

Messaggio

numero

6929

data

9 aprile 2014

Dipartimento

TERRITORIO

Concerne

Rapporto del Consiglio di Stato sulla mozione 24 gennaio 2011 presentata da Francesco Maggi e cofirmatari “A quando delle vere misure per affrontare la chiusura del San Gottardo?”

Signor Presidente,
signore e signori deputati,

dopo un esame e una valutazione accurati di tutti gli aspetti, il Consiglio federale è giunto alla conclusione che la costruzione di una seconda canna senza ampliamento delle capacità, seguita dal risanamento della galleria esistente, sia la soluzione più sensata per permettere un risanamento integrale del tunnel autostradale del San Gottardo. Questa variante di risanamento, secondo il Consiglio federale, consente, infatti, di aumentare ulteriormente funzionalità, sicurezza, sostenibilità e disponibilità dell’asse del San Gottardo e di tener conto dell’esigenza del Ticino di disporre di un buon collegamento stradale verso il Nord anche durante la chiusura della galleria.

Il 13 settembre 2013 il Consiglio federale ha trasmesso al Parlamento il messaggio sulla modifica della legge federale concernente il transito stradale (LTS) - risanamento della galleria autostradale del San Gottardo ([cfr. FF n. 39 del 8 ottobre 2013](#)).

Anche dopo la realizzazione di una seconda canna e il successivo risanamento della galleria esistente, solo una corsia di marcia potrà essere aperta al traffico, in ossequio al divieto costituzionale di aumentare la capacità delle strade di transito alpine. La seconda corsia fungerà da corsia di emergenza. La limitazione della capacità di transito sarà sancita pure nella legge. In concreto, nel messaggio sottoposto per approvazione al Parlamento, il Consiglio federale propone di precisare che anche l'utilizzo temporaneo di più corsie, ad esempio durante il periodo vacanziero, rimane vietato.

Il Consiglio federale intende inoltre sancire nella legge il sistema di dosaggio dei mezzi pesanti, introdotto in seguito al tragico incendio verificatosi all'interno della galleria nel 2001. Il sistema del contagocce, come è stato denominato, consente di limitare il numero di camion che attraversano contemporaneamente la galleria e di mantenere tra loro una distanza minima, aumentando in tal modo la sicurezza. Sancendo per legge il sistema di dosaggio si crea la base affinché possa essere impiegato anche in futuro.

Il Consiglio federale ritiene che questa variante di risanamento sia quella che presenta il miglior rapporto costo-benefici. In effetti, con questa opzione il traffico privato e merci disporrà in futuro di un sistema ridondante, che consentirà, all’entrata in funzione di entrambi i tunnel, di dotare ciascuno di essi di una corsia di marcia e di una corsia d’emergenza, aumentando sensibilmente la sicurezza di questa tratta stradale. La manutenzione corrente potrà inoltre essere garantita senza dover ricorrere alla chiusura

notturna. Infine, solo così si gettano le basi per poter affrontare il susseguente risanamento integrale, necessario dopo circa 40 anni, senza il grattacapo di dover trovare nuovamente soluzioni molto dispendiose, se non impossibili, per gestire il traffico.

La soluzione di risanamento proposta dal Consiglio federale non è pertanto da considerare né particolarmente onerosa, né politicamente poco realista, né anti-costituzionale.

Il Consiglio di Stato ribadisce il suo duplice obiettivo: vuole da un lato evitare una chiusura totale del collegamento viario del San Gottardo, arteria vitale per il Ticino e per la coesione nazionale, per un periodo prolungato di tempo, dall'altro garantire il rispetto del precetto costituzionale che vieta l'aumento della capacità di transito, precetto costituzionale che - si ricorda - in occasione del voto sull'Iniziativa delle Alpi quasi esattamente 20 anni or sono venne approvato dal 64% dell'elettorato ticinese. Il Consiglio di Stato si è da allora sempre impegnato per una riduzione del traffico di transito sul nostro territorio e continuerà questo impegno anche nel futuro.

I. CONSIDERAZIONI

La proposta di risanamento del Consiglio federale permette di evitare una chiusura pluriennale del tunnel e un arresto del traffico sull'unico collegamento stradale permanente del nostro Cantone con il resto della Svizzera. Questa soluzione non rende pertanto necessario l'attuazione di altre misure d'accompagnamento, come quelle ipotizzate dai promotori della mozione.

Per quel che riguarda la proposta di creazione di un polo tecnologico ferroviario rinviamo al nostro messaggio del 18 febbraio 2014 per l'approvazione della Convenzione del 12 novembre 2013 che prevede la costituzione della Fondazione Centro di competenza mobilità sostenibile e ferroviaria alle Officine FFS di Bellinzona. Lo stesso messaggio prevede anche l'approvazione degli statuti della Fondazione e i relativi contributi finanziari.

II. CONCLUSIONE

Sulla base delle considerazioni che precedono invitiamo il Parlamento a respingere la mozione in oggetto.

Vogliate gradire, signor Presidente, signore e signori deputati, l'espressione della nostra massima stima.

Per il Consiglio di Stato:

Il Presidente, M. Bertoli

Il Cancelliere, G. Gianella

Annessa: Mozione 24 gennaio 2011

MOZIONE

A quando delle vere misure per affrontare la chiusura del San Gottardo?

del 24 gennaio 2011

Sin da subito il nostro partito ha evidenziato il pericolo insito nella richiesta del raddoppio del San Gottardo quale unica e imprescindibile risposta alla chiusura per i lavori di manutenzione.

Tale richiesta, oltre ad essere onerosa e politicamente poco realista, è anti-costituzionale e contraria alla volontà del popolo. Inoltre metterebbe in pericolo l'ingente investimento realizzato nel progetto AlpTransit, vanificherebbe gli sforzi fatti fino a oggi per trasferire il traffico pesante dalla strada alla ferrovia, rischierebbe di aprire le porte ai megacamion da 60 t, renderebbe insostenibile la fluidità del traffico lungo la N2 tra Bellinzona e Chiasso, aumenterebbe l'inquinamento e l'insicurezza stradale e non da ultimo sarebbe un'ulteriore duro colpo per il turismo e soprattutto per la durata media dei pernottamenti. Il raddoppio quindi gioverebbe forse sul breve termine all'economia ticinese, ma avrebbe costi insostenibili a lungo termine, almeno fino a quando sarà assicurato il trasferimento del traffico merci dalla strada alla ferrovia.

Per raggiungere questo obiettivo i Verdi hanno presentato già nel 2008 il progetto Rail Valley, che torniamo ad allegare alla presente mozione. Il 14 aprile 2008 abbiamo inoltrato la mozione 'RailValley-Officine Bellinzona: perché non un centro di sviluppo per la mobilità su rotaia?', prima firmataria Greta Gysin. Tale mozione è ancora inesa, malgrado l'elevato potenziale in posti di lavoro che si potrebbero creare in Ticino e l'interesse dimostrato da molti spedizionieri e politici attorno a questo progetto. Da quando è stata presentata la mozione, in Svizzera interna è entrato in funzione il primo convoglio sperimentale, che giornalmente collega Coira con Daillens, per la totale soddisfazione dei suoi clienti. Un servizio del tageschau è visibile al seguente link: <http://videoportal.sf.tv/video?id=cb7104a4-9004-41d2-a4f8-18dc8076d984>

Il Ticino si lascerà sfuggire anche questa ghiottissima occasione per sviluppare un polo tecnologico altamente innovativo e creare centinaia di posti di lavoro nella green economy? Possibile che tra le contropartite della chiusura del San Gottardo il Governo non avanzi verso Berna una simile richiesta?

Le richieste dei Verdi

I Verdi chiedono quindi al Consiglio di Stato una rapida evasione della loro mozione e la creazione di un polo tecnologico ferroviario, legato o svincolato dalle officine, poco importa, purché si faccia.

Inoltre chiedono al Governo di valutare e prevedere per tempo a piano finanziario, evidentemente con il sostegno finanziario di Berna, altre misure in risposta alla chiusura del San Gottardo:

1. durante i periodi di chiusura ridurre il costo delle giornaliere a 20.- CHF per chi si reca in Ticino e per tutti i residenti in Ticino che si recano oltr'Alpe. Ovviamente durante questi periodi ogni limitazione oraria, sia per chi parte dal Ticino, sia per chi raggiunge il Ticino deve essere abrogata;
2. valutare simili riduzioni di prezzo anche per singoli biglietti ferroviari;
3. offrire a chi raggiunge il Ticino con il treno e soggiorna almeno una notte in Ticino i trasporti pubblici gratuiti;
4. in collaborazione con Mobility prevedere durante i periodi di chiusura un adeguato potenziamento della flotta di auto presso le stazioni FFS in Ticino. Valutare eventuali prezzi di favore.

Francesco Maggi
Sergio Savoia
Greta Gysin