

Rapporto

numero	data	Dipartimento
4986 R	11 gennaio 2001	TERRITORIO
Concerne		

**della Commissione speciale per la pianificazione del territorio
relativo alla mozione 21 giugno 1999 presentata da Flavio Maspoli e
confirmatari "Sperimentazione della circolazione a senso unico lungo la
galleria autostradale del San Gottardo"
(v. Rapporto CdS 22 marzo 2000 no. 4986)**

0. PREMESSA

Con il presente rapporto si dovrebbe prendere posizione sul contenuto della mozione chiedente la sperimentazione a senso unico lungo la galleria autostradale del San Gottardo.

Si è usato il condizionale in quanto il Consiglio di Stato con il preavviso contenuto nel Messaggio 4986 del 22 marzo 2000, oltre a proporre di respingere la citata mozione, lancia un messaggio politico forte, dichiarando esplicitamente di auspicare una rapida realizzazione del raddoppio della galleria autostradale del San Gottardo.

La questione "raddoppio sì o no?" non è oggetto della presente Mozione, per cui un dibattito allargato in Gran Consiglio su questo aspetto al momento attuale andrebbe evitato perchè prematuro.

Su questo aspetto del problema, ammesso che formalmente il Gran Consiglio non è chiamato ad esprimersi, sarà inevitabile entrare nel merito, anche se al momento attuale, a causa della mancanza di tutti gli elementi per una corretta valutazione degli interessi in gioco, non è possibile esprimere un giudizio definitivo.

La Commissione ha ritenuto di proporre il seguente iter:

- ◆ di esprimersi sulla mozione Maspoli chiedendo una presa di posizione al Gran Consiglio. Le firme dei commissari si riferiscono pertanto unicamente a questa parte del rapporto;
- ◆ di proporre come "allegato al rapporto" una serie di argomenti pro e contro il raddoppio della galleria del San Gottardo.
Su questo secondo (anche se importante) aspetto del problema, il Gran Consiglio non è chiamato ad esprimere un voto.

La documentazione a disposizione per poter rispondere al tema posto dalla mozione è scarsa per pretendere di esprimere un giudizio definitivo con la pretesa di darne la dimostrazione della fattibilità o meno.

Da questa documentazione emerge comunque che:

- ◆ dopo vent'anni di esperienza, data dell'apertura della galleria, si costata un continuo aumento di traffico
- ◆ la formazione di colonne è una costante che purtroppo si ripete sempre più regolarmente.
Nei prossimi anni, oltre al sicuro aumento di traffico si dovrà forzatamente fare i conti con un parallelo aumento del ritmo e della lunghezza delle colonne d'auto
- ◆ è confermato che in alcuni periodi dell'estate le code ai due portali si equivalgono.
E' altrettanto vero però che nei primi fine settimana di luglio, coincidenti con l'inizio delle vacanze, le code si formano al portale nord, mentre negli ultimi fine settimana di agosto capita il contrario
- ◆ nei fine settimana che non coincidono con gli esodi o rientro dalle vacanze è confermato che le code al portale nord si formano il venerdì sera mentre quelle al portale sud la domenica.

Quest'ultima constatazione, combinata con la precedente, lascia almeno intravedere la possibilità di introdurre il senso unico alternato in alcuni periodi.

1. PARERE DEL CONSIGLIO DI STATO E DECISIONI A LIVELLO FEDERALE

In base a una valutazione della fattibilità tecnica della proposta di deviare una corrente di traffico sulla strada del passo a senso unico alternato, il Consiglio di Stato giunge alla conclusione che la mozione va respinta adducendo le seguenti motivazioni:

- ◆ i maggiori ingorghi coincidono con le festività risp. i "ponti" della stagione primaverile, - Pasqua, Ascensione e Pentecoste - stagione in cui la presenza della neve impedisce l'apertura del passo al traffico motorizzato
- ◆ durante il resto dell'anno si assiste "a un quasi equilibrio delle correnti di traffico", per cui le colonne rischierebbero di ripresentarsi lungo le rampe della strada del Passo, soprattutto alla presenza di autocarri e roulotte
- ◆ la sicurezza in galleria in caso di traffico unidirezionale non aumenterebbe, anzi: le due corsie, sebbene separate dalla linea mediana - potrebbero invogliare a spericolati sorpassi, e il probabile superamento del limite di 80 km/h sarebbe un ulteriore fattore di insicurezza.

Una mozione di tenore identico è stata presentata al Consiglio federale dallo stesso deputato Flavio Maspoli in data 15 giugno 1999.

Il Consiglio federale ha risposto il 27 ottobre 1999 dopo aver soppesato gli argomenti favorevoli e contrari, segnatamente di ordine finanziario, proponendo di trasformare la mozione in POSTULATO.

Argomenta in particolare che la misura richiederebbe "un importante adattamento della segnaletica all'interno della galleria e l'installazione di una sorveglianza video nelle due direzioni di marcia, soprattutto nelle nicchie di sosta d'emergenza".

Ritiene inoltre che la circolazione alternata "senso unico/traffico bidirezionale" costituisce un fattore d'insicurezza che aumenta ancora il rischio di incidenti; quest'ultimo cresce pure sulla strada del Passo, il tutto quindi con conseguenze finanziarie considerevoli.

Bisognerebbe pertanto, sempre secondo il Consiglio federale, approfondire il rapporto di proporzionalità tra i mezzi finanziari occorrenti e gli eventuali vantaggi.

Il 19 settembre 2000, la mozione, firmata da 75 deputati del Consiglio nazionale, è stata trasmessa sotto forma di postulato.

2. CONCLUSIONI

La Commissione speciale della pianificazione, scostandosi dalle conclusioni del Governo, è del parere che l'ipotesi "circolazione a senso unico alternato" merita di essere approfondita, fermo restando che la competenza decisionale è del Consiglio federale e non del nostro Cantone e che occorre coinvolgere anche le Autorità urane.

Considerate le premesse elencate ai punti precedenti non si può condividere il modo lapidario e sbrigativo con il quale viene proposto di respingere la mozione all'esame. Potrà semmai venir bocciata dopo che le misure da adottare con la sperimentazione messa in pratica ne avrà dimostrato scarsi o nulli risultati concreti.

Bocciare, senza tentare almeno di risolvere il problema o almeno di alleviarlo, significa subire passivamente una grave situazione di disagio che sarà ancora acuito nei prossimi anni.

Questo è dovuto alla constatazione che ammesso, ma non concesso, che la decisione presa in futuro sarà quella di realizzare un secondo traforo, se ne vedrà la luce non prima di 15-20 anni.



Si invita pertanto il Consiglio di Stato a sollecitare il Consiglio Federale, a mettere in atto le necessarie indagini per verificare la fattibilità e l'efficacia dell'introduzione del senso unico alternato lungo la galleria autostradale del San Gottardo.

Si chiede di essere informati successivamente sui passi e le sperimentazioni intraprese.

Per la Commissione speciale pianificazione del territorio:

Eva Feistmann e Bruno Lepori, relatori
Arigoni - Arn - Beretta Piccoli - Bobbià - Calastri -
Canal - Ferrari C. - Ferrari Massimo - Marzolini -
Minotti - Quadri - Rosselli - Suter - Tarchini

Allegato: Il raddoppio della galleria del San Gottardo
- Considerazioni generali (B. Lepori)
- Argomenti contrari al raddoppio (E. Feistmann)
- Argomenti a favore del raddoppio (B. Lepori)

ALLEGATO

IL RADDOPPIO DELLA GALLERIA DEL SAN GOTTARDO

CONSIDERAZIONI GENERALI

Su questo tema, di capitale importanza, il gran Consiglio non era formalmente chiamato ad esprimersi. L'argomento posto dalla mozione e la chiara presa di posizione del Consiglio di Stato impongono di almeno entrare nel merito.

Come anticipato nella premessa, il Gran Consiglio è chiamato ad esprimersi sulla mozione chiedente la sperimentazione della circolazione a senso unico lungo la galleria autostradale del San Gottardo.

Sul problema del raddoppio della galleria la Commissione elenca delle argomentazioni contrarie e a favore. Le stesse sono contenute nel presente capitolo che è da intendere come **allegato** al rapporto commissionale sulla mozione Maspoli.

Su questo tema è doveroso chiarire che gli elementi tecnici, economici e giuridici sono attualmente insufficienti per permettere una presa di posizione chiara, motivata e definitiva.

Anche in questo caso, per una prima valutazione della problematica, ci si è basati sullo studio "Analisi dei conflitti" elaborato dal Politecnico di Zurigo.

Occorre sottolineare che l'analisi dei conflitti non permette da sola di valutare in maniera definitiva se, da un punto di vista generale, la realizzazione di una seconda galleria autostradale del San Gottardo sia da consigliare o meno.

Essa fornisce però elementi importanti per la ricerca della decisione.

I temi trattati nella perizia possono sollevare infinite discussioni fra fautori e contrari al raddoppio.

Ognuno usa le cifre, le previsioni di sviluppo ed i dati d'impatto ambientale per sostenere l'una o l'altra tesi.

Significativo il capitolo "**Conflitti politico-sociali**", trattato nell'"Analisi dei conflitti" e che riteniamo di riportare integralmente di seguito.

"La costruzione di una seconda galleria stradale al San Gottardo è un tema molto controverso, che ritorna regolarmente d'attualità.

Per alcuni la questione è stata definitivamente risolta nel febbraio 1994 con la votazione sull'Iniziativa delle Alpi. Per altri essa è sempre d'attualità.

Le posizioni di fautori ed oppositori della galleria sono molto distanti tra di loro.

Se gli uni concedono ad esempio che la nuova galleria potrebbe portare ad un aumento del traffico, tengono però subito a precisare che sarà di entità molto ridotta.

Gli oppositori ammettono che il secondo traforo potrebbe migliorare la sicurezza in galleria, ma affermano anche che l'aumento del traffico causerebbe più incidenti all'esterno del tunnel.

Le varie problematiche legate alla questione del raddoppio vengono valutate in maniera diametralmente opposta.

Lo stesso argomento (l'ambiente, la situazione del traffico, le colonne, l'economia, ecc.) viene utilizzato per sostenere o per combattere la costruzione della seconda galleria.

Questa differenza non riguarda solo gli scenari futuri ma anche lo stato attuale delle cose.

Come risulta bene dai colloqui personali effettuati, la decisione sulla seconda galleria del San Gottardo va al di là di questa singola opera per addentrarsi nella politica dei trasporti svizzera.

Da una parte vi sono coloro che chiedono di proseguire la politica seguita negli ultimi decenni, potenziando la rete stradale, fosse anche solo per il traffico passeggeri, e, parallelamente la rete ferroviaria.

Dall'altra vi è chi chiede un cambiamento di rotta, così come deciso dalla votazione popolare sull'Iniziativa delle Alpi, puntando sull'internalizzazione dei costi esterni del traffico e sul vettore ferroviario.

Tra favorevoli e contrari al raddoppio vi è anche una visione diversa del traffico.

Per i primi è qualcosa che segue ritmi e leggi proprie e che perciò continuerà ad aumentare indipendentemente dalla realizzazione di questa o quella infrastruttura di trasporto.

Per i secondi invece è possibile intervenire e dirigerne lo sviluppo.

Nel caso in cui la seconda galleria venisse realizzata e si volesse regolarne l'uso, l'introduzione di misure di tipo finanziario sembra ottenere maggiori consensi del contingentamento del traffico.

Stando ad un sondaggio del 1997, la maggior parte della popolazione svizzera (57%) vedrebbe favorevolmente il raddoppio del San Gottardo.

Il motivo principale a favore del raddoppio è il bisogno di maggior mobilità.

Tra i fautori dell'opera vi sono romandi e ticinesi.

La Svizzera centro-settentrionale appare divisa, mentre quella orientale è contraria."

ARGOMENTI CONTRARI AL RADDOPPIO

(proposti dalla relatrice Eva Feistmann)

Premessa

La perizia Analisi dei conflitti commissionata dal Dipartimento del Territorio alla Scuola Politecnica di Zurigo (Institut für Verkehrsplanung, Transporttechnik, Strassen-und Eisenbahnbau) e presentata nel marzo 1999, evidenzia che il raddoppio della galleria del San Gottardo non risolverebbe il problema del temporaneo sovraccarico della N2 e delle conseguenti "code". Gli ingorghi si riformerebbero lungo le rampe d'accesso urane, "la cui capacità no è di molto superiore a quella della galleria", nonchè nella regione di Lucerna, nel Sottoceneri ed alla dogana di Chiasso.

Sempre stando alla citata perizia (responsabile il Prof. Carl Hidber), il traffico merci al San Gottardo è triplicato tra il 1981 e il 1990 e cresciuto di un ulteriore 70% tra il 1990 e il 1997. Ne consegue che "la A2 rappresenta chiaramente una via di transito per veicoli pesanti", una vocazione che verrebbe considerevolmente rafforzata in caso di raddoppio della galleria.

La crescita esponenziale del traffico merci lungo l'asse del San Gottardo e la ripartizione poco equilibrata dei carichi ambientali fra le rotte Gottardo, San Bernardino e Sempione sono evidenziate eloquentemente dal grafico Allegato 4.1.1 C contenuto nel MESSAGGIO 4999 del 19 aprile 2000 "Modifica parziale della Legge sulla Polizia".

Riguardo agli stimati effetti ambientali di un eventuale raddoppio, la perizia prospetta un aumento medio del 9% del consumo di benzina e del 23% del consumo di carburante Diesel.

In seguito al nuovo traffico, indotto dalla seconda galleria, nonostante i costanti miglioramenti tecnologici, l'aumento delle emissioni di NOx è stimato prudenzialmente al 5-6%.

Le emissioni di CO2 responsabili dell'effetto serra aumentano in proporzione al consumo di carburante, ossia nella misura di 2,65 kg per ogni litro di benzina consumata.

Sicurezza

Nella prima metà del 1999, a seguito dei roghi scoppiati in due gallerie stradali alpine in Francia risp. Austria, una Task Force dell'ufficio federale delle strade ha sottoposto 102 gallerie stradali svizzere di lunghezza superiore ai 600 metri ad un'attenta verifica degli standard di sicurezza.

Solo quattro dei tunnel esaminati, fra cui quello del San Bernardino, hanno denotato un livello di sicurezza insufficiente e richiedono interventi di risanamento. Interventi che nel frattempo sono stati prontamente affrontati. La galleria del San Gottardo si annovera fra quelle giudicate sicure.

Tale verdetto - di assoluzione della galleria del San Gottardo - dell'Ufficio federale delle strade è stato riconfermato proprio negli scorsi giorni.

La lettera di Moritz Leuenberger del 10 maggio 1999 allegata al MESSAGGIO, in cui si afferma tra l'altro che un raddoppio "sarebbe compatibile con il diritto attuale" qualora fosse necessario ai fini della sicurezza, e antecedente alla pubblicazione dei risultati delle verifiche e **quindi superata**.

Aspetti finanziari

La Svizzera investe svariati miliardi nel potenziamento della capacità di trasporto ferroviario grazie alla realizzazione delle linee ALPTRANSIT.

La redditività della ciclopica opera, già parzialmente messa in forse a seguito della tariffa finale limitata di Fr. 325.-- pattuita con l'UE, può essere assicurata solo a condizione che la massima parte dei TIR venga indotta a scegliere il trasporto ferroviario e che non sussista alcun incentivo né agevolazione al trasporto delle merci su strada.

Il raddoppio della galleria autostradale vanificherebbe in partenza l'utilizzazione della galleria ferroviaria di base, pure appassionatamente rivendicata dal Ticino, ed il progetto ALPTRANSIT si tramuterebbe in un colossale fiasco finanziario a danno della Svizzera, della sua economia e della popolazione intera.

Per questi motivi l'autorità federale ha più volte ribadito un deciso NO all'idea del raddoppio della galleria autostradale.

Quadro giuridico

L'art. sexies della Costituzione federale riguardante **la protezione delle Alpi** dagli effetti negativi del traffico di transito vieta il potenziamento delle strade di transito alpino, fra cui quella del San Gottardo.

La Convenzione delle Alpi impegna gli Stati contraenti a "ridurre carichi e rischi legati al traffico alpino a un livello compatibile con la salute di uomini, animali e piante e dei loro spazi vitali". E' peraltro scientificamente appurato che il ristagno delle sostanze inquinanti lungo le profonde vallate alpine provocano danni alla salute ed agli ecosistemi fino a 10 volte superiori rispetto alle tratte in pianura.

Il PROTOCOLLO TRASPORTI, all'articolo 11 TRAFFICO STRADALE stabilisce che "le parti contraenti rinunciano alla costruzione di nuove strade ad un alto rendimento attraverso l'arco alpino".

L'Ordinanza contro l'inquinamento atmosferico OIAT stabilisce la riduzione dell'inquinamento atmosferico da NOx e O3 ai livelli del 1960 entro la scadenza del 1 marzo 1994, traguardo dal quale siamo molto lontani anche senza il raddoppio della galleria. Senza contare l'inquinamento da polveri fini (PM10) emesse principalmente dal traffico pesante, i cui limiti legali sono stati fissati solo recentemente.

I trattati internazionali sulla lotta all'effetto serra ci obbligano a ridurre le emissioni di CO2 (proporzionali ai consumi) entro il 2010 dell'8% al di sotto del livello del 1990, ossia del 20% circa rispetto al livello attuale. Un obiettivo peraltro modesto, impossibile da raggiungere agendo unicamente sugli impianti industriali e di riscaldamento, vista la porzione sempre crescente occupata dal traffico sull'insieme dei consumi di energie

fossili. Bisogna pertanto ridurre drasticamente anche il volume del traffico motorizzato, di quello pesante in primo luogo, ma quello individuale evidentemente non escluso.

L'obiettivo dello **sviluppo sostenibile** sottoscritto dalla Svizzera dopo la conferenza mondiale di Rio de Janeiro del 1992 ("Agenda 21") è pure codificato nella Costituzione ticinese.

L'aumento irrefrenato del traffico motorizzato e delle emissioni di CO₂ è in aperto contrasto con l'obiettivo dello sviluppo sostenibile.

La crescita incontrollata della mobilità individuale e quindi del volume del traffico e del relativo inquinamento (fonico, atmosferico e climatico), propiziata dai fattori del raddoppio è **incompatibile** con l'obiettivo dello SVILUPPO SOSTENIBILE e con l'indispensabile freno all'effetto serra, che proprio nelle scorse settimane ci ha confrontati ancora una volta con le sue conseguenze devastanti.

Fin tanto che i costi del consumo di risorse vitali limitate e delle attività inquinanti non saranno internalizzati, non si potrà parlare di un mercato correttamente funzionale.

Dibattiti alle Camere federali

I verbali dei vari dibattiti commissionali e parlamentari del Consiglio nazionale trasmessici con lettera 14 agosto 2000, evidenziano che in quelle sedi ci si è limitati ad esaminare il criterio della non compatibilità del raddoppio con l'art. costituzionale sexies sulla protezione delle Alpi e la conseguente necessità di ottenere una sconfessione popolare di detta norma prima di procedere all'ulteriore pianificazione.

Nessuno degli intervenuti ai dibattiti pare avere messo in dubbio l'ampliamento della capacità (Kapazitätserweiterung) legato all'apertura di una seconda galleria ed il conseguente aumento complessivo del traffico.

Alcuni deputati hanno sottolineato l'inutilità del raddoppio ai fini dello smaltimento delle colonne, colonne che si riformerebbero su altri tratti autostradali, citando tra gli altri la perizia del Prof. Hidber commissionato dal Cantone Ticino.

Sono stati per contro ignorati gli altri argomenti che militano contro il raddoppio, in primo luogo l'ulteriore aumento dell'inquinamento atmosferico, già quasi sempre superiore ai limiti consentiti dall'OIAT lungo l'asse autostradale nord-sud e particolarmente critico nella tratta alpina, dove a causa della mancata dissipazione degli inquinanti si formano delle concentrazioni 10 volte più dannose rispetto alle tratte pianeggianti aperte.

E' vero che l'inquinamento dell'aria generato dalla N₂ non tocca in uguale misura tutte le regioni svizzere, ma questo aspetto dev'essere considerato determinante per i Cantoni più toccati, Ticino e Uri, e quindi ponderato prioritariamente ai fini della scelta definitiva.

Il solo accenno all'inquinamento atmosferico è stato quello del parlamentare Burgunder, che ha ricordato come il Consiglio federale nel 1987 in relazione all'Ordinanza sull'inquinamento atmosferico OIAT aveva

precisato di non voler in alcun caso sottoporre al parlamento il raddoppio della galleria del S. Gottardo, e ciò notabene, molto prima del voto popolare sull'iniziativa delle Alpi!

In sintesi, il voto **sull'iniziativa Giezendanner**, respinta a debole maggioranza dalla Commissione e poi accolta a debole maggioranza dal plenum, non apporta elementi giuridici né di opportunità nuovi a sostegno della tesi del raddoppio.

Conclusioni

La prevedibile impennata del traffico pesante di transito prima dell'entrata in vigore del livello massimo della TTPP (Tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni) e dell'agibilità di almeno una delle due gallerie ALPTRANSIT richiede la ricerca di soluzioni tampone operativi nell'immediato futuro, alcune delle quali contenute nelle misure fiancheggiatrici degli accordi bilaterali, altre preannunciate dal Governo ticinese.

Alle misure di controllo dei TIR già proposte ed al divieto del trasporto di merci tossiche e/o facilmente infiammabili, potrebbe essere aggiunto l'obbligo di munire gli autocarri di dispositivi antincendio automatici.

Più in generale, bisogna prendere atto che gli ingorghi non sono più limitati a singole tratte, ma è ormai l'intera rete autostradale nord-sud a subire un carico eccessivo, a cominciare dall'autostrada dei laghi sul versante italiano, prescelto come collegamento con la N2 su territorio svizzero, esente da tasse stradali.

Il raddoppio della galleria non modificherebbe tale situazione di sovraccarico e sposterebbe anzi maggiori ingorghi nelle zone più densamente abitate (es. Chiasso, Sottoceneri, Lucerna).

E' pertanto più utile dirottare una parte del traffico su altri valichi (es. San Bernardino, Sempione, Gran San Bernardo), finora risparmiati dal transito di massa e non occupati a saturazione della loro capacità, quest'ultimo "snobbato" anche a causa del pedaggio.

Al di là dei correttivi tampone qui proposti, s'impone a questo punto un riesame della filosofia alla base della politica dei trasporti sin dal concepimento della rete autostradale.

Non essendo proponibile l'allargamento a sei corsie dell'intera arteria autostradale o di lunghi tratti di essa, bisognerà giocoforza agire per arginare l'afflusso di traffico, ricorrendo ad accorgimenti finora scartati perché contrari al principio della gratuità statuito nel lontano passato.

Il raddoppio della galleria autostradale, ammesso che tutti i vincoli legali avversi all'ipotesi venissero disattesi, e che la Confederazione volesse assumersene l'onere finanziario, arriverebbe in ogni caso in ritardo sull'esigenza imperativa di prevenire il collasso dell'autostrada determinato dal traffico pesante di transito.

(Eva Feistmann)

ARGOMENTI A FAVORE DEL RADDOPPIO

(proposti dal relatore Bruno Lepori)

Le informazioni di carattere tecnico, ritenute le più valide per una valutazione del problema, sono contenute nello studio "Analisi dei conflitti - Prof. Carl Hidber - Politecnico Federale di Zurigo - marzo 1999".

E' importante sottolineare che l'analisi dei conflitti non permette da sola di valutare in maniera definitiva se, da un punto di vista generale, la realizzazione di una seconda galleria autostradale del S. Gottardo sia da consigliare o meno.

Essa fornisce però elementi importanti per la ricerca della decisione.

Di seguito vengono sottolineati dei dati che portano a concludere sulla necessità ed opportunità del raddoppio della galleria del S. Gottardo.

I temi: "Previsioni di sviluppo del traffico - Capacità e bilancio della capacità", sono riassuntivamente ripresi dal citato studio "Analisi dei conflitti".

Previsioni di sviluppo del traffico

Su questo tema l'analisi dei conflitti ha preso in considerazione due scenari e precisamente:

- scenario base : adesione ai trattati bilaterali
- scenario alternativo : adesione all'UE e/o allo SEE

Gli scenari si differenziano per le tasse sui carburanti e soprattutto per il trasferimento del traffico di transito delle merci sulla ferrovia (Iniziativa delle Alpi).

Nello scenario base tale trasferimento è molto forte (70%), mentre nello scenario alternativo rappresenta pur sempre il 35%.

Le stime effettuate hanno portato ai seguenti dati:

aumento sino al 2010 del traffico complessivo al San Gottardo (veicoli)

		Scenario base	Scenario alternativo
Giorno feriale	senza 2 ^a galleria	7%	33%
	con 2 ^a galleria	18%	46%
Fine settimana	senza 2 ^a galleria	12%	34%
	con 2 ^a galleria	23%	47%

Capacità

Se non viene raddoppiata, la galleria stradale del Gottardo costituisce chiaramente un collo di bottiglia per quanto riguarda la capacità.

Nei giorni feriali però la capacità si riduce considerevolmente anche sulle rampe d'accesso, a causa del traffico pesante e delle forti pendenze: sulla rampa nord la capacità non è di molto superiore a quella della galleria. Invece di sabato, di domenica e nei giorni festivi, in assenza di traffico pesante, la capacità delle rampe d'accesso non è lontana a quella riscontrata in pianura.

Bilancio della capacità

In media annua la galleria del Gottardo dispone di una riserva di capacità del 25%.

Per contro nei mesi di luglio ed agosto si registrano dei sovraccarichi di ca. 17% della capacità pratica. Sulla rampa d'accesso nord la capacità pratica viene regolarmente raggiunta rispettivamente superata dell'8% nei venerdì di luglio.

La rampa d'accesso ticinese invece dispone di riserve di capacità considerevoli anche nelle ore di punta.

I due scenari di previsione presi in considerazione per il 2010 portano a conclusioni molto diverse.

Nello scenario di base la galleria del Gottardo registrerà dei carichi di traffico notevoli rispettivamente dei sovraccarichi in agosto fino al 19% in direzione nord.

Le riserve di capacità della rampa sud ammonteranno invece ad almeno 30%.

Si stima che ai portali della galleria si registreranno ca. 50% di ore di colonna in più rispetto ad oggi.

A dipendenza dell'evoluzione della parte di traffico di veicoli pesanti rispetto al traffico totale (10 o 20%), il tasso d'utilizzazione della rampa d'accesso urana raggiungerà nel venerdì di luglio 83% (90% con raddoppio della galleria) oppure 109% (rispettivamente 118% con raddoppio) della capacità pratica in direzione sud.

Si è consapevoli che lo studio a disposizione rappresenta solo una prima piattaforma di discussione.

In particolare dà risposte puntuali ai problemi lungo la tratta Biasca-Erstfed, ma non approfondisce le ripercussioni (con o senza la seconda galleria) lungo la tratta Lugano-Chiasso.

A questo proposito si richiama pure la mozione di Claudio Camponovo; chiedente la realizzazione della terza corsia lungo questa tratta e alla quale il Consiglio di Stato non ha ancora dato risposta.

Si impongono pertanto ulteriori e approfonditi studi in parte già in corso nell'ambito del progetto Ferrovia 2000. Solo a quel momento si potrà ipotizzare con sufficiente attendibilità quale sarà la domanda di traffico negli scenari futuri.

La galleria del San Gottardo è un segmento dell'autostrada Basilea-Chiasso.

Lungo questa tratta diversi sono le problematiche legate alla fluidità del traffico e pertanto il problema non va circoscritto alla sola tratta in galleria.

E' comunque innegabile la constatazione che il restringimento a una sola corsia attraverso il San Gottardo è una strozzatura che limita e condiziona la fluidità del traffico lungo l'asse nord-sud.

Anche e soprattutto la tratta Lugano-Chiasso merita una riflessione approfondita: la capacità lungo questo asse è già al limite della sopportabilità; pertanto si dovranno conoscere gli scenari relativi alle previsioni future di traffico alla luce del raddoppio del San Gottardo e degli sviluppi delle vie di traffico transfrontaliere.

Si può pertanto auspicare il secondo traforo previo esame delle problematiche ad esso connesse con particolare riferimento alla fluidità del traffico attraverso la frontiera.

Da anni il S. Gottardo rappresenta un collo di bottiglia che non si riesce ad allargare.

E' l'unico punto su tutta la tratta Amburgo - sud Italia, ad una corsia unica.

All'estero in casi simili si sono portati da 2 a 3 oppure da 3 a 4 le corsie per smaltire meglio il traffico.

Quest'ultimo è aumentato non perchè si rendono più veloci le strade.

Sul tragitto Svizzera-Spagna il traffico è sì aumentato, ma le colonne sono sparite perchè si sono aumentate le corsie.

Il tratto del Seelisberg è di ca. 11 km quello del S. Gottardo di ca. 17 km.

Pochi insistono a fare rilevare che per il Seelisberg non ci sono problemi mentre la medesima situazione al S. Gottardo sembra irrisolvibile.

Possibile che l'errata pianificazione delle rampe a nord deve pesare su tutta l'utenza stradale e servire da paravento per negare la necessità del raddoppio del S. Gottardo?

Il Touring Club Svizzero (TCS), nell'ambito delle sue molteplici attività, ha affrontato a più riprese il problema del raddoppio del Gottardo.

La Sezione tecnica ed ambiente del TCS ha elaborato un rapporto dal titolo: "Punto focale Gottardo, analisi della situazione del traffico stradale sul passo più famoso d'Europa".

Di questo studio riteniamo opportuno riportare integralmente le conclusioni finali:

"Già durante la costruzione della prima galleria sono stati attuati **investimenti di milioni di franchi** in vista di una seconda galleria.

Il traffico in corsie non separate nel tunnel stradale del Gottardo è **molto più pericoloso** del traffico in gallerie separate, per es. come nel tunnel del Seelisberg.

Lo sviluppo degli ultimi anni e le prognosi per il futuro **lasciano presagire un aumento** della richiesta di capacità di traffico sul Gottardo.

Le situazioni causate dalle colonne, per le quali si predice una grande crescita, causano un grande **consumo supplementare** di carburante, emissioni supplementari di anidride carbonica e **emissioni supplementari di sostanze inquinanti**.

Ciò è diametralmente opposto agli sforzi fatti per ridurre i consumi di carburante, le emissioni di CO₂ e le sostanze inquinanti.

Le emissioni sono prodotte localmente in una regione che può essere bene limitata.

La **consumazione di energia elettrica ed i costi** nei tunnel con traffico in corsie non separate sono più alti.

I **costi** collegati alle colonne aumentano smisuratamente. Questi costi devono essere ancora pagati dagli automobilisti in base a determinati modelli ideali sulla base di costi interni ed esterni invece che da chi ne causa i costi.

Il compito della **manutenzione** in due gallerie del tunnel non costa solo meno, ma è anche più semplice, più efficiente e può essere effettuato con un minor pregiudizio del traffico.

Tenendo conto dei diversi aspetti diviene evidente, che con l'attuale situazione del convogliamento del traffico attraverso il Gottardo sono legati molti svantaggi.

La decisione a favore della costruzione di una seconda galleria sarebbe collegata eventualmente con un **aumento del traffico soprattutto delle automobili**, che darebbero la preferenza al Gottardo che una volta evitavano durante i fine settimana in seguito al rischio della formazione di colonne.

Da un punto di vista globale, ciò è doppiamente positivo. Primo verrebbero eliminate le emissioni supplementari causate dalle colonne e secondo si ridurrebbero le emissioni dei veicoli, che ora sceglierebbero il Gottardo essendo la strada più breve. Le stesse considerazioni valgono analogicamente per il consumo di carburante.

Per concludere, nella misura in cui sarà possibile, dopo i dovuti approfondimenti che dovranno esaminare tutti gli aspetti del problema, si deve perseguire l'obiettivo del raddoppio della galleria autostradale del San Gottardo.

(Bruno Lepori)