collisioni frontali e laterali, riducendo così il rischio di incidenti del 40 per cento e addirittura dell'85 per cento il numero dei morti a essi dovuti. Anche la **CCCS**, o meglio una parte dei suoi membri<sup>3</sup>, ritiene che la realizzazione di una seconda canna apporterebbe miglioramenti alla sicurezza stradale. Gli stessi avversari della variante di risanamento del Consiglio federale<sup>4</sup> ne hanno in parte riconosciuto il contributo positivo alla sicurezza nella galleria del San Gottardo. Sempre per ragioni di sicurezza, si auspica in parte esplicitamente che il sistema di dosaggio venga sancito nella legge<sup>5</sup>. L'**UDC** giudica invece in modo critico l'idea di fissare nella LTS il sistema di dosaggio, ritenendo che non sia indispensabile e che costringerebbe a restrizioni senza necessità. Ai fini di una visione globale, essa potrebbe tuttavia dirsi d'accordo con questo provvedimento.

Parimenti, in maniera positiva è stato giudicato il fatto che la realizzazione di una seconda canna consentirà di avere a disposizione un sistema ridondante, che garantisca costantemente l'affidabilità del traffico Nord-Sud, ovvero la migliore disponibilità dell'asse del San Gottardo e dunque il collegamento tra il Ticino e il resto della Svizzera<sup>6</sup>. Oggi, secondo l'**ASTAG**, bastano già brevi interruzioni stradali ferroviarie dovute a cadute di massi o chiusure di gallerie per causare difficoltà nell'approvvigionamento e nelle consegne e inaccettabili perdite di tempo. All'**USAM** dà da riflettere il fatto che circa il 40 per cento del traffico pesante alla galleria autostradale del San Gottardo è traffico interno, con luogo di partenza e luogo di destinazione la Svizzera; dunque, anche dal punto di vista delle attività commerciali è importante avere un collegamento stradale duraturo e sicuro verso il Ticino e il Norditalia. Il Cantone **TI** adduce inoltre che oggi si è costretti a chiudere la galleria autostradale del San Gottardo da quattro a cinque volte la settimana, per circa 40-90 minuti, a causa di piccoli incidenti, cui vanno aggiunte le chiusure durante la notte per lavori di manutenzione. Oltre a ciò, ogni mercoledì notte, dalle ventitré all'una, essa viene chiusa al resto del traffico per farvi transitare trasporti eccezionali. A detta di **economiesuisse**, già oggi eventi pianificabili (lavori di manutenzione) e non (incidenti) porterebbero a chiusure notturne di varie settimane. Con la costruzione di una seconda canna sarebbe possibile creare un sistema ridondante che migliorerebbe notevolmente la disponibilità e la stabilità dell'asse del San Gottardo. Si potrebbero eseguire i lavori di manutenzione ordinari senza pregiudicare il traffico. Nella sua presa di posizione, il Cantone di **NW** sottolinea l'importanza di un collegamento Nord-Sud funzionante per la sua piazza economica. Per alcuni partecipanti alla consultazione, un ulteriore aspetto positivo dell'avamprogetto è la sostenibilità della variante di risanamento proposta dal Consiglio federale, non da ultimo anche nell'ottica di futuri risanamenti della galleria autostradale del San Gottardo<sup>7</sup>.

Alcuni partecipanti alla consultazione<sup>8</sup> ritengono che con la realizzazione di una seconda canna si generi un valore aggiunto durevole che compensa abbondantemente i maggiori costi connessi alla variante 2. Viene poi argomentato che, nonostante la realizzazione di una seconda canna, senza ampliamento delle capacità e con successivo risanamento di quella esistente, presenti i costi complessivi maggiori di tutte le varianti di risanamento, i circa 500 milioni di franchi corrispondenti alle quote annuali delle varianti senza seconda canna risulterebbero tuttavia considerevolmente più elevati. La

---

<sup>2</sup> Aqua Nostra, FSS.

<sup>3</sup> PolCant ZH, PolCant BE, PolCant LU, PolCant UR, PolCant OW, PolCant NW, PolCant ZG, PolCant SG, PolCant AG.

<sup>4</sup> Cantone UR, Travail.Suisse.

<sup>5</sup> Cantoni AG e TI, CcG, ssic, ASTAG, IHZ, Gastro Ticino, PES.

<sup>6</sup> Cantoni BL, SO, AR, AI, JU, ZH, TI, FR e NW, Consiglio di Stato di NE, PLR.I Liberali Radicali, UDC, PPD, economiesuisse, hotelleriesuisse, Parahotellerie Schweiz, Gastro Ticino, ssic, ASTAG, UPSA, FSS, SAB, SSIC, USAM, infra, FST, Aqua Nostra, SSC, aiti, bauenschweiz, CP, cciG, cvci, Fédération des Entreprises Romandes, TCS.

<sup>7</sup> Cantone BL, CcG, ssic IHZ, SSIC, USAM, infra, UDC, PPD, TCS.

<sup>8</sup> Cantoni SO, JU, TI, IHZ, SSIC, USAM, infra, UDC.

variante di risanamento del Consiglio federale consentirebbe di conseguenza di ammortizzare meglio gli effetti sui bilanci di previsione annuali e sugli altri progetti<sup>9</sup>. Anche il **SSC** condivide il senso di questa opinione, facendo inoltre notare che le varianti alternative prevedono un sistema di strada viaggiante breve costoso e complicato, i cui costi stimati possono arrivare a oltre un miliardo di franchi e che andrebbero ammortizzati entro tre anni. Per **Aqua Nostra**, si impone davvero investire in una seconda canna ed eliminare, altresì, i problemi di capacità, dopo che il traffico stradale si autofinanzia completamente ed è appena stato deciso un aumento del prezzo del contrassegno autostradale («vignetta»). Per il Cantone **TI** e l'**aiti** il risanamento della galleria autostradale del San Gottardo non è certo un «grande investimento», bensì si tratta di normali lavori di manutenzione, finanziabili attraverso il bilancio di previsione annuale delle strade nazionali. Anche per il risanamento della galleria del Belchen, in fondo, non è stata scelta la soluzione di risanamento più a buon mercato, bensì quella più convincente sotto l'aspetto della sicurezza, della sostenibilità e della situazione del traffico. La **FST** e **bauenschweiz** sono inoltre dell'idea che la realizzazione di una seconda canna (senza ampliamento delle capacità) presenti nel complesso il miglior rapporto costi-benefici, in particolare rispetto ai periodi di chiusura e ai costi dovuti allo spostamento temporaneo del traffico su altre strade. Per il Cantone di **NW** sono convincenti le riflessioni del Consiglio federale sul rapporto costi-benefici. Secondo il **TCS**, la realizzazione di una seconda canna è l'unica soluzione sostenibile poiché, una volta terminati i lavori di risanamento, le stazioni di carico costruite nell'ambito delle varianti di risanamento con servizio di trasporto ferroviario dovrebbero essere smantellate. Motivo per cui è impensabile investire da 0,6 a 1 miliardo di franchi soltanto per una durata limitata (un paio d'anni).

Per l'**ASTAG** e per la **FSS**, pur se in fondo è in concorrenza con altri compiti finanziati dal Finanziamento speciale per il traffico stradale (FSTS), il risanamento della galleria autostradale del San Gottardo è una misura di manutenzione procrastinabile solamente per brevi periodi. Poiché, a medio-lungo termine, rinunciare a misure di manutenzione causerebbe gravi danni, in un raffronto diretto i progetti di manutenzione si fanno quasi sempre preferire a eventuali progetti di sistemazione. Di parere simile sono anche il Cantone di **AR** e, per analogia, **SSC**, i quali evidenziano la necessità di accordare la massima priorità alla manutenzione vera e propria rispetto a lavori di trasformazione e di sistemazione a causa della situazione concorrenziale rispetto ad altri compiti finanziati mediante il FSTS. L'**aiti** aggiunge che la realizzazione di una seconda canna non si può paragonare a un investimento infrastrutturale come la «Traversée au Lac», bensì piuttosto a un progetto di manutenzione, come per la galleria autostradale del Belchen.

Quale ulteriore aspetto positivo è stato menzionato il periodo di chiusura relativamente breve<sup>10</sup> e le ripercussioni minime che ne derivano per l'economia regionale<sup>11</sup>. **Hotelleriesuisse**, **Parahotellerie Schweiz** e **Gastro Ticino** segnalano in particolare le ripercussioni economiche negative sul turismo in generale e sul settore alberghiero nello specifico, dei lunghi periodi di chiusura previsti dalle varianti di risanamento alternative. Anche **Ticino Turismo** sottolinea l'importanza di un collegamento Nord-Sud funzionante per il settore turistico ticinese. Poiché gran parte degli ospiti in Ticino proviene dalle regioni di lingua tedesca, risulta inaccettabile qualsiasi chiusura dell'autostrada del San Gottardo. La Posta svizzera osserva che una chiusura totale di 140 giorni appare attualmente sopportabile quanto al suo obbligo di servizio universale (trasporto di invii postali da e verso il Ticino). Fa inoltre notare che con una chiusura di circa 980 giorni, come previsto dalle varianti alternative, occorrerebbe eventualmente prevedere ritardi nella consegna degli invii postali, se, contemporaneamente alla chiusura del San Gottardo, d'inverno fosse inagibile anche la strada del San Bernardino o d'estate i collegamenti stradali fossero congestionati. Dal punto di vista dell'economia della Svizzera centrale e di quella ticinese, secondo l'**IHZ**, attraverso la variante di risanamento proposta dal Consiglio federale si potrebbero evitare le conseguenze negative di una chiusura totale o parziale (flessione dei fatturati nei settori del turismo, dell'industria alberghiera e della ristorazione, delle aree di servizio e dei fornitori, riduzione dei posti di lavoro). La possibilità che questa variante consenta di ridurre le ripercussioni economiche durante il risanamento è stata ad esempio riconosciuta anche dal Cantone di **UR**, nonostante nel suo parere si sia fundamentalmente espresso contro la realizzazione di una seconda canna. In merito al periodo di chiusura più breve, è stato inoltre fatto presente il vantaggio che il Cantone Ticino non sa-

<sup>9</sup> Cantoni AR, l'ASTAG, FSS.

<sup>10</sup> Cantoni ZG, JU, BL e SO, SAB, SSIC, infra, hotelleriesuisse, ssic, La Posta svizzera, IHZ.

<sup>11</sup> SAB, SSIC, infra, UR, BL, ssic, PBD, IHZ, FST, aiti, PPD.

rebbe isolato per lungo tempo, ovvero nell'ambito della variante di risanamento proposta ne sarebbe garantita meglio la raggiungibilità<sup>12</sup>.

In particolare in merito alle varianti senza realizzazione di una seconda canna, singoli partecipanti hanno sottolineato anche la questione legata allo spostamento di traffico su altre strade, fenomeno atteso a causa dei lunghi periodi di chiusura<sup>13</sup>. A tale riguardo, il Cantone di **AG** richiama l'attenzione su probabili pesanti ripercussioni nell'area metropolitana Zurigo/Argovia e sull'inaccettabile sovraccarico dell'A1 nella tratta Baregg-Limmattal che ne risulterebbe. Il **PBD** è dell'avviso che con le varianti di risanamento senza realizzazione di una seconda canna le regioni circostanti, nello specifico i Cantoni dei GR e del VS, sarebbero interessate da un congestionamento del traffico nettamente maggiore e da un trasferimento del traffico.

Per la **SSIC** e l'associazione di categoria **infra** sarebbe inoltre più compatibile con il paesaggio e l'ambiente costruire una seconda canna piuttosto che realizzare grandi impianti di carico nei fondovalle della Leventina e del Cantone di Uri, dove oltretutto è probabile una forte opposizione da parte della popolazione. Secondo **Aqua Nostra**, rendere il traffico più scorrevole andrebbe nel senso della natura, poiché in caso di code e di traffico fortemente rallentato l'inquinamento ambientale è maggiore. Inoltre, con la realizzazione di una seconda canna non verrebbero distrutti preziosi habitat.

Secondo il Cantone di **AR**, l'**ASTAG** e la **FSS**, la variante di risanamento proposta dal Consiglio federale adempie una richiesta centrale del Parlamento perché, relativamente alla costruzione e alla manutenzione delle strade nazionali, il traffico potrebbe così scorrere nella maniera più fluida possibile nonostante i cantieri. Anche l'**aiti** condivide questo parere e rinvia all'imminente risanamento della galleria del Belchen, dove, per evitare disagi al traffico, verrà costruita una terza canna.

La grande maggioranza dei sostenitori del progetto ritiene che alla variante di risanamento del Consiglio federale non sia legato alcun ampliamento delle capacità e la costituzionalità ne risulti garantita<sup>14</sup>. Inoltre, iscrivendo il nuovo articolo 3a capoverso 2 nella LTS, si assicurerebbe la consultazione del Parlamento e, in caso di referendum, anche del popolo, il che ha ottenuto il favore esplicito di alcuni dei partecipanti<sup>15</sup>.

### 2.1.2. Riserve

Di massima, la **DCPA** e singoli Cantoni (**TG, BL, SO, JU, OW, SH, GL, FR e VS**) che hanno rinviato del tutto o in parte al parere di quest'ultima, esprimono il loro accordo alla variante di risanamento del Consiglio federale, vincolandolo tuttavia a condizioni. La realizzazione di una seconda canna non deve ad esempio andare a scapito di altri progetti finanziati anch'essi attraverso il FSTS. Anche la limitazione a una corsia per direzione va garantita dalla legge. Occorre mantenere il contingente massimo di 1000 unità-veicoli all'ora per senso di marcia. Vengono poi promosse misure d'accompagnamento (p. es. percorsi alternativi, informazione stradale, controllo del traffico) durante il periodo di chiusura di 140 giorni della galleria autostradale del San Gottardo nell'ambito dei lavori precedenti alla canna esistente. Infine, va messo in atto con coerenza il mandato costituzionale riguardante la politica di trasferimento del traffico. Anche il Consiglio di Stato di NE rinvia al parere della DCPA, chiedendo che venga rispettata la volontà del Popolo in relazione con l'Iniziativa delle Alpi e che debba essere garantito che in seguito l'UE non avanzi alcuna pretesa di ampliamento delle capacità. Va altresì rispettata la volontà del Popolo di trasferire il traffico merci dalla strada alla ferrovia; la realizzazione di una seconda canna alla galleria autostradale del San Gottardo non può dunque in nessun caso fare concorrenza alla politica di trasferimento del traffico.

Il Cantone di **AG** chiede di assicurare ulteriormente la limitazione a una corsia per direzione in un accordo tra la Svizzera e l'UE.

---

<sup>12</sup> CcG, SAB, ssic, Travail.Suisse, FST, USAM, aiti, PPD, TCS.

<sup>13</sup> Cantone AG, SAB, PBD.

<sup>14</sup> Cantoni AG, BL, SO, AR, OW, SH, GL, TI, VS, PLR.I Liberali, UDC, SAB, CcG, DCPA, ssic, ASTAG, FSS, Ticino Turismo, IHZ, SSIC, infra, FST, Aqua Nostra, Gastro Ticino, bauenschweiz.

<sup>15</sup> Cantoni BL, SO, AR, OW, SH, GL, LU, VS, DCPA, FST.

Se contrariamente al suo parere dovesse essere realizzata una seconda canna, il Cantone di **UR**, rinviando al documento di sintesi della Conferenza dei direttori delle costruzioni della Svizzera centrale e al parere della Conferenza dei governi dei Cantoni alpini, esige disposizioni d'esecuzione incisive, in particolare riguardo al sistema di dosaggio oggi vigente e agli attuali contingenti massimi, e un'iscrizione ineccepibile sotto il profilo legale della limitazione a una corsia per direzione, da fissare inoltre nell'accordo tra la Confederazione svizzera e l'UE. Si dovrebbero poi pianificare misure d'accompagnamento per il periodo di chiusura totale di 140 giorni e assicurare che il corridoio di quattro metri sia pronto prima del risanamento della galleria.

Il Cantone di **SG**, che in sostanza si è espresso anch'esso per un risanamento senza seconda canna, osserva che, se da ulteriori indagini dettagliate dovesse risultare che il risanamento è possibile soltanto con la realizzazione di una seconda canna, si dovrebbero rispettare condizioni cogenti: ad esempio, la realizzazione di una seconda canna non dovrebbe comportare ostacoli o ritardi nei confronti di altri progetti di costruzione di strade. Parimenti, si dovrebbero emanare disposizioni d'esecuzione incisive che garantiscano anche in futuro l'attuale sistema di dosaggio, ovvero gli attuali obblighi in materia di capacità. Andrebbero inoltre adottate misure d'accompagnamento (alternative, informazione stradale e controllo del traffico attivi) durante il periodo di chiusura totale di 140 giorni della galleria autostradale del San Gottardo.

In particolare riguardo alla concorrenza a livello di finanziamenti, il Cantone di **ZH** riflette sul fatto che, malgrado tutte le varianti di risanamento facciano concorrenza ad altri progetti finanziati attraverso il FSTS, con la realizzazione e l'esercizio di una seconda canna il problema si acuirebbe rispetto alle soluzioni più economiche. Il Cantone si aspetta perciò che, nell'ambito del progetto annunciato per creare una soluzione per il fondo, la Confederazione si accerti che vi siano sufficienti mezzi finanziari per la sistemazione e l'esercizio della rete delle strade nazionali e per l'attuazione dei programmi d'agglomerato.

Per non essere oberato dal traffico pesante a causa della sistemazione al San Gottardo, il Cantone di **NW** chiede misure d'accompagnamento, nello specifico un miglioramento della protezione contro i rumori superiore al minimo di legge, una rapida messa in atto della politica di trasferimento del traffico, la sistemazione della galleria dell'Axen e l'eliminazione dei problemi di capacità nella regione di Lucerna (Hergiswil, bypass di Lucerna).

In relazione con le ripercussioni negative che avrebbe sul sistema viario dell'agglomerato di Lucerna un ampliamento delle capacità alla galleria autostradale del San Gottardo, il Cantone di **LU** attribuisce grande valore all'assicurazione vincolante che in una seconda canna non si transitino su due corsie. Segnala inoltre che i grandi problemi viari sorgerebbero nell'Altopiano e negli agglomerati, e non al San Gottardo. In particolare quanto all'acuita concorrenza a livello di finanziamenti in seno al FSTS, occorre perciò mostrare che, nonostante la costruzione di una seconda canna al San Gottardo, altri progetti di infrastrutture stradali (in particolare il bypass di Lucerna e la stazione sotterranea di Lucerna) potrebbero ancora essere realizzati e in che modo.

Prima di costruire una seconda canna, il Cantone dei **GR** chiede esaminare ancora una volta in stretta collaborazione con i Cantoni limitrofi eventuali misure transitorie, il momento e la durata di una chiusura totale scaglionata della galleria autostradale del San Gottardo ed eventuali misure d'accompagnamento.

Il Cantone di **SZ** chiede che la limitazione di transito a una corsia nella galleria autostradale del San Gottardo sia sancita nella legge. Occorre inoltre rispettare l'articolo sulla protezione delle Alpi e continuare a perseguire con coerenza l'attuale politica di trasferimento del traffico con tutte le misure necessarie (p. es. aumento della capacità dei terminali al Sud, costruzione delle tratte di accesso alla NFTA nei Paesi vicini, realizzazione del corridoio alto quattro metri lungo l'asse del San Gottardo, avvio della progettazione delle gallerie ferroviarie dell'Urmiberg e dell'Axen, creazione di incentivi finanziari per il passaggio all'autostrada viaggiante). Il Cantone vorrebbe poi includere il traffico merci internazionale nel cofinanziamento della galleria autostradale del San Gottardo.

Qualora si optasse per la soluzione di risanamento della seconda canna, associandosi al parere della DCPA, il Cantone di **VD** chiede che il risanamento della galleria autostradale del San Gottardo non possa ritardare altri progetti di strade nazionali con un migliore rapporto costi-benefici (p. es. la circon-

vallazione di Morges tra Losanna e Ginevra) e la realizzazione di questi importanti progetti sia garantita nel messaggio.

Il Cantone del **VS** chiede per la durata della chiusura totale di 140 giorni misure d'accompagnamento, da sottoporre ad attento esame riguardo alle ripercussioni, in particolare sullo stesso Cantone del VS (p. es. spostamento del traffico sul Sempione e sul Gran San Bernardo).

Anche il **PPD** ritiene che la costruzione di una seconda canna non debba comportare alcun ampliamento delle capacità. In più, con misure adeguate, si deve assicurare che all'esercizio della seconda canna non sia legato alcun incremento del traffico sui tratti di accesso. Vanno poi sanciti nella legge l'esercizio a una corsia per direzione e il sistema di dosaggio. Infine, occorre mantenere il divieto di circolare la notte e la domenica e terminare il corridoio di quattro metri prima dell'inizio dei lavori di risanamento.

Il **PVL** chiede diversi provvedimenti nel caso in cui si persegua comunque la realizzazione di una seconda canna, inutile e politicamente sbagliata. La realizzazione di una seconda canna va sancita nella Costituzione. Inoltre, il relativo ampliamento dell'infrastruttura stradale deve fungere da pegno nei confronti dell'UE per ottenere più ampie concessioni nelle questioni inerenti alla politica dei trasporti (p. es. borsa dei transiti alpini). Per finire, riguardo all'inquinamento ambientale in Ticino, vanno adottate misure d'accompagnamento per ridurre le emissioni.

**bauenschweiz** chiede che, nonostante il risanamento della galleria autostradale del San Gottardo, vengano realizzati per tempo importanti progetti di ampliamento della rete ed eliminazione dei problemi di capacità (specialmente in Svizzera romanda). Anche la **VAP** ritiene che i lavori al San Gottardo non debbano in alcun caso ritardare altri progetti di costruzione sulla rete delle strade nazionali, poiché altrove vi sarebbero problemi di capacità che peserebbero molto di più sull'economia svizzera del valico alpino al San Gottardo.

Secondo il **CP**, la **cciG**, la **cvci** e la **Fédération des Entreprises Romandes**, la realizzazione di una seconda canna non deve portare a un ampliamento delle capacità né pregiudicare la realizzazione di altri progetti di costruzione stradale.

**economiesuisse** chiede che, nell'ambito di un programma di sviluppo strategico per l'infrastruttura stradale, il Consiglio federale debba mostrare in maniera trasparente quali ripercussioni avrebbe la variante della seconda canna sulla realizzazione di altri progetti stradali (sistemazione, completamento della rete, eliminazione dei problemi di capacità). Sullo sfondo del prevedibile problema di copertura finanziaria occorre inoltre fare chiarezza sulle conseguenze degli oneri finanziari supplementari sul finanziamento stradale a lungo termine.

Le **FFS SA** chiedono di sancire a livello di legge la limitazione delle capacità esistenti e di eliminare le incertezze del diritto connesse all'accordo sui trasporti terrestri CH-UE (art. 32 terzo trattino ATT), così come proposto dal Consiglio federale. Oltre a ciò chiedono, nel caso del risanamento con una seconda canna, che tra le condizioni riportate dai bandi pubblici inerenti ai lavori di risanamento figurino l'obbligo di trasportare i materiali di costruzione e di quelli di scavo principalmente con la ferrovia.

Secondo l'**UPSA**, il divieto costituzionale dell'ampliamento delle capacità nell'ambito della realizzazione di una seconda canna deve mantenere la sua validità. In questo modo si garantisce che la galleria autostradale del San Gottardo non diventi più interessante per il traffico di transito internazionale, dopo che, in particolare per il trasferimento del traffico merci transalpino dalla strada alla rotaia da confine a confine, sono stati investiti in totale circa 24 miliardi di franchi nella NFTA.

L'**IHZ** chiede misure d'accompagnamento alla realizzazione di una seconda canna (bypass intorno a Lucerna, posa di manti fonoassorbenti), affinché nella Svizzera centrale il traffico scorra in condizioni di maggiore sicurezza e fluidità, e causando meno rumore.

L'**hkbb** vorrebbe che, indipendentemente dalla variante di risanamento scelta, lo stanziamento di fondi non vada a scapito di altri progetti.

### 2.1.3. Motivi contro il progetto

La maggioranza dei partecipanti alla procedura di consultazione che si sono espressi contro la realizzazione di una seconda canna per il risanamento della galleria autostradale del San Gottardo si appellano alla mancanza di costituzionalità, poiché a causa dell'aumento delle capacità delle strade di transito dovuto a questa soluzione si viola l'articolo 84 capoverso 3 della Costituzione federale<sup>16</sup>. Anche nella comunità giuridica vi sarebbero notevoli dubbi riguardo alla costituzionalità di una seconda canna<sup>17</sup>, la cui costruzione raddoppierebbe la capacità fisica della galleria autostradale del San Gottardo<sup>18</sup>, anche se il numero di corsie viene limitato in maniera artificiale dalla legge<sup>19</sup>. Il Cantone di **UR** teme che in qualsiasi momento la legge possa essere cambiata nuovamente. Anche il Cantone di **VD** esprime dubbi sulla conciliabilità di una seconda canna con l'articolo sulla protezione delle Alpi. Secondo quanto afferma l'**USS**, il progetto è incostituzionale se non è possibile escludere in modo permanente l'utilizzo contemporaneo di entrambe le corsie. A parere del **PVL** e, per analogia, anche del **PSS** e del **PPD donne**, le capacità aumenterebbero già attraverso il flusso di traffico più omogeneo, il venire meno di chiusure future a scopo di risanamento e in caso di perturbazioni del traffico e incidenti. Inoltre, secondo il **PSS-TI** e, per analogia, anche per **Travail.Suisse**, il **PVL** e l'**ALRA** a lungo andare sarebbe difficile per il Consiglio federale resistere alla pressione dell'UE, della lobby dei trasportatori e degli automobilisti svizzeri riguardo all'apertura di tutte le corsie, in particolare quando si formano code ai portali della galleria durante i periodi di vacanza. Opinione condivisa dal **PES-VD**, la quale inoltre teme che i parlamentari potrebbero chiedere con una mozione dapprima un'apertura temporanea e successivamente duratura di tutte le corsie in caso di formazione di code alla galleria autostradale del San Gottardo. Per **WWF Svizzera italiana** c'è da temere che, nel caso si formino code ai portali della galleria, l'**USTRA** potrebbe aprire in via temporanea al traffico le corsie d'emergenza, come già avviene altrove sulla rete delle strade nazionali. Secondo il **PSS**, il regime di traffico sancito per legge non è altro che una dichiarazione politica che prima o dopo diventerà inconsistente. Inoltre, stando ad alcune perizie, l'UE potrebbe imporre, sulla base dell'accordo sui trasporti terrestri (divieto di restrizione quantitativa), l'apertura di corsie supplementari e nessun tribunale sarebbe in grado di impedire o annullare un ampliamento delle capacità. Anche il **PPD donne** sostiene la tesi che l'UE potrebbe chiedere l'apertura di tutt'e quattro le corsie basandosi sull'accordo sui trasporti terrestri. Infine, il **PES** invita il Consiglio federale a presentare al Parlamento un messaggio conforme alla Costituzione sul risanamento della galleria autostradale del San Gottardo.

I Cantoni di **UR** e di **BE**, l'**USS**, il **PEV**, il **PSS-TI**, **Travail.Suisse** e l'**ata** fanno presente che il Popolo si è già più volte espresso contro la realizzazione di una seconda canna e per il trasferimento del traffico su rotaia; questa volontà popolare va rispettata. Il Cantone di **UR** e il **PSS** aggiungono che anche la maggioranza dei Ticinesi e la popolazione urana si sono espressi contro la realizzazione di una seconda galleria autostradale in occasione di votazioni popolari.

Quale ulteriore argomento contro la realizzazione di una seconda canna viene addotta la possibilità mostrata dal Consiglio federale di un risanamento senza canna aggiuntiva, fattibile senza alcun problema grazie alle alternative ferroviarie sufficienti<sup>20</sup>. Il Cantone di **NE**, il **PSS**, il **WWF Svizzera**, il **WWF Svizzera italiana**, il **WWF Uri**, **Iniziativa delle Alpi**, **pro natura**, **Greenpeace**, **umverkehR**, le **ffu-**

---

<sup>16</sup> Cantoni BE, NE, Iniziativa delle Alpi, WWF Svizzera, WWF Svizzera italiana, WWF Uri, pro natura, Greenpeace, MpA, ATA, ata, ASPU, ffu-pee, umverkehR, R. Weibel, P. Gebhardt, UR, Leventina vivibile, Vivagandria, Coalizione Per un collegamento Sud-Nord sostenibile e scorrevole, Capriasca Ambiente, PSS, PSS-TI, PVL, PES, I Verdi Uri, PPD donne, Travail.Suisse, Associazione Gruppo Oltre, Legambiente Cuneo, LIPU Cuneo, Salviamo il Paesaggio, ALRA, SEV, oeku, CITraP Svizzera, FSE, proMont-Blanc, ARSMB, ISDE.

<sup>17</sup> NE, Iniziativa delle Alpi, WWF Svizzera, WWF Svizzera italiana, WWF Uri, SEV, umverkehR, ffu-pee, MpA, ATA, ASPU, CITraP Svizzera, PES, I Verdi Uri, FSE, ALRA.

<sup>18</sup> NE, Iniziativa delle Alpi, WWF Svizzera, WWF Svizzera italiana, WWF Uri, pro natura, Greenpeace, MpA, ATA, ASPU, umverkehR, ffu-pee, PES, I Verdi Uri, FSE, proMont-Blanc.

<sup>19</sup> Legambiente Cuneo, Associazione Gruppo Oltre, LIPU Cuneo, Vivagandria, Coalizione Per un collegamento Sud-Nord sostenibile e scorrevole, Capriasca Ambiente, Salviamo il Paesaggio, Associazione Medici per l'Ambiente.

<sup>20</sup> Cantoni BE, NE, WWF Svizzera, WWF Svizzera italiana, WWF Uri, Iniziativa delle Alpi, pro natura, Greenpeace, ffu-pee, MpA, ATA, ata, ASPU, umverkehR, ffu-pee, Leventina vivibile, SEV, oeku, CITraP Svizzera, PES, I Verdi Uri, PSS, FSE, ISDE.

**pee, MpA, l'ATA, l'ata, il SEV, il PES e la FSE** sostengono che dopo l'apertura della galleria di base del San Gottardo la ferrovia sarebbe in grado di assorbire l'intero traffico stradale se i lavori fossero limitati al semestre invernale. L'ultimazione del corridoio di quattro metri prevista per il 2020 apre poi ulteriori possibilità<sup>21</sup>. Il **PSS** ritiene inoltre che, grazie al raddoppio delle capacità ferroviaria con la nuova galleria di base, il Cantone Ticino sarà collegato con la Svizzera tedesca meglio di quanto non lo sia mai stato. Una strada viaggiante breve è tecnicamente fattibile e sono possibili e necessarie ulteriori misure d'accompagnamento con l'obiettivo di un trasferimento duraturo del traffico pesante (promovimento del trasporto merci su rotaia in pianura, TTPCP, sancire nella legge migliori tracciati adibiti al traffico merci nell'ambito del FAIF, corridoio da quattro metri, gestione del traffico). Con un'offerta innovativa nel traffico combinato è altresì possibile trasferire su rotaia una gran parte del traffico interno. Progetti e offerte di RailValley o Railcare mostrerebbero che, utilizzando infrastrutture esistenti, i trasporti su brevi distanze sono economici. Il **PPD donne** fa notare che con la galleria di base del San Gottardo dal 2016 vi sarà un'alternativa efficiente alla strada, nella quale sono stati investiti moltissimi mezzi finanziari e che perciò va anche utilizzata in maniera efficiente e sfruttata appieno. Oltre alle alternative ferroviarie disponibili, il **WWF Svizzera italiana** ritiene che con misure d'accompagnamento (car-sharing presso le stazioni ticinesi, biglietti del treno a prezzo ridotto, campagne pubblicitarie di Svizzera turismo per il Cantone Ticino ecc.) sarebbe inoltre possibile ridurre eventuali ripercussioni economiche negative sul turismo.

Per la **FSU**, la realizzazione di una seconda canna alla galleria autostradale del San Gottardo è connessa a diversi rischi (potenziare le capacità per il traffico stradale, minare la politica di trasferimento del traffico, peggiorare l'attrattiva dei trasporti pubblici) che si ripercuotono negativamente sugli obiettivi di ordine generale per l'arco alpino (rivalutare le qualità dell'arco alpino quale spazio ricreativo, migliorare la qualità dell'ambiente con effetti positivi sulla salute della popolazione, preservare il paesaggio sensibile).

Sono poi stati menzionati i costi elevati, che sarebbero sfavorevoli alla realizzazione di una seconda canna<sup>22</sup> e che non si giustificerebbero, sotto il profilo economico, rispetto a un risanamento con misure d'accompagnamento<sup>23</sup>. Una seconda canna sarebbe inoltre in concorrenza con la NFTA e indebolirebbe la sua redditività e quella degli investimenti nel corridoio di quattro metri<sup>24</sup>. Oltre a ciò, tra il risanamento della galleria autostradale del San Gottardo e altri importanti progetti stradali (p. es. negli agglomerati) vi è una concorrenza a livello di finanziamenti<sup>25</sup>. I Cantoni di **GE** e di **VD**, e per analogia anche il **PVL**, ritengono quindi che, in considerazione dei problemi di traffico quotidiani, sia molto più utile realizzare progetti importanti e urgenti negli agglomerati che non una seconda canna al San Gottardo. Anche secondo **Pro Bahn** le scarse risorse finanziarie andrebbero investite in via prioritaria in progetti infrastrutturali negli agglomerati, nell'Altopiano e nell'Arco lemanico. Per il **PSS**, a seguito della concorrenza in essere a livello di finanziamenti, la soluzione costosa con una seconda canna farà sì che altri progetti per i quali c'è una volontà politica finiscano sotto pressione. Anche il **PES-VD** ritiene che i mezzi finanziari, invece che in una seconda canna, andrebbero piuttosto investiti in importanti progetti stradali o ferroviari o nei trasporti pubblici. Alcuni partecipanti<sup>26</sup> pensano inoltre che nel calcolare i costi delle varianti di risanamento il Consiglio federale abbia tralasciato due elementi essenziali (tariffe di carico e costi d'esercizio e di manutenzione della seconda canna). Se si tiene conto di queste componenti, la variante con una seconda canna finirebbe per costare tra 2,9 e 3,5 miliardi di franchi in più. Inoltre, a parere del **PSS-TI**, la realizzazione di una seconda canna vincola mezzi che

---

<sup>21</sup> WWF Svizzera, WWF Svizzera italiana, WWF Uri, Iniziativa delle Alpi, pro natura, Greenpeace, umverkehR, ffu-pee, MpA, ATA, ASPU, SEV, PES, I Verdi Uri, SGB, PVL, FSE.

<sup>22</sup> Cantoni UR, BE, BS, NE, WWF Svizzera, WWF Svizzera italiana, WWF Uri, Iniziativa delle Alpi, pro natura, Greenpeace, umverkehR, ffu-pee, MpA, ATA, ata, ASPU, SEV, SAB, USS, Leventina vivibile, Salviamo il Paesaggio, PSS, PSS-TI, PVL, Travail.Suisse, SVI, oeku, Umweltfreisinnige St. Gallen, CITraP Svizzera, PES, I Verdi Uri, FSE.

<sup>23</sup> Cantone UR, SVI.

<sup>24</sup> Cantone UR, WWF Svizzera, WWF Svizzera italiana, WWF Uri, Iniziativa delle Alpi, pro natura, Greenpeace, umverkehR, ffu-pee, MpA, ASPU, ATA, USS, PVL, PES, I Verdi Uri, FSE, ISDE.

<sup>25</sup> Cantoni BS, GE, VD, PSS, PEV, WWF Svizzera, WWF Svizzera italiana, WWF Uri, Iniziativa delle Alpi, pro natura, Greenpeace, ffu-pee, MpA, ATA, ASPU, USS, SVI, oeku, Umweltfreisinnige St. Gallen, Pro Bahn, PES, I Verdi Uri, FSE, PPD donne.

<sup>26</sup> Cantone NE, WWF Svizzera, WWF Svizzera italiana, WWF Uri, Iniziativa delle Alpi, pro natura, Greenpeace, umverkehR, ffu-pee, MpA, ATA, ASPU, SEV, CITraP Svizzera, PES, I Verdi Uri, PSS, FSE.

sarebbero necessari per accelerare il trasferimento di merci dalla strada alla ferrovia. Secondo il Cantone di **BE**, la variante preferita dal Consiglio federale, di gran lunga la più costosa, non apporta praticamente alcuna utilità in più e non è difendibile, vista la scarsità dei mezzi finanziari per la sistemazione e la manutenzione delle infrastrutture stradali. Per il Cantone di **BS**, una seconda canna non si giustificerebbe neanche quale investimento preliminare per un successivo risanamento della galleria a causa dei costi di manutenzione dovuti sino ad allora. In linea con la prassi vigente nella costruzione d'infrastrutture, si deve optare per la variante più economica che adempie i requisiti, e i restanti fondi a disposizione vanno investiti nel finanziamento dell'infrastruttura stradale degli agglomerati. Una posizione analoga è sostenuta anche dalla **SVI**, che segnala la maggiore sostenibilità degli investimenti nel traffico d'agglomerato e osserva inoltre che il previsto inizio dei lavori per la variante di risanamento del Consiglio federale (2020) non è realistico se si considerano i valori empirici inerenti ai grandi progetti di costruzione stradale e la rilevanza politica (probabile referendum); il possibile ritardo farebbe aumentare ancora notevolmente i costi per mantenere la sicurezza d'esercizio. La mancanza di sostenibilità della variante di risanamento proposta dal Consiglio federale è stata parimenti menzionata da **WWF Svizzera**, **WWF Svizzera italiana**, **WWF Uri**, da **Legambiente Cuneo**, dall'**Associazione Gruppo Oltre** e dalla **LIPU Cuneo**.

A **Travail.Suisse** dà da pensare il fatto che nessuna variante di risanamento presenta solamente vantaggi. Anche se quella proposta dal Consiglio federale garantisce un migliore collegamento del Ticino e alla lunga ha per effetto di migliorare la sicurezza, questi due aspetti non giustificano l'incremento dei costi rispetto alle altre varianti e il rischio, per finire, del possibile esercizio di due corsie per canna, contrariamente a quanto prevede la Costituzione.

Per alcuni partecipanti alla procedura di consultazione<sup>27</sup> la realizzazione di una seconda canna va giudicata come un «sabotaggio dell'obiettivo di trasferimento» e un segnale sbagliato nei confronti dei Paesi vicini e dell'UE. Il **PES** fa inoltre notare che fino al 2030 il traffico merci aumenterà comunque in maniera sensibile, con conseguente, ulteriore allontanamento dal predetto obiettivo. Varie associazioni ambientaliste italiane<sup>28</sup> ritengono che la realizzazione di una seconda canna contraddica inoltre il Libro bianco della Commissione europea sul futuro del settore dei trasporti con orizzonte 2015, pubblicato nel 2011. Il Cantone di **UR** teme che gli sforzi fatti dalla politica e dall'economia a favore del trasferimento verrebbero frenati dalla realizzazione di una seconda canna, poiché sarebbe un segnale sbagliato per le regioni alpine, la politica dell'UE e gli spedizionieri.

In parte sono stati espressi timori che, a causa della realizzazione di una seconda canna, il traffico aumenterà inevitabilmente, il che, da un lato, porterà a un ulteriore sovraccarico delle capacità stradali in Ticino e, dall'altro, a fenomeni d'inquinamento pericolosi per la salute (p. es. polveri fini, rumore)<sup>29</sup>. Al **PSS-TI** dà poi da pensare che già oggi, lungo il tracciato, si riscontra un significativo aumento di malattie asmatiche, bronchite cronica, tumori ai polmoni, infarti cardiaci ecc., in particolare nei bambini e negli anziani. Anche il **PES** segnala i danni alla salute e i decessi provocati dalle emissioni dovute al traffico. L'**MpA** respinge la realizzazione di una seconda canna alla galleria autostradale del San Gottardo in particolare per ragioni di salute. Da anni è noto il nesso tra inquinamento atmosferico e danni alla salute (malattie delle vie respiratorie, malattie cardiache e tumori) lungo gli assi di traffico, con danni per un ammontare superiore a 5 miliardi di franchi l'anno. Anche la **Lega svizzera contro il cancro** segnala le ripercussioni negative delle polveri fini sulla salute.

Il **PSS** trova che, sull'arco di un anno, la galleria autostradale del San Gottardo non raggiunga i suoi limiti di capacità e non sia perciò opportuno impostare le infrastrutture su pochi periodi di punta. Una seconda canna inquina eccessivamente l'ambiente; si rischia inoltre un aumento del traffico e del rumore e un deterioramento della qualità della vita, mentre le code non farebbero che spostarsi altrove.

---

<sup>27</sup> Cantoni BS, UR, NE, PVL, PES, I Verdi Uri, PES-VD, PSS, Giovani Verdi, WWF, WWF Svizzera italiana, WWF Uri, Iniziativa delle Alpi, pro natura, Greenpeace, umverkehR, ffu-pee, SGB, SEV, MpA, ATA, ata, oeku, CITraP Svizzera, Vivagandria, Coalizione Per un collegamento Sud-Nord sostenibile e scorrevole, Capriasca Ambiente, Legambiente Cuneo, Associazione Gruppo Oltre, LIPU Cuneo, Salviamo il Paesaggio, FSE, ARSMB, ALRA.

<sup>28</sup> Legambiente Cuneo, Associazione Gruppo Oltre, LIPU Cuneo, Salviamo il Paesaggio, ISDE.

<sup>29</sup> Leventina vivibile, Vivagandria, Coalizione Per un collegamento Sud-Nord sostenibile e scorrevole, Capriasca Ambiente, Salviamo il Paesaggio, ISDE, PSS-TI, pro natura, ata.

Il Cantone di **UR** teme ripercussioni negative sull'economia cantonale a causa della mancanza di misure sostitutive durante il periodo di chiusura di 140 giorni previsto dalla variante di risanamento del Consiglio federale. Anche il **PSS** osserva che per quel periodo non sarebbero disponibili alternative ferroviarie e che probabilmente il traffico si riverserebbe sul San Bernardino. La strada del Passo del San Gottardo è adeguata al massimo per il traffico viaggiatori, ma non per quello merci. Anche ulteriori partecipanti alla procedura di consultazione<sup>30</sup> hanno criticato il fatto che il Consiglio federale non presenti alcuna soluzione per il periodo della chiusura totale durante le misure transitorie precedenti applicate alla canna esistente. Il **PPD donne**, d'altronde, non condivide i timori del Cantone TI, secondo cui esso sarebbe isolato dal resto della Svizzera durante il rinnovamento della galleria esistente. L'incendio del 2001 nella galleria autostradale del San Gottardo ha mostrato che il periodo di chiusura ha causato soltanto minimi pregiudizi economici. Anche i dubbi del Cantone dei Grigioni riguardo alle ripercussioni indirette durante il periodo del risanamento sono immotivati, poiché lo spostamento di traffico su altre strade si verifica solamente se manca un'alternativa alla strada, che si può tuttavia creare con una strada viaggiante efficiente. Se si costruisse una seconda canna, si dovrebbe eseguire un risanamento d'emergenza su quella esistente. Per questo periodo relativamente breve non varrebbe la pena mettere in servizio un'autostrada viaggiante, motivo per cui in quel caso potrebbe verificarsi lo spostamento tanto temuto dal Cantone dei GR. Anche l'**ata** è dell'avviso che il Ticino non verrebbe isolato nel caso di una variante senza seconda canna, poiché potrebbe continuare a essere raggiunto senza problemi attraverso la ferrovia, la strada e per via aerea.

A parere di taluni partecipanti alla procedura di consultazione<sup>31</sup>, la variante di risanamento del Consiglio federale va contro la Strategia energetica 2050 in quanto la realizzazione di una seconda canna è molto dispendiosa a livello energetico, l'esercizio di due canne richiede maggiore energia nonostante la separazione delle carreggiate e una seconda canna favorisce il traffico stradale, meno efficiente sotto il profilo energetico rispetto a quello ferroviario. La realizzazione di una seconda canna ostacolerebbe inoltre la svolta energetica e gli obiettivi di protezione del clima.

Per il **SEV**, il prevedibile trasferimento dalla ferrovia alla strada comporterà anche un trasferimento di posti di lavoro con salari più bassi e condizioni peggiori. I costi salariali dei trasporti pubblici sono più elevati e presentano maggiori oneri sociali rispetto a quelli dei trasporti su strada.

Anche l'aspetto della sicurezza (venendo meno il traffico in senso contrario, si evitano scontri frontali e laterali, e i mezzi di soccorso e assistenza dispongono di un accesso più facile attraverso le corsie d'emergenza), giudicato positivamente dai partecipanti favorevoli al progetto, è stato in parte messo in questione. Una parte dei partecipanti<sup>32</sup> fa presente che non è necessario realizzare una seconda canna per ragioni di sicurezza perché la galleria autostradale del San Gottardo è già oggi una delle gallerie autostradali più sicure della Svizzera. L'incremento del traffico causato dalla seconda canna annullerebbe poi quanto guadagnato in termini di sicurezza attraverso l'eliminazione del traffico in senso contrario. Con costi nettamente inferiori a quelli di una seconda canna, altrove sarebbe possibile salvare un numero di vite umane di gran lunga maggiore mediante misure di moderazione del traffico<sup>33</sup>. Poiché in quasi tutti gli incidenti mortali nella galleria autostradale del San Gottardo erano coinvolti autocarri, oltre ad altre misure (p. es. guardrail centrali o sviluppi tecnologici nella costruzione di automobili per evitare collisioni frontali), il modo più semplice per aumentare la sicurezza nella galleria

---

<sup>30</sup> WWF Svizzera, WWF Svizzera italiana, WWF Uri, Iniziativa delle Alpi, pro natura, Greenpeace, umverkehR, ffu-pee, MpA, ATA, ASPU, SEV, PES, I Verdi Uri, FSE.

<sup>31</sup> Iniziativa delle Alpi, WWF Svizzera, WWF Svizzera italiana, WWF Uri, pro natura, Greenpeace, umverkehR, ffu-pee, MpA, ATA, ASPU, Leventina vivibile, Vivagandria, Coalizione Per un collegamento Sud-Nord sostenibile e scorrevole, Capriasca Ambiente, PES, I Verdi Uri, PSS, FSE.

<sup>32</sup> Cantoni BE, BS, WWF Svizzera, WWF Svizzera italiana, WWF Uri, PES, I Verdi Uri, PSS, PPD donne, Iniziativa delle Alpi, pro natura, Greenpeace, umverkehR, ffu-pee, MpA, ATA, ata, ASPU, SEV, SGB, Leventina vivibile, Vivagandria, Coalizione Per un collegamento Sud-Nord sostenibile e scorrevole, Capriasca Ambiente, Legambiente Cuneo, Associazione Gruppo Oltre, LIPU Cuneo, Salviamo il Paesaggio, CITraP Svizzera.

<sup>33</sup> WWF Svizzera, WWF Svizzera italiana, WWF Uri, Iniziativa delle Alpi, pro natura, Greenpeace, umverkehR, ffu-pee, MpA, ATA, ASPU, SEV, PES, I Verdi Uri, FSE.

consisterebbe nel disporre un divieto di transito per questi ultimi<sup>34</sup>. Per il **PSS**, l'argomento della sicurezza non è sufficiente a giustificare una seconda canna, facendo notare che il guadagno in termini di sicurezza attribuito dal Consiglio federale alla seconda canna è peraltro messo in dubbio dall'Upi (Ufficio svizzero per la prevenzione degli infortuni). Il **PSS** teme inoltre un aumento dei trasporti di merci pericolose favorito dal sistema a canne separate per senso di marcia, che sarebbe a sua volta dannoso per la sicurezza.

Infine, vengono espressi dubbi riguardo a un'eventuale votazione popolare<sup>35</sup>: la modifica proposta della LTS, ad esempio, sarebbe poco chiara e non consentirebbe pertanto una votazione popolare corretta. C'è inoltre da supporre che, di fronte a una tale domanda, molti cittadini voterebbero diversamente rispetto alla loro effettiva intenzione. Inoltre, il progetto manca di trasparenza e contraddice perciò l'articolo 10a capoverso 2 della legge federale sui diritti politici. Un confronto equo sarebbe possibile soltanto se si proponesse una modifica costituzionale. La separazione delle corsie con la realizzazione di una seconda canna renderebbe inoltre necessaria una riclassificazione di questa tratta, portandola da strada nazionale di seconda a strada nazionale di prima classe, che tuttavia sarebbe possibile solamente attraverso un adeguamento del decreto federale concernente la rete delle strade nazionali ad opera dell'Assemblea federale e non unicamente del Consiglio federale.

#### 2.1.4. Varianti alternative

Alcuni partecipanti alla procedura di consultazione<sup>36</sup> si sono pronunciati anche in merito alle varianti di risanamento alternative. Per la variante 1B in luogo della variante di risanamento del Consiglio federale si sono espressi i Cantoni di **UR**, di **BE**, di **BS** nonché il **PEV** e gli **Umweltfreisinnige St. Gallen**. La stessa è preferita anche dalla DCPA e dai Cantoni di **TG**, di **OW**, di **SH**, di **GL**, di **FR** e del **VS** nel caso in cui la variante proposta dal Consiglio federale non venisse realizzata. Si dovrebbe tuttavia prevedere un'apertura più lunga della galleria esistente durante il periodo estivo e tenere conto dei giorni festivi, oltre ad accorciare i tempi di realizzazione sfruttando tutti i mezzi tecnici e organizzativi disponibili<sup>37</sup>. Viene poi chiesto di fissare in un decreto federale soggetto a referendum le stazioni di carico della autostrada viaggiante e l'allentamento del divieto di circolare la domenica e la notte<sup>38</sup>. Parallelamente, vanno ottimizzate le capacità di carico per le automobili e gli autocarri (p. es. servizio gratuito per le automobili, gestione del traffico, esame di ubicazioni alternative per gli impianti di carico, includendo il corridoio di quattro metri a Sud del confine e tra Brunnen e Brugg, esercizio di un'autostrada viaggiante lunga da confine a confine in aggiunta a quella breve). Secondo il Cantone di **BS**, mediante la gestione del traffico occorre inoltre conseguire una ripartizione ottimale del traffico viaggiatori sulla ferrovia e sulla strada del Passo. Parimenti, l'autostrada viaggiante breve nel traffico merci va limitata a un numero minimo di treni. Inoltre, ulteriori misure d'accompagnamento (corridoio di quattro metri, strada viaggiante lunga) devono essere utilizzabili a lungo termine e sostenere la politica di trasferimento del traffico generale della Confederazione.

Il **PEV** ritiene che, causa i suoi costi elevati, l'autostrada viaggiante breve vada mantenuta anche una volta ultimato il risanamento, il che è più economico ed ecologico della realizzazione di una seconda canna, e migliora inoltre la sicurezza nella galleria autostradale del San Gottardo, in quanto il transito per autocarri viene limitato grazie al trasbordo su rotaia. Secondo il Cantone di **FR**, occorrerebbe massimizzare le capacità per il traffico turistico su rotaia e il servizio di trasporto ferroviario dovrebbe essere gratuito. Inoltre, andrebbe dosato il traffico sulla strada del Passo. Parimenti, in aggiunta a una

---

<sup>34</sup> PES, I Verdi Uri, PSS-TI, PPD donne, WWF Svizzera, WWF Svizzera italiana, WWF Uri, Iniziativa delle Alpi, pro natura, Greenpeace, umverkehR, ffu-pee, MpA, ATA, ata, ASPU, SEV, Leventina vivibile, Vivagandria, Coalizione Per un collegamento Sud-Nord sostenibile e scorrevole, Legambiente Cuneo, Associazione Gruppo Oltre, LIPU Cuneo, Salviamo il Paesaggio, FSE, ISDE.

<sup>35</sup> WWF Svizzera, WWF Svizzera italiana, WWF Uri, Iniziativa delle Alpi, pro natura, Greenpeace, umverkehR, ffu-pee, MpA, ATA, ASPU, SEV, I Verdi Uri, PSS, FSE.

<sup>36</sup> Cantoni TG, BE, BS, OW, SH, GL, FR, UR, VS, DCPA, WWF Svizzera, WWF Svizzera italiana, WWF Uri, Iniziativa delle Alpi, pro natura, Greenpeace, ffu-pee, MpA, ATA, ASPU, SEV, PEV, UTP, SVI, oeku, Umweltfreisinnige St. Gallen, Pro Bahn, PES, FSE, VAP.

<sup>37</sup> DCPA e i Cantoni UR, TG, BS, SH, OW, GL, FR, VS.

<sup>38</sup> DCPA e i Cantoni UR, OW, SH, GL, VS.

strada viaggiante breve per il traffico regionale, andrebbe allestita una strada viaggiante lunga per il traffico di transito da confine a confine.

Secondo il **PVL**, il regime transitorio andrebbe impostato in modo che (1°) rimanga garantita una gestione del traffico il più possibile efficiente, (2°) i pregiudizi subiti dalle regioni interessate (nello specifico, Ticino e Uri) sotto il profilo economico e quanto alle emissioni risultino il più possibile esigui, (3°) le infrastrutture esistenti vengano utilizzate in modo ottimale, (4°) i nuovi impianti vengano per quanto possibile limitati a nuove opere di ampliamento utilizzabili a lungo termine e (5°) rimangano ridotte a un minimo le costruzioni utilizzabili soltanto temporaneamente. In tal senso è più opportuno e sostenibile puntare maggiormente sul traffico combinato non accompagnato (TCNA) e promuoverlo, creare un'offerta di autostrada viaggiante attraverso la galleria di base e allestire un servizio di trasporto ferroviario per le automobili attraverso la galleria in quota, affinché sia possibile conseguire uno sfruttamento ottimale delle infrastrutture stradali esistenti in quel momento (corridoio di quattro metri, NFTA, operatività continua della galleria in quota e apertura della galleria autostradale durante i mesi estivi). Inoltre, va attuata la versione, finora esaminata solamente in maniera insufficiente, che vede la combinazione di un'autostrada viaggiante lunga per il traffico di transito, con sistemazione degli impianti di terminali utilizzabili a lungo termine ai confini nazionali, e di un'autostrada viaggiante breve light per il traffico regionale. Gli impianti dell'autostrada viaggiante breve vanno rimossi una volta ultimato il risanamento.

Il **WWF Svizzera**, il **WWF Svizzera italiana**, il **WWF Uri**, l'**Iniziativa delle Alpi**, **umverkehrR**, **pro natura**, **Greenpeace**, le **ffu-pee**, **MpA**, l'**ATA**, l'**ASPU**, il **SEV**, il **PES**, i **Verdi Uri** e la **FSE** respingono anche la variante alternativa del Consiglio federale mediante chiusura totale e breve apertura estiva come non opportuna, poiché una simile soluzione porterebbe a spostamenti di traffico indesiderati e richiederebbe una maggiore sistemazione della strada del Passo del San Gottardo. I lavori di risanamento dovrebbero invece avvenire su un periodo più lungo con apertura estiva lunga. Al contempo, il traffico interno tra la Germania e il Ticino andrebbe trasferito il più rapidamente possibile alla ferrovia, affinché l'autostrada viaggiante breve possa essere strutturata in modo snello per il traffico rimanente. Anche per i trasporti a lunga distanza (transito, importazioni, esportazioni) va in primo luogo promosso il TCNA e per il resto allestita un'autostrada viaggiante lunga.

La **SVI** predilige una delle varianti 1 (con o senza apertura estiva) quale soluzione più conveniente e sostenibile per il risanamento. L'**oeku** propone la variante di risanamento 1C (chiusura totale con apertura estiva lunga), perché consentirebbe di ottenere un effetto a lungo termine sul comportamento della popolazione in fatto di mobilità agevolando il passaggio ai trasporti pubblici. Per **Pro Bahn**, la questione riguardo a quale variante di risanamento alternativa privilegiare è di ordine tecnico e non politico, motivo per cui va attuata la soluzione più praticabile ed efficiente.

L'**UTP** ritiene che per una variante di risanamento con servizio di trasporto ferroviario dei veicoli si debba scegliere una soluzione economica e limitata nel tempo, oppure cara e a lungo termine (p. es. mantenendo gli impianti di carico della strada viaggiante breve anche una volta ultimato il risanamento). Inoltre, gli svantaggi dei Cantoni TI e di UR dovuti agli impianti di carico andrebbero ad esempio compensati da un'esenzione dai pedaggi per gli autocarri ticinesi e urani. Il servizio di trasporto ferroviario per le automobili dovrebbe essere gratuito negli anni del risanamento e il prezzo del servizio di trasporto per gli autocarri dovrebbe corrispondere ai costi per un transito attraverso una galleria stradale conformemente al livello dei costi 2020. **Travail.Suisse** vorrebbe un risanamento della galleria autostradale del San Gottardo senza seconda canna e con misure adeguate per garantire, per quanto possibile, la raggiungibilità dei Cantoni interessati (TI, UR, VS e GR) durante i lavori. Propone inoltre di versare un'indennità al Cantone Ticino, essendo quest'ultimo il più colpito economicamente dal risanamento senza seconda canna (p. es. a livello di turismo).

Il Cantone di **SG** chiede che nell'ambito di un risanamento senza realizzazione di una seconda canna vengano obbligatoriamente adottate misure d'accompagnamento quali offerte alternative per i trasporti di persone e di merci (servizio di trasporto ferroviario tra Göschenen e Airolo per il traffico viaggiatori e autostrada viaggiante breve per il traffico merci nonché una chiusura invernale ridotta del Passo del San Gottardo). Poiché durante le chiusure totali è da prevedere un notevole incremento del traffico sull'asse del San Bernardino, si dovrebbero inoltre approntare aree di sosta temporanee per autocarri lungo la A3 e la A13.

Secondo il Governo del Cantone dei **GR**, per ragioni comprensibili la realizzazione di impianti di carico provvisori della strada viaggiante è osteggiata dai Comuni e dalle regioni interessate. Una strada viaggiante breve, da sola, non convince né sotto il profilo della politica finanziaria (grandi costi senza investimenti sostenibili), né sotto quello della politica regionale (le emissioni dovrebbero sopportarle quelle regioni che già oggi sopportano il carico principale del traffico di transito), né sotto quello della politica dei trasporti (capacità insufficienti, inevitabili spostamenti di traffico, trasferimento del traffico da confine a confine, strada viaggiante breve in concorrenza con i treni merci nella galleria di base, abrogazione parziale del divieto di circolare la notte in contraddizione con la politica dei trasporti svizzera). Per questi motivi, il sistema della strada viaggiante va completamente riconsiderato. Si deve puntare a un'autostrada viaggiante lunga che accolga il traffico da confine a confine e un'autostrada viaggiante breve riservata unicamente al traffico di autocarri regionale. L'opzione di un'autostrada viaggiante lunga da confine a confine va esaminata in maniera più approfondita non soltanto a livello qualitativo, bensì anche quantitativo, includendo l'asse del Sempione e soluzioni alternative per il traffico interno, a condizione che venga realizzato il corridoio di quattro metri. Si chiede inoltre che con la Germania e l'Italia si tengano colloqui nell'ottica dell'eventuale necessità di potenziare le stazioni di carico e risanare le tratte di accesso. Per l'autostrada viaggiante, nel senso di una pianificazione eventuale, occorrerebbe ancora concordare con i Cantoni interessati le ubicazioni delle stazioni di carico e le loro dimensioni, la capacità di un'eventuale autostrada viaggiante breve e la durata dell'apertura estiva durante i lavori di risanamento.

Il Cantone di **UR** ricorda che, a causa della situazione di inquinamento e degli spazi esigui, continua a essere contrario a un unico impianto di carico nel fondovalle di Uri (regione di Rynächt). Accertamenti da parte di una società indipendente avrebbero mostrato la presenza di ubicazioni alternative lungo la tratta di accesso settentrionale (tra Brunnen e Brugg).

L'**ata** chiede che i lavori di risanamento alla galleria esistente siano eseguiti a tappe durante i periodi di scarso traffico. Vanno poi messe a disposizione alternative ferroviarie per il traffico viaggiatori e merci e sufficienti possibilità di trasporto ferroviario attraverso la galleria ferroviaria di base. Occorre inoltre allestire un'autostrada viaggiante breve per il traffico interno e un'autostrada viaggiante lunga per il traffico di transito da confine a confine e attuare con coerenza la politica di trasferimento del traffico con un sistema di prenotazione.

**RailValley** propone, in considerazione dei progressi tecnologici della ferrovia e nella costruzione di automobili (p. es. riguardo alle emissioni o ai sistemi di sicurezza) un risanamento del San Gottardo in due tappe, così da evitare investimenti inutili. In una prima fase, la galleria autostradale del San Gottardo andrebbe parzialmente risanata prima del 2025, procedendo agli adeguamenti urgenti. Un risanamento completo dovrebbe avere luogo successivamente, dopo il 2040 (senza chiusura al traffico).

Per la **FSU**, il risanamento della galleria autostradale del San Gottardo senza realizzazione di una seconda canna offre alcune opportunità (la chiusura obbligatoria della galleria autostradale del San Gottardo durante il periodo del risanamento genererà la pressione necessaria di una soluzione a livello alpino per il traffico di transito transalpino, promozione indiretta dell'utilizzo della ferrovia, gli obiettivi di ordine generale vengono rispettati e portano a effetti territoriali positivi). Per i rischi così connessi (ubicazioni delle stazioni di carico tra Erstfeld e Biasca; isolamento del Cantone Ticino), con buone procedure in materia di pianificazione territoriale, ovvero con adeguate misure d'accompagnamento, si potrebbero trovare buone soluzioni. Dal punto di vista finanziario, andrebbe inoltre scelta la variante più conveniente per il risanamento della galleria autostradale del San Gottardo. In compenso, la Confederazione dovrebbe mettere a disposizione mezzi nettamente maggiori per i programmi d'agglomerato, poiché così sarebbe possibile risolvere problemi molto più grandi nel coordinamento con lo sviluppo degli insediamenti, che non con un ampliamento delle capacità al San Gottardo.

Considerati i differenti pareri espressi dai suoi membri, l'**Unione delle città svizzere** chiede una variante di risanamento (con o senza seconda canna) che sostenga, e non metta in questione, la politica di trasferimento del traffico della Confederazione, che sia attuabile tempestivamente, i cui investimenti siano equilibrati rispetto alle esigenze riscontrate negli agglomerati e che non metterebbe in questione, né sotto il profilo della politica finanziaria, né sotto quello della politica dei trasporti, il futuro cofinanziamento, sufficiente e a tempo indeterminato, del traffico d'agglomerato da parte della Confederazione.

Per il Cantone di **AG**, il **PBD**, l'**IHZ**, la **SSIC** e l'associazione di categoria **infra**, un trasferimento del traffico su rotaia nell'ambito di una variante senza realizzazione di una seconda canna è insensato e non sostenibile poiché, una volta terminati i lavori di risanamento, le stazioni di carico dovrebbero essere smantellate in modo dispendioso. Della stessa opinione è anche il **PLR.I Liberali Radicali**, che, inoltre, osserva come una variante con autostrada viaggiante lunga connessa con il corridoio di quattro metri, pur se in fondo degna di essere esaminata, non sarebbe tuttavia un'alternativa a una seconda canna, bensì piuttosto una misura per raggiungere l'obiettivo del trasferimento del traffico. Anche all'**hkbb** un risanamento della galleria autostradale del San Gottardo con la variante 1 non appare sensato, poiché i mezzi impiegati a tale scopo lo sarebbero senza alcuna prospettiva di un ritorno dell'investimento. Questa variante non considera poi l'aspetto della sicurezza, poiché la galleria autostradale del San Gottardo risanata il traffico dovrebbe tornare a circolare in entrambi i sensi di marcia.

**economiesuisse** giudica inadatte sotto il profilo logistico e dell'economia nazionale le varianti di risanamento alternative con servizio di trasporto ferroviario dei veicoli, poiché nella variante «autostrada viaggiante» si dovrebbero costruire costosi terminali di carico che creano un'utilità soltanto temporanea e per i quali una gestione del traffico efficiente è messa in dubbio persino da operatori del traffico merci. Inoltre, per quasi 1000 giorni il Cantone TI non sarebbe raggiungibile attraverso alcuna strada di collegamento sicura tutto l'anno.

Il Cantone **TI** vede diversi svantaggi nelle varianti di risanamento alternative. Da una parte, la galleria autostradale del San Gottardo sarebbe chiusa al traffico per un lungo periodo; dall'altra, dopo il risanamento, le stazioni di carico dovrebbero essere smantellate, per cui i mezzi finanziari impiegati a tale scopo non lo sarebbero in maniera durevole. Il Cantone dubita inoltre che le stazioni di carico potrebbero essere approntate prima del 2025 poiché, comprensibilmente, incontrerebbero una forte opposizione da parte della popolazione interessata. Chiede poi di sancire nella legge le stazioni di carico e le eccezioni al divieto di circolare di notte e la domenica nel caso in cui la realizzazione di una seconda canna alla galleria autostradale del San Gottardo dovesse fallire a livello politico.

Anche la **VAP** respinge la variante del risanamento della galleria esistente e le relative misure d'accompagnamento (in particolare il servizio di trasporto ferroviario) perché non solo limiterebbe le capacità per il traffico merci nella galleria di base del San Gottardo ma sarebbe inoltre in contraddizione con l'articolo 8 capoverso 3 della legge sul trasferimento del traffico merci (strada viaggiante quale misura sussidiaria).

### 2.1.5. Politica di trasferimento del traffico

La politica di trasferimento del traffico del Consiglio federale non è stata contestata nell'ambito della consultazione. Gran parte dei partecipanti si è espressa esplicitamente affinché tale politica venga portata avanti con coerenza e quindi a favore del trasferimento del traffico transalpino su rotaia<sup>39</sup>. In questo contesto si sono levate singole voci<sup>40</sup> per chiedere che, riguardo all'ulteriore sviluppo dell'accordo sui trasporti terrestri, vengano avviati negoziati con l'UE. Quali ulteriori misure sono state menzionate l'introduzione della borsa dei transiti alpini<sup>41</sup> e l'intensificazione della collaborazione con i Paesi confinanti<sup>42</sup>. Il Cantone di **AR** chiede che il risanamento della galleria autostradale del San Gottardo non possa mettere in questione la politica di trasferimento del traffico. Gli oltre 600 000 autocarri l'anno nel traffico transalpino vanno portati su rotaia, per cui sono necessari ulteriori investimenti nel traffico ferroviario transalpino. Per il Cantone dei **GR** non sussiste alcun nesso legale o tecnico tra il

---

<sup>39</sup> Cantoni AR, UR, BL, BS, TG, SO, OW, SH, GL TI, FR, GR, SZ, VS, NE, DCPA, Consiglio di Stato di NE, PEV, PPD, I Verdi Uri, PSS, PSS-TI, WWF Svizzera, WWF Svizzera italiana, WWF Uri, Iniziativa delle Alpi, pro natura, Greenpeace, ffu-pee, MpA, ATA, ASPU, SEV, SGB, oeku, Umweltfreisinnige St. Gallen, CITraP Svizzera, FSE, FSU.

<sup>40</sup> Cantoni BL, TG, SO, OW, SH, GL, VS, DCPA, WWF, UR, Iniziativa delle Alpi, pro natura, Greenpeace, umverkehR, ffu-pee, MpA, ATA, ASPU, SEV, PES, FSE.

<sup>41</sup> Cantoni UR, GR, WWF Svizzera, WWF Svizzera italiana, WWF Uri, Iniziativa delle Alpi, pro natura, Greenpeace, umverkehR, ffu-pee, MpA, ATA, ASPU, SEV, PES, I Verdi Uri, FSE.

<sup>42</sup> Cantone UR, WWF Svizzera, WWF Svizzera italiana, WWF Uri, Iniziativa delle Alpi, pro natura, Greenpeace, umverkehR, ffu-pee, MpA, ATA, ASPU, SEV, PES, I Verdi Uri, FSE.

risanamento della galleria autostradale del San Gottardo e la politica di trasferimento del traffico. Dal punto di vista politico, il risanamento con o senza seconda canna può essere difeso in modo credibile solamente se il Consiglio federale porta avanti con decisione e intensifica la politica di trasferimento del traffico. Esso dovrebbe perciò presentare ancora quest'anno proposte per il proseguimento di una politica di trasferimento del traffico credibile ed effettiva con orizzonte 2025. Per le **FFS SA** un vero trasferimento del traffico sarebbe possibile soltanto in presenza di una limitazione delle capacità stradali nel traffico transalpino, il che costituirebbe un importante presupposto affinché gli importanti investimenti ferroviari della Confederazione nell'asse del San Gottardo siano economicamente redditizi. La **Dott.ssa Eva Lichtenberger** e **cofirmatari del Partito dei Verdi del Parlamento europeo** rinviando, come **proMont-Blanc** e, per analogia, anche l'**ARSMB**, alla funzione di esempio che la politica dei trasporti svizzera esercita su numerosi Paesi europei. La decisione del 17 giugno 2012 del Governo svizzero di realizzare una seconda galleria autostradale significa perciò un cambio di paradigma preoccupante: c'è da temere che l'ampliamento delle capacità di questo importante corridoio attraverso le Alpi avrà un effetto negativo sul trasferimento del traffico sull'asse Rotterdam - Genova e al contempo un effetto domino sull'intera rete di trasporti europea. Il fatto che la Svizzera investa in misura massiccia nella sistemazione delle strade su quest'asse può indebolire la politica di trasferimento del traffico. D'altra parte, l'apertura della galleria di base del San Gottardo può rappresentare un apice degli sforzi svizzeri per il trasferimento del traffico dalla strada alla ferrovia, dando un segnale importante alle persone in Europa, ossia che sono possibili sistemi di trasporto più rispettosi dell'ambiente.

## 2.2. Finanziamento

### 2.2.1. Valutazione generale dei pedaggi alla galleria autostradale del San Gottardo

Sulla questione dell'introduzione di un pedaggio alla galleria autostradale del San Gottardo si sono espressi i seguenti partecipanti alla procedura di consultazione: i Cantoni di **AG**, di **BE**, di **TG**, di **SG**, di **BS**, di **NW**, di **OW**, di **SH**, di **GL**, di **AI**, **TI**, di **FR**, di **LU**, dei **GR**, di **VD**, del **VS**, **PLR.I Liberali Radicali**, l'**UDC**, **GPS**, il **PPD**, **SAB**, la **DCPA**, la **SSIC**, l'associazione di categoria **infra**, **SvizzeraMobile**, l'**UPSA**, **Iniziativa delle Alpi**, **pro natura**, **Greenpeace**, **umverkehrR**, le **ffu-pee**, il **SEV**, l'**USS**, **hotelleriesuisse**, **Parahotellerie Schweiz**, la **FST**, l'**oeku**, l'**Unione delle città svizzere**, gli **Umweltfreisinnige St. Gallen**, **Aqua Nostra**, l'**usic**, **Gastro Ticino**, l'**ATA**, l'**ASPU**, il **CP**, la **cciG**, la **cvci**, la **Fédération des Entreprises Romandes**, la **FSS**, la **FSE**, **economiesusse**, il **TCS**, l'**ALRA**.

L'introduzione di un pedaggio alla galleria autostradale del San Gottardo è stata respinta a grande maggioranza<sup>43</sup> e accolta favorevolmente soltanto da singoli partecipanti<sup>44</sup>.

Alcuni partecipanti alla procedura di consultazione non si sono pronunciati esplicitamente pro o contro un pedaggio: il Cantone di **TG** ritiene ad esempio che, in considerazione del problema di copertura finanziaria che va delineandosi, non sia possibile escludere a priori la riscossione di un pedaggio infrastrutturale, con eventuali effetti di trasferimento da verificare tuttavia ancora in dettaglio. Il Cantone di **NW** ritiene, parimenti, che tasse per l'utilizzazione di gallerie non debbano essere escluse a priori, osservando, altresì, che anche all'estero le nuove gallerie vengono finanziate mediante tasse di utilizzazione. Soprattutto nell'ottica del collegamento del Cantone **TI**, per gli Svizzeri che pagano un contrassegno autostradale annuo di 100 franchi il transito in galleria dovrebbe in ogni caso essere gratuito. Nell'ambito di un finanziamento del traffico globale, il Cantone di **AG** propone di esaminare l'introduzione di pedaggi alle gallerie di tutti gli assi transalpini, fatto politicamente difendibile e, nei Paesi limitrofi, usuale per opere del genio civile con costi particolarmente elevati. Per l'**UTP**, dopo il risanamento delle gallerie autostradali esistenti, i pedaggi per gallerie (in aggiunta alla TTPCP) non sono obbligatori, ma ipotizzabili. Il Cantone di **SG** ritiene che, qualora i mezzi ordinari non dovessero bastare a finanziare una seconda canna, occorrerebbe generare risorse supplementari per il FSTS, ad esempio aumentando i dazi sui carburanti o il prezzo del contrassegno autostradale, oppure, in ultima

---

<sup>43</sup> Cantoni BS, JU, SH, GL, AI, TI, FR, LU, VS, GR, PLR.I Liberali Radicali, PPD, UDC, PES, I Verdi Uri, SAB, DCPA, SSIC, infra, SvizzeraMobile, Iniziativa delle Alpi, pro natura, Greenpeace, umverkehrR, ffu-pee, SEV, SGB, USAM, UPSA, hotelleriesuisse, Parahotellerie Schweiz, Ticino Turismo, FST, oeku, Aqua Nostra, Gastro Ticino, ATA, ASPU, CP, cciG, cvci, Fédération des Entreprises Romandes, FSE, TCS, ALRA.

<sup>44</sup> Cantoni BE, OW, SG, usic, aiti.

analisi, anche introducendo un pedaggio per la galleria. La **FSS** potrebbe approvare l'introduzione di pedaggi stradali da parte dello Stato al massimo se ne risultasse un'utilità concreta (p. es. diritto di utilizzo di corsie supplementari riservate).

Per consentire un controllo, in funzione dell'ora e del luogo, di quanto avviene sulla rete stradale, il Cantone di **BS** accoglierebbe con soddisfazione l'istituzione di un «mobility pricing». Pur essendo sostanzialmente contro un pedaggio isolato alla galleria autostradale del San Gottardo, nel caso in cui si dovesse realizzare una seconda canna occorrerebbe procurarsi i mezzi necessari a coprire i costi supplementari rispetto alla variante più economica mediante tasse d'utilizzazione, che andrebbero impostate in modo da ridurre al minimo le ripercussioni negative, ossia le tasse dovrebbero essere riscosse contemporaneamente su tutti i valichi alpini. Secondo quanto afferma l'**Unione delle città svizzere**, una tassa d'utilizzazione delle gallerie va presa in considerazione non isolata, bensì in relazione con l'intero sistema di finanziamento dei trasporti. Anche l'**Iniziativa delle Alpi, pro natura, Greenpeace, umverkehR, la ffu-pee, oeku, l'ATA, l'ASPU, gli Umweltfreisinnige St. Gallen, il PES, I Verdi Uri** e la **FSE**, condividono la considerazione di massima del Consiglio federale, cioè che a lungo termine andrebbe introdotto un «mobility pricing» che consenta un controllo, in funzione dell'ora e del luogo, di quanto avviene sulla rete stradale. A breve termine, inoltre, potrebbe essere opportuno un aumento dell'imposta sugli oli minerali, ovvero una tassa sul CO<sub>2</sub> dei carburanti<sup>45</sup>. Il Cantone di **AR**, la **SSIC**, l'associazione di categoria **infra** e la **VAP** sostengono la posizione del Consiglio federale di finanziare il risanamento della galleria autostradale del San Gottardo (incl. realizzazione di una seconda canna) mediante le risorse stradali ordinarie (FSTS, fondo infrastrutturale). Se, contrariamente alla richiesta del **PVL**, dovesse essere realizzata una seconda canna, andrebbe finanziata, in via prioritaria, attraverso un ampio «mobility pricing». Qualora ciò non fosse possibile per ragioni di tempo o politiche, finanziamento dovrebbe avvenire, in via secondaria, attraverso tasse d'utilizzazione versate sia dagli automobilisti che dai camionisti. A tale scopo, per il traffico merci le aliquote massime previste per la TTPCP dall'accordo sui trasporti terrestri non solo andrebbero sfruttate appieno bensì, conformemente alla procedura semplificata dell'articolo 42 capoverso 2 di detto accordo, innalzate. L'**hkbb** chiede che per realizzare una seconda canna si debba esaminare un modello di finanziamento da parte degli utenti. Se, nonostante i dubbi del Cantone di **VD**, si dovesse attuare la variante di risanamento della seconda canna, i costi aggiuntivi non dovrebbero essere finanziati attraverso fondi pubblici. In questo caso andrebbe considerato un sistema di pedaggi.

### 2.2.2. Motivi per l'introduzione dei pedaggi

Per il Cantone di **BE** i pedaggi potrebbero fornire un contributo essenziale per appianare i problemi di finanziamento nel settore delle infrastrutture, aumentando il finanziamento da parte degli utenti, il che sarebbe auspicabile sia sotto il profilo politico, sia sotto quello economico. Anche dal punto di vista tecnico, la riscossione di pedaggi non sarebbe un problema, come mostrerebbero i collaudati sistemi applicati al Gran San Bernardo e nei Paesi limitrofi. Per l'**USIC**, l'introduzione di una tassa d'utilizzazione per le gallerie promuoverebbe, tra l'altro, un'attuazione efficiente del progetto, sgravando inoltre le casse dello Stato. Secondo il **SAB**, due motivi parlerebbero a favore del finanziamento della galleria autostradale del San Gottardo attraverso i pedaggi: la possibilità di un finanziamento neutrale sotto il profilo dei costi senza fare concorrenza ad altri progetti di sistemazione e il venire meno di un adeguamento dell'imposta sugli oli minerali.

### 2.2.3. Motivi contro l'introduzione dei pedaggi

Per alcuni partecipanti alla procedura di consultazione, l'introduzione di pedaggi è contraria al sistema<sup>46</sup>, poiché così si infrange il principio dell'utilizzazione delle strade esente da pedaggi<sup>47</sup>. Un'introduzione mirata di pedaggi causerebbe poi un pregiudizio, in particolare al Cantone TI, ovvero a una determinata regione<sup>48</sup>. Per il Cantone di **AI**, la riscossione di pedaggi infrastrutturali per singoli

<sup>45</sup> Umweltfreisinnige St. Gallen.

<sup>46</sup> hotelleriesuisse, Parahotellerie Schweiz.

<sup>47</sup> DCPA, OW, GL, VS, PPD, TCS, SAB.

<sup>48</sup> Cantoni AG, JU, BS, OW, GL, TI, FR, VS, PPD, SAB, DCPA, Iniziativa delle Alpi, pro natura, Greenpeace, umverkehR, ffu-pee, ATA, FST, SAB, USAM, ASPU, Parahotellerie Schweiz, Gastro Ticino, PES, FSE.

impianti infrastrutturali dei trasporti rappresenta un caso speciale che potrebbe dare l'impulso all'introduzione generale di pedaggi. A parere del Cantone dei **GR**, la galleria autostradale del San Gottardo, in quanto parte integrante importante della rete stradale svizzera, va trattata alla stregua degli altri tratti della rete di strade nazionali. Anche se sarebbe possibile in virtù dell'articolo 82 capoverso 3 Cost., l'aggiunta di un pedaggio per la galleria non si giustificerebbe. Il principio dell'esenzione da pedaggi per l'utilizzazione delle strade deve continuare a essere applicato con coerenza. Per il **SAB**, **hotelleriesuisse** e **Parahotellerie Schweiz**, già oggi gli oneri a carico degli utenti della strada sono importanti (contrassegno autostradale, TTPCP), cosicché detti oneri non vanno accresciuti da tasse supplementari. Il **TCS** osserva che, a causa degli accordi con l'UE, il traffico di transito dei mezzi pesanti non può continuare a essere tassato e gli automobilisti dovrebbero quindi finanziare da soli la seconda canna, una cosa inaccettabile. Inoltre, non si giustificerebbe una tassa d'utilizzazione per singoli tratti mentre altre strade verrebbero finanziate al 100 per cento attraverso i normali mezzi (tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali, imposta sugli oli minerali). Secondo il Cantone di **AG** e la **FST**, prima di introdurre pedaggi per le gallerie si dovrebbe adeguare l'accordo sui trasporti terrestri con l'UE o diminuire l'aliquota della TTPCP; quest'ultima opzione porterebbe tuttavia a una riduzione indesiderata della TTPCP e dunque anche a minori entrate, da un lato, per i Cantoni, dall'altro, per i trasporti pubblici finanziati attraverso una quota della TTPCP<sup>49</sup>.

L'**UDC** è dell'opinione che anche senza riscuotere pedaggi di transito il traffico stradale possieda mezzi sufficienti per pagare il risanamento della galleria autostradale del San Gottardo, realizzazione di una seconda canna inclusa, in particolare se si considera che annualmente, causa sottrazione allo scopo, almeno 2 miliardi di tasse stradali vengono versati al traffico ferroviario. Infine, l'**aiti** rinvia ai rapporti e agli approfondimenti del Consiglio federale, in base ai quali, nel caso di una durata di realizzazione di 15 anni, i costi della variante di risanamento del Consiglio federale ammontano a circa 180 milioni di franchi. Tale importo può essere coperto attraverso il preventivo annuo e non richiede forme di finanziamento speciali.

Quali ulteriori motivi contro l'introduzione di pedaggi sono stati menzionati lo spostamento del traffico verso altri percorsi/l'effetto di trasferimento su tratte nei dintorni non soggette a pagamento o su altri valichi alpini<sup>50</sup> e i costi di riscossione elevati, connessi a perdite di tempo per gli utenti della galleria<sup>51</sup> e a un intralcio al traffico<sup>52</sup>. Non ne risulterebbe inoltre alcun impulso supplementare sostanziale per il trasferimento del traffico pesante su rotaia<sup>53</sup>.

#### 2.2.4. Partenariato pubblico-privato (PPP)

Nei loro pareri, singoli partecipanti alla procedura di consultazione<sup>54</sup> si sono espressi in generale sul tema del finanziamento nell'ambito di un PPP, respinto invece dalla maggioranza<sup>55</sup>, in particolare per quanto riguarda la realizzazione di una seconda canna alla galleria autostradale del San Gottardo. Questa soluzione è ben accolta da **economiesuisse** perché ritenuta in grado di contribuire a una maggiore affermazione del principio di causalità nel finanziamento dei trasporti. L'associazione respinge invece una riscossione di pedaggi per una determinata area nel senso di un «road pricing». Un sistema di finanziamento dei trasporti orientato al futuro deve essere concepito in modo da essere trasversale ai vari vettori di traffico. Un «mobility pricing» fondato sui principi dell'autonomia finanziaria e della fissazione dei prezzi dinamica è un presupposto importante per porre durevolmente su una base sana il sistema di finanziamento dei trasporti e utilizzare efficacemente le scarse capacità.

---

<sup>49</sup> PES.

<sup>50</sup> Cantoni BS, FR, SSIC, PPD, infra, SvizzeraMobile, Iniziativa delle Alpi, pro natura, Greenpeace, umverkehR, ffu-pee, ATA, ASPU, hotelleriesuisse, Parahotellerie Schweiz, SGB, FST, FSE.

<sup>51</sup> DCPA, OW, GL, VS, PPD, SvizzeraMobile, Parahotellerie Schweiz.

<sup>52</sup> FST.

<sup>53</sup> DCPA, OW, GL, VS, Iniziativa delle Alpi, pro natura, Greenpeace, umverkehR, ffu-pee, ATA, SEV, ASPU, PES, I Verdi Uri, PPD, FSE.

<sup>54</sup> Cantoni OW, SG, GL, VS, DCPA, PLR.I Liberali Radicali, PPD, PES, ASTAG, Iniziativa delle Alpi, pro natura, Greenpeace, umverkehR, ffu-pee, ATA, IHZ, FST, USAM, usic, ASPU, UDC, FSS, FSE, economiesuisse, TCS.

<sup>55</sup> Cantoni SG, OW, GL, VS, DCPA, ASTAG, Iniziativa delle Alpi, pro natura, Greenpeace, umverkehR, ffu-pee, FST, aiti, ATA, ASPU, UDC, PES, I Verdi Uri, FSE, TCS.

L'**ASTAG**, la **FSS** e l'**UPSA** sarebbero disposte ad accettare un finanziamento nell'ambito di un PPP se dovesse essere l'unica possibilità per finanziare la seconda canna. L'**IHZ** ritiene che non vada esclusa a priori la possibilità di un simile finanziamento. Contrariamente al parere del Consiglio federale, la realizzazione di una seconda canna è adatta a provare il promettente modello PPP, ad applicarlo e a trarne insegnamenti. Proprio per grandi progetti infrastrutturali il PPP è ideale, come mostrerebbero esempi all'estero (Inghilterra, Germania o Canada). Per l'**USAM** una soluzione PPP sarebbe ipotizzabile soltanto nell'ambito di un'assegnazione di concessione a lungo termine a un esercente privato. Cedere per decenni un'opera con una siffatta rilevanza strategica come la galleria autostradale del San Gottardo non renderebbe tuttavia giustizia ad aspetti di ordine politico. Il **PLR.I Liberali Radicali** ritiene in sostanza che per il finanziamento, la realizzazione, la manutenzione e l'esercizio di progetti di costruzione di strade occorra esaminare anche un finanziamento nell'ambito di un PPP; per vari motivi (p. es. possibilità di finanziamento più convenienti degli enti pubblici rispetto ai privati, ripartizione dei rischi unilaterale a carico della Confederazione), una simile soluzione non si presta tuttavia per grandi progetti, come ad esempio la realizzazione di una seconda canna. Per l'**USIC**, una soluzione PPP favorirebbe l'attuazione del progetto, sgravando inoltre le casse dello Stato; ovviamente, si dovrebbe considerare l'importanza della galleria autostradale del San Gottardo per la politica dei trasporti e garantire per contratto la necessaria capacità di azione dello Stato. Il **PPD** ritiene che un finanziamento nell'ambito di un PPP di importanti progetti infrastrutturali dovrebbe continuare a essere esaminato e, in casi idonei, anche applicato, dal Consiglio federale. Per il **TCS**, gli interessi degli investitori privati e degli enti pubblici nel settore delle infrastrutture stradali sono divergenti: mentre le autorità vogliono per quanto possibile ripartire il traffico (p. es. trasferimento del traffico merci su rotaia), i partner privati avrebbero un interesse a concentrare il traffico sulle opere a pagamento per massimizzare i profitti.

### 3. Conclusione

Una maggioranza risicata<sup>56</sup> dei partecipanti alla consultazione sostiene, di massima, il progetto e quindi la proposta di risanamento del Consiglio federale. 19 Cantoni<sup>57</sup>, in parte a determinate condizioni, si sono pronunciati per la realizzazione di una seconda canna (senza ampliamento delle capacità) nell'ambito del risanamento dell'esistente galleria autostradale del San Gottardo. 7 Cantoni<sup>58</sup> respingono una seconda canna alla galleria autostradale del San Gottardo. Tra i partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale le opinioni si pareggiano: 4 sono a favore<sup>59</sup>, 4 sono contro<sup>60</sup> il progetto.

Quali principali argomenti per la realizzazione di una seconda canna (senza ampliamento delle capacità) sono stati menzionati: una maggiore sicurezza, il periodo di chiusura relativamente breve, le ripercussioni minori per l'economia regionale, il migliore rapporto costi-benefici e la migliore disponibilità dell'asse del San Gottardo anche nell'ottica di futuri eventi (p. es. lavori di manutenzione, incidenti). I sostenitori del progetto ritengono inoltre che, sancendo per legge il regime di traffico a una sola corsia per senso di marcia, sia garantita la costituzionalità. Per i partecipanti che non sono d'accordo con il progetto del Consiglio federale, la realizzazione di una seconda canna è incostituzionale, inutile, troppo cara e contraria alla politica di trasferimento del traffico.

Sia i partecipanti favorevoli, sia quelli contrari al progetto concordano in sostanza sul fatto che, a prescindere dalla variante di risanamento scelta, la capacità della strada di transito al San Gottardo non debba essere aumentata e la politica di trasferimento del traffico del Consiglio federale vada portata avanti senza limitazioni. Vi è altresì un'ampia convergenza sul fatto che il risanamento della galleria autostradale del San Gottardo non debba pregiudicare altri importanti progetti stradali, in particolare negli agglomerati congestionati dal traffico.

---

<sup>56</sup> 57 partecipanti sono favorevoli, 55 contrari, mentre 7 non si sono espressi né a favore né contro il progetto.

<sup>57</sup> ZG, AG, TG, BL, SO, AR, JU, OW, SH, ZH, GL, AI, TI, FR, NW, LU, GR, SZ, VS.

<sup>58</sup> UR, BE, SG, BS, GE, NE, VD.

<sup>59</sup> PBD, PPD, FDP, UDC.

<sup>60</sup> PEV, PES, PVLS, PSS.

Alla domanda posta dal Consiglio federale nell'ambito della consultazione riguardo a un pedaggio da applicare alla galleria autostradale del San Gottardo hanno risposto 63 partecipanti. Una grande maggioranza<sup>61</sup> respinge simili tasse. Viene considerato in maniera prevalentemente critica anche un finanziamento delle infrastrutture stradali nell'ambito di un PPP, mentre, almeno in parte, si approva e si richiede esplicitamente l'istituzione di un fondo per il finanziamento delle strade nazionali.

#### 4. Ulteriori indicazioni e suggerimenti

- Il Cantone di **BL** fa presente che nel rapporto esplicativo manca un'affermazione quantitativa sui costi d'esercizio, che andrebbe quindi messa a disposizione. Il Cantone salterebbe l'esame di una strada viaggiante lunga (Basilea-Lugano/Chiasso o Basilea-Domodossola-Novara) alla luce delle considerazioni sul corridoio da quattro metri. Il Cantone è poi favorevole che si porti avanti la questione del finanziamento di infrastrutture stradali con un approccio complessivo e con l'obiettivo di un'elevata equità del principio di causalità.
- Il Cantone di **GE** chiede che nel suo messaggio al Parlamento il Consiglio federale garantisca che, nonostante il risanamento della galleria autostradale del San Gottardo, i progetti importanti e urgenti sul territorio del Cantone di Ginevra vengano realizzati come previsto. Occorre inoltre badare imperativamente a che la variante di risanamento scelta non porti, alla lunga, a un ampliamento delle capacità.
- Secondo il Cantone di **BE**, le stime sui costi riguardo ai possibili costi conseguenti e ricavi derivanti dal servizio di trasporto ferroviario contengono ancora inesattezze. Per ottenere un raffronto completo tra le varianti, occorre procedere ai seguenti adeguamenti:
  - 1° elencazione dei costi conseguenti di una seconda canna per i prossimi 40 anni d'esercizio;
  - 2° rispetto ad altre offerte (galleria in quota del Lötschberg 212 fr., galleria della Veraina 151 o 215 fr., autostrada viaggiante lunga Basilea-Lugano 500 fr.), le stime inerenti ai ricavi dal servizio di trasporto ferroviario sono assai prudenti. Il prezzo per un'autostrada viaggiante breve può essere fissato a 150 - 250 franchi;
  - 3° considerati i costi conseguenti (n. 1) e il maggiore potenziale di incasso (n. 2), i costi supplementari della variante 2 rispetto alla variante 1B potrebbero essere pari a oltre il 200 per cento.
- Il Cantone dei **GR** invita il Consiglio federale a illustrare chiaramente, nel suo messaggio sulla modifica della LTS, come pensa di procedere nel caso in cui la sua proposta di risanamento venga respinta dal Parlamento o dal Popolo. Nel caso di un rifiuto, occorre poi prevedere che per lo meno le ubicazioni, la capacità e lo smantellamento delle stazioni di carico dell'autostrada viaggiante e l'allentamento del divieto di circolare la domenica e la notte, necessario per l'esercizio di un'autostrada viaggiante breve, debbano essere disciplinate in un decreto legislativo soggetto a referendum. Esso chiede poi, da un lato, che nel messaggio la nozione della «capacità vigente oggi» sia da definire in maniera esplicita e quantitativa e, dall'altro, che la limitazione a una corsia e il rispetto di una distanza minima siano da rendere riconoscibili quale disposizione esecutiva di una norma costituzionale.
- Il Cantone del **VS** segnala che occorre spiegare più nel dettaglio le misure, menzionate al capitolo 3 punto 3.2 del rapporto, grazie alle quali sarebbe possibile ridurre ulteriormente al minimo le ripercussioni negative sui Cantoni interessati.
- **SvizzeraMobile** chiede che, tempestivamente e assieme ai due Cantoni di Uri e Ticino e d'intesa con la stessa SvizzeraMobile, per la durata della chiusura della galleria autostradale del San Gottardo vadano fissate misure adeguate per la sicurezza dei ciclisti sulla strada del Passo del San Gottardo.
- L'**UTP** chiede che, entro la votazione, lo stato di pianificazione delle varianti 1 e 2 venga portato allo stesso stadio. Occorre approfondire e ottimizzare le varianti con il servizio di trasporto ferroviario dei veicoli.

---

<sup>61</sup> Un pedaggio per galleria alla galleria autostradale del San Gottardo viene respinto da 47 partecipanti alla procedura di consultazione e accolto favorevolmente soltanto da 6, mentre 10 non si sono espressi esplicitamente né a favore, né contro di esso.

- **L’Iniziativa delle Alpi, il WWF Svizzera, il WWF Svizzera italiana, il WWF Uri, pro natura, Greenpeace, umverkehR, ffu-pee, MpA, l’ATA, l’ASPU, I Verdi Uri, la FSE** chiedono di chiarire, prima della decisione in merito alla variante di risanamento, i seguenti punti:
  - 1° È possibile un risanamento light con una durata dei lavori più breve (p. es. un divieto per autocarri in galleria consentirebbe di evitare i lavori per innalzare la soletta intermedia limitando gli interventi ai punti danneggiati. Grazie a questa misura sarebbero possibili risparmi anche nel sistema di ventilazione)?
  - 2° È possibile, con un’offerta innovativa nel traffico interno combinato, riprendere gran parte del traffico merci da e verso il Ticino?
  - 3° È ipotizzabile che i progressi nella costruzione di veicoli (assistenza automatica al conducente) in un prossimo futuro aumentino la sicurezza del traffico al punto che non si verifichino più scontri frontali?
  - 4° Dopo la realizzazione di una seconda canna, sarà ancora possibile mantenere il sistema di dosaggio nell’ambito del vigente accordo sui trasporti terrestri?
- **La CI CDS** non si esprime esplicitamente sulle questioni concrete in merito alla realizzazione di una seconda canna e a un eventuale pedaggio per la galleria autostradale del San Gottardo. Chiede tuttavia:
  - 1° capacità sufficienti per il traffico merci (ferroviario) intermodale e convenzionale, incluse le infrastrutture (p. es. terminali), durante i lavori;
  - 2° durante la chiusura della galleria il traffico merci interno deve avere il primato sul traffico di transito;
  - 3° durante un’eventuale chiusura temporanea della galleria autostradale del San Gottardo, la CI CDS con i suoi importanti spedizionieri svizzeri vuole essere coinvolta nelle varianti di traffico merci affinché in questa fase siano messe in atto efficacemente le sue richieste.
- **Il Comitato del San Gottardo** chiede che, indipendentemente dalla variante scelta, i Cantoni particolarmente interessati dal risanamento della galleria autostradale del San Gottardo non abbiano a subire nessuno svantaggio economico, che i periodi di chiusura totale della galleria siano ridotti al minimo indispensabile e che il risanamento non comporti un ampliamento delle capacità.
- **economiesuisse** chiede che, nell’ambito di un programma di sviluppo strategico per l’infrastruttura stradale, il Consiglio federale debba mostrare in maniera trasparente quali ripercussioni ha il risanamento con realizzazione di una seconda canna sulla realizzazione di altri progetti stradali (sistemazione, completamento della rete, eliminazione dei problemi di capacità). In considerazione del prevedibile problema di copertura finanziaria occorre inoltre fare chiarezza sulle conseguenze che il sovraccarico finanziario ha per il finanziamento stradale a lungo termine.
- I seguenti partecipanti alla procedura di consultazione hanno allegato propri studi progettuali a completamento dei loro pareri:
  - **R. Weibel**
  - **RailValley**
  - Cantone di **Uri**
  - **Iniziativa delle Alpi, pro natura, Greenpeace, ffu-pee, MpA, ATA, ASPU**

## Elenco dei pareri pervenuti

### 1. Cantoni

Mittente	Data d'arrivo
Consiglio di Stato del Cantone di Zugo	21 gennaio 2013
Landamano e Consiglio di Stato del Cantone di Uri	4 marzo 2013
Consiglio di Stato del Cantone di Argovia	28 marzo 2013
Consiglio di Stato del Cantone di Turgovia	28 marzo 2013
Consiglio di Stato del Cantone di Basilea Campagna	28 marzo 2013
Consiglio di Stato del Cantone di Soletta	3 aprile 2013
Consiglio di Stato del Cantone di Berna	5 aprile 2013
Governo del Cantone di San Gallo	8 aprile 2013
Consiglio di Stato del Cantone di Basilea Città	12 aprile 2013
Consiglio di Stato del Cantone di Appenzello Esterno	15 aprile 2013
Consiglio di Stato del Cantone di Sciaffusa	17 aprile 2013
Consiglio di Stato del Cantone di Obvaldo	17 aprile 2013
Consiglio di Stato del Cantone di Zurigo	17 aprile 2013
Consiglio di Stato del Cantone di Ginevra	18 aprile 2013
Governo del Cantone del Giura	19 aprile 2013
Consiglio di Stato del Cantone di Glarona	19 aprile 2013
Landamano e Commissione di Stato del Cantone di Appenzello Interno	19 aprile 2013
Consiglio di Stato del Cantone Ticino	19 aprile 2013
Landamano e Consiglio di Stato del Cantone di Nidvaldo	19 aprile 2013
Consiglio di Stato del Cantone di Friburgo	22 aprile 2013
Consiglio di Stato del Cantone di Lucerna	22 aprile 2013
Governo del Cantone dei Grigioni	23 aprile 2013
Gran Consiglio e Consiglio di Stato del Cantone di Neuchâtel	23 aprile 2013
Consiglio di Stato del Cantone di Svitto	24 aprile 2013
Consiglio di Stato del Cantone di Vaud	25 aprile 2013
Consiglio di Stato del Cantone del Vallese	25 aprile 2013

### 2. Conferenze dei Cantoni

Mittente	Data d'arrivo
Conferenza svizzera dei direttori delle pubbliche costruzioni, della pianificazione del territorio e dell'ambiente	11 marzo 2013

### 3. Partiti rappresentati nell'Assemblea federale

Mittente	Data d'arrivo
Partito evangelico svizzero	26 marzo 2013
Partito Socialista Svizzero, Sezione Ticino	5 aprile 2013
Partito borghese-democratico svizzero	8 aprile 2013
PLR.I Liberali Radicali	17 aprile 2013
Partito verde liberale svizzero	18 aprile 2013
Partito popolare democratico svizzero	18 aprile 2013
I Verdi - Partito ecologista svizzero	19 aprile 2013
Unione Democratica di Centro	22 aprile 2013

Partito Socialista Svizzero	19 aprile 2013
I Verdi - Vaud	19 aprile 2013
PPD donne	20 aprile 2013
I Verdi - Uri	21 aprile 2013

4. Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna

Mittente	Data d'arrivo
Gruppo svizzero per le regioni di montagna	19 febbraio 2013
Unione delle città svizzere	16 aprile 2013

5. Associazioni mantello nazionali dell'economia

Mittente	Data d'arrivo
Unione Svizzera dei Contadini	20 marzo 2013
Unione sindacale svizzera	3 aprile 2013
Travail.Suisse	4 aprile 2013
Unione svizzera delle arti e mestieri	15 aprile 2013
economiesuisse	22 aprile 2013

6. Associazioni dei trasporti

Mittente	Data d'arrivo
SvizzeraMobile	7 febbraio 2013
Unione dei trasporti pubblici	2 aprile 2013
Associazione svizzera dei trasportatori stradali	3 aprile 2013
Associazione svizzera degli ingegneri del traffico	10 aprile 2013
Associazione traffico e ambiente	19 aprile 2013
Unione professionale svizzera dell'automobile	19 aprile 2013
Comunità d'interessi per i trasporti pubblici in Svizzera	22 aprile 2013
Touring Club Svizzero	22 aprile 2013
Associazione traffico e ambiente, Sezione della Svizzera italiana	22 aprile 2013
strada svizzera - Federazione stradale svizzera	24 aprile 2013

7. Altre organizzazioni

Mittente	Data d'arrivo
WWF Svizzera	20 febbraio 2013
Iniziativa delle Alpi	26 marzo 2013
La Posta Svizzera	3 aprile 2013
Comunità di lavoro dei capi di polizia della circolazione CH e FL	8 aprile 2013
Federazione svizzera del turismo	9 aprile 2013
pro natura Ticino	12 aprile 2013
pro natura	17 aprile 2013
Greenpeace	17 aprile 2013
Pro Bahn Svizzera	18 aprile 2013
FFS SA	22 aprile 2013
WWF Svizzera italiana	22 aprile 2013
WWF Uri	22 aprile 2013

8. Pareri non sollecitati

Mittente	Data d'arrivo
Rodolphe Weibel	18 gennaio 2013

RailValley; Associazione per la promozione dell'innovazione in ambito ferroviario	11 febbraio 2013
Comitato per il completamento del Gottardo	6 marzo 2013
Überparteiliches Komitee für eine sinnvolle Sanierung des Gotthardstrassentunnels	14 marzo 2013
hotelleriesuisse	28 marzo 2013
Lega svizzera contro il cancro	28 marzo 2013
Società Svizzera Impresari Costruttori Sezione Ticino	28 marzo 2013
Leventina vivibile	3 aprile 2013
Industrie- und Handelskammer Zentralschweiz	5 aprile 2013
Legambiente Cuneo	8 aprile 2013
Associazione Gruppo Oltre	8 aprile 2013
LIPU Cuneo	9 aprile 2013
Ticino Turismo	9 aprile 2013
Vivagandria	9 aprile 2013
Coalizione Per un collegamento Sud-Nord sostenibile e scorrevole	9 aprile 2013
Società Svizzera degli Impresari-Costruttori	9 aprile 2013
Comunità d'interessi del commercio al dettaglio Svizzera	10 aprile 2013
Capriasca Ambiente	10 aprile 2013
Associazione Comitato cuneese di Salviamo il paesaggio	11 aprile 2013
Dott. Eva Lichtenberger e cofirmatari del Partito dei Verdi del Parlamento europeo	11 aprile 2013
Parahotellerie Schweiz	12 aprile 2013
Sindacato del personale dei trasporti	12 aprile 2013
Fachverband infra	15 aprile 2013
Verein oeku Kirche und Umwelt	15 aprile 2013
Umweltfreisinnige St. Gallen	17 aprile 2013
Aqua Nostra	17 aprile 2013
Swiss Shippers' Council	17 aprile 2013
FachFrauen Schweiz	17 aprile 2013
bauenschweiz	18 aprile 2013
Comitato del San Gottardo	18 aprile 2013
Medici per l'ambiente	19 aprile 2013
Associazione svizzera per la protezione degli uccelli/BirdLife Svizzera	19 aprile 2013
Centre Patronal	19 aprile 2013
Chambre vaudoise du commerce et de l'industrie	19 aprile 2013
Fondazione svizzera per l'energia	19 aprile 2013
Verband der verladenden Wirtschaft	21 aprile 2013
Peter Gebhardt	21 aprile 2013
Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève	22 aprile 2013
Fédération des Entreprises Romandes	22 aprile 2013
Handelskammer beider Basel	22 aprile 2013
Federazione svizzera degli urbanisti	23 aprile 2013
proMont-Blanc	24 aprile 2013
Association pour le Respect du Site du Mont-Blanc	24 aprile 2013
Associazione Medici per l'Ambiente	24 aprile 2013
Associazione Liberale Radicale per l'Ambiente	24 aprile 2013

## Lista delle abbreviazioni

AG	Cantone di Argovia
AI	Cantone di Appenzello Interno
aiti	Associazione Industrie Ticinesi
AR	Cantone di Appenzello Esterno
ARSMB	Association pour le Respect du Site du Mont-Blanc
ASPU	Associazione svizzera per la protezione degli uccelli/BirdLife Svizzera
ASTAG	Associazione svizzera dei trasportatori stradali
ATA	Associazione traffico e ambiente
ata	Associazione traffico e ambiente, Sezione della Svizzera Italiana
BE	Cantone di Berna
BL	Cantone Basilea Campagna
BS	Cantone di Basilea Città
CCCS	Comunità di lavoro dei capi di polizia della circolazione CH e FL
CcG	Comitato per il completamento del Gottardo
cciG	Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève
CdS NE	Consiglio di Stato del Cantone di Neuchâtel
CI CDS	Comunità d'interessi del commercio al dettaglio Svizzera
CITraP	
Svizzera	Comunità d'interessi per i trasporti pubblici Svizzera
CP	Centre Patronal
cvci	Chambre vaudoise du commerce et de l'industrie
DATEC	Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni
DCPA	Conferenza svizzera dei direttori delle pubbliche costruzioni, della pianificazione del territorio e dell'ambiente
ffu-pee	FachFrauen Umwelt
FR	Cantone di Friburgo
FRS	strada svizzera - Federazione stradale svizzera
FSE	Fondazione svizzera per l'energia
FST	Federazione svizzera del turismo
FSTS	Finanziamento speciale per il traffico stradale
FSU	Federazione Svizzera degli Urbanisti
GE	Cantone di Ginevra
GL	Cantone di Glarona
GR	Cantone dei Grigioni
hkbb	Handelskammer beider Basel
IHZ	Industrie- und Handelskammer Zentralschweiz
Iniziativa delle Alpi	Associazione «Per la protezione della regione alpina dal traffico di transito»
ISDE-Italia	Associazione Medici per l'Ambiente
JU	Cantone del Giura
KsSG	Überparteiliches Komitee für eine sinnvolle Sanierung des Gotthardstrassentunnels
LTS	Legge federale concernente il transito stradale nella regione alpina
LU	Cantone di Lucerna
MpA	Medici per l'Ambiente
n.	numero

NE	Cantone di Neuchâtel
NFTA	Nuova ferrovia transalpina
NW	Cantone di Nidvaldo
oeku	Verein Kirche und Umwelt
OW	Cantone di Obvaldo
PBD	Partito borghese-democratico svizzero
p. es.	per esempio
PES	I Verdi - Partito ecologista svizzero
PES-VD	I Verdi - Partito ecologista svizzero, Sezione Vaud
PPD	Partito popolare democratico svizzero
PSS	Partito Socialista Svizzero
PSS-TI	Partito Socialista Svizzero Sezione Ticino
PVL	Partito verde liberale
RV	RailValley
SAB	Gruppo svizzero per le regioni di montagna
SEV	Sindacato del personale dei trasporti
SG	Cantone di San Gallo
SH	Cantone di Sciaffusa
SO	Cantone di Soletta
SSC	Swiss Shippers' Council
SSIC	Società Svizzera degli Impresari-Costruttori
ssic	Società Svizzera Impresari Costruttori Sezione Ticino
SVI	Associazione svizzera degli ingegneri del traffico
SZ	Cantone di Svitto
TCNA	Traffico combinato non accompagnato
TG	Cantone di Turgovia
TI	Cantone Ticino
TTPCP	Tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni
UDC	Unione Democratica di Centro
UE	Unione europea
UPSA	Unione professionale svizzera dell'automobile
UR	Cantone di Uri
USAM	Unione svizzera delle arti e mestieri
USC	Unione svizzera dei contadini
usic	Unione Svizzera degli Studi Consulenti di Ingegneria
USS	Unione sindacale svizzera
UTP	Unione dei trasporti pubblici
VAP	Verband der verladenden Wirtschaft
VD	Cantone di Vaud
VS	Cantone del Vallese
ZG	Cantone di Zugo
ZH	Cantone di Zurigo