



Scheda informativa 2

Data: 27.06.2012 / aggiornamento del 25.11.2015

Galleria autostradale del San Gottardo: confronto tra le varianti di risanamento

Per il risanamento e il rinnovo della galleria autostradale del San Gottardo sono state esaminate in dettaglio soprattutto le seguenti varianti:

- risanamento della canna esistente con chiusura totale senza apertura estiva (2,5 anni)
- risanamento della canna esistente con breve apertura estiva (3,5 anni)
- risanamento della canna esistente con apertura estiva prolungata (7 anni)
- realizzazione di una seconda canna con successivo risanamento della canna esistente (senza ampliamento di capacità)

Dal raffronto emerge che tutte le varianti presentano pro e contro. Un risanamento della galleria autostradale del San Gottardo senza seconda canna sarebbe fattibile, ma comporta periodi di chiusura prolungati. Visto il ruolo cruciale del traforo per il traffico, in caso di chiusura prolungata la gestione del traffico acquista una notevole importanza. Con la costruzione di una seconda canna è possibile incrementare ulteriormente la funzionalità, la sicurezza, la compatibilità e la disponibilità dell'asse.

Risanamento <u>senza</u> seconda canna			Risanamento <u>con</u> seconda canna
Variante 1A: chiusura senza apertura estiva	Variante 1B: chiusura con breve apertura estiva	Variante 1C: chiusura con apertura estiva prolungata	Variante 2: realizzazione di una seconda canna e successivo risanamento della galleria esistente
Chiusura per 900 giorni consecutivi, 2,5 anni	Chiusura per 980 giorni nell'arco di 3,5 anni	Chiusura per 1050 giorni nell'arco di 7 anni	
Tempistica: 2020-2025	Tempistica: 2019-2025	Tempistica: 2018-2025	Nella migliore delle ipotesi: progettazione e costruzione seconda canna: 2012-2027 risanamento canna esistente: 2028-2030
Costi di risanamento: 650 milioni di franchi	Costi di risanamento: 752 milioni di franchi	Costi di risanamento: 890 milioni di franchi	Costi di costruzione seconda canna: 2023 milioni di franchi Risanamento canna esistente: 515 milioni di franchi Misure transitorie: max. 250 milioni di franchi

Risanamento <u>senza</u> seconda canna			Risanamento <u>con</u> seconda canna
Variante 1A: chiusura senza apertura estiva	Variante 1B: chiusura con breve apertura estiva	Variante 1C: chiusura con apertura estiva prolungata	Variante 2: realizzazione di una seconda canna e successivo risanamento della galleria esistente
Costi di gestione del traffico/deviazione: traffico viaggiatori: 162-174 milioni di franchi mini-autostrada viaggiante per merci: 409-625 milioni di franchi investimento strada del passo: 16 milioni di franchi	Costi di gestione del traffico/deviazione: traffico viaggiatori: 192-204 milioni di franchi mini-autostrada viaggiante per merci: 479-686 milioni di franchi investimento strada del passo: 16 milioni di franchi	Costi di gestione del traffico/deviazione: traffico viaggiatori: 270-282 milioni di franchi mini-autostrada viaggiante per merci: 619-766 milioni di franchi investimento strada del passo: 37 milioni di franchi	
Totale costi: 1237-1465 milioni di franchi	Totale costi: 1439-1658 milioni di franchi	Totale costi: 1816-1975 milioni di franchi	Totale costi: 2788 milioni di franchi

Aspetti rilevanti:

Sicurezza

Nelle varianti 1 A-C, il danno potenziale è ridotto grazie all'adempimento di standard normativi più elevati. Relativamente al rischio di scontri frontali e laterali, invece, non cambia nulla. Con la realizzazione di una seconda canna, al termine di tutti i lavori saranno a disposizione due canne con una corsia ciascuna, il che consentirà di evitare il doppio senso di circolazione e, quindi, di ridurre drasticamente il rischio di collisioni frontali e laterali.

Ripercussioni economiche regionali

Nelle varianti 1 A-C, la chiusura della galleria rende i Cantoni di Uri e del Ticino più difficilmente raggiungibili, a discapito soprattutto del turismo in certe aree. Secondo il rapporto sulle ripercussioni economiche regionali, gli effetti sull'economia generale dei due Cantoni sarebbero tuttavia proporzionalmente ridotti. La chiusura della galleria sarebbe di durata limitata e potrà essere pianificata, il che consentirebbe di predisporre per tempo un'infrastruttura adeguata per il trasporto ferroviario di automobili e mezzi pesanti. Secondo il rapporto, le potenziali ricadute positive sul settore dell'edilizia determinate dalle attività di risanamento supereranno le ripercussioni negative: gli investimenti nel settore prevarranno in assoluto, per cui questa opzione prevede i maggiori benefici a fronte di svantaggi minimi per l'economia dei due Cantoni.

Autostrada viaggiante e trasporto ferroviario delle automobili

Per poter gestire il traffico, nelle varianti 1 A-C occorrono misure d'accompagnamento, tra cui l'allestimento di un sistema di trasbordo su rotaia di automobili e mezzi pesanti che, soprattutto per questi ultimi, comporta costi particolarmente elevati. Lo studio integrativo sull'autostrada viaggiante ha evidenziato che un sistema di trasbordo breve per i mezzi pesanti tra Erstfeld (UR) e Biasca (TI) sarebbe tecnicamente fattibile, ma anche estremamente costoso. Supponendo che il materiale rotabile possa essere rivenduto una volta soppressa l'autostrada viaggiante, per un sistema di trasbordo di automobili e mezzi pesanti vanno previsti costi compresi tra circa 571 milioni e 1,05 miliardi di franchi.

Adeguamenti giuridici - decisione popolare

Affinché l'autostrada viaggiante raggiunga sufficienti capacità, per le varianti 1 A-C occorrerebbe sospendere a livello locale e a tempo determinato il divieto di circolazione notturna (tratto tra le aree di sosta e gli impianti di carico), il che presuppone una serie di adeguamenti legislativi. Anche la realizzazione di una seconda canna richiederebbe alcune modifiche in ambito giuridico, onde garantire che l'articolo sulla protezione delle Alpi sia rispettato e che non vi sia un ampliamento delle capacità. Nello specifico, si tratta di inserire una precisazione nella legge concernente il transito stradale nella regione alpina (LTS), chiarendo

che non sarà mai in funzione più di una corsia per senso di marcia. La modifica legislativa è soggetta a referendum, con cui il popolo potrà esprimersi in merito all'eventuale costruzione di una seconda canna.

Prospettiva a lungo termine

Nelle varianti 1 A-C, durante la chiusura della galleria sono previsti costi per la gestione del traffico compresi tra 571 milioni e 1,05 miliardi di franchi, senza che venga generato alcun valore aggiunto permanente. Il sistema di trasbordo di automobili e mezzi pesanti sarà soppresso una volta terminato il risanamento, per cui i terminal e le rampe di carico dovranno essere demoliti. Fino al successivo risanamento integrale (necessario ogni 40 anni circa), la manutenzione potrà essere effettuata, come sinora, durante le chiusure notturne. Il successivo risanamento integrale, tuttavia, richiederebbe nuovamente una chiusura totale prolungata della galleria e relative proposte alternative. Non si sa se allora sarà possibile allestire nuovamente un'autostrada viaggiante, dal momento che le capacità attualmente esistenti all'interno della galleria di base NFTA e i terreni destinati agli impianti di carico non saranno praticamente più disponibili.

Sebbene la realizzazione di una seconda canna comporti l'esercizio e la manutenzione di due gallerie, essa consentirà, al prossimo risanamento integrale, di convogliare il traffico in una canna a doppio senso di circolazione. Così facendo, si eviteranno chiusure notturne e costose proposte alternative. Con una seconda canna, il San Gottardo avrebbe a disposizione un sistema ridondante.