

TESTO DELL'INTERROGAZIONE

Esiste una alternativa ragionevole al tunnel di risanamento al San Gottardo?

Il prossimo 28 febbraio 2016 saremo chiamati ad esprimerci in votazione popolare sul progetto di risanamento della galleria autostradale del San Gottardo. Ricordiamo che la variante di risanamento con la realizzazione di una seconda canna - sostenuta da Consiglio federale e Parlamento - prevede che una volta completata questa nuova galleria il traffico verrà completamente deviato attraverso il nuovo tubo. Durante questo periodo la vecchia canna potrà essere risanata. Alla fine dei lavori, in ogni tubo verrà aperta al traffico una sola corsia, evitando in tal modo il pericoloso traffico in senso inverso.

La sicurezza verrà notevolmente aumentata grazie alla presenza di una nuova corsia di emergenza. Nella Costituzione e nella legge (LTS) è esplicitamente garantito che non ci sarà alcun aumento di capacità e che non aumenterà il numero di veicoli attraverso il tunnel del San Gottardo. Si tratta della massima garanzia immaginabile nell'ordinamento giuridico svizzero.

Questo progetto permetterà di mantenere aperto il collegamento principale con il Nord delle Alpi. Una chiusura prolungata del tunnel danneggerebbe infatti in modo particolare le economie locali di Ticino, del Canton Uri e dei Grigioni.

Recentemente però un gruppo di cosiddetti "specialisti del traffico" ha presentato al pubblico una proposta di gestione del traffico per il periodo pluriennale di risanamento del tunnel autostradale, proposta riassunta in un lungo articolo anche su "La Regione" lo scorso 2 novembre (in allegato).

Facendo uso delle facoltà di cui all'art. 142 LGC/CdS formuliamo quindi al Consiglio di Stato la seguente interrogazione, invitando il Governo a voler rispondere ai seguenti quesiti tecnici relativi a questa proposta:

1. Qualora il 28 febbraio 2016 il Popolo svizzero dovesse respingere la variante di risanamento proposta dal Consiglio federale e dal Parlamento federale entro quanti anni potrà verosimilmente essere raggiunta una intesa politica sulla variante di risanamento da realizzare? Quali sono i fattori che influenzeranno questa tempistica?
2. Entro quanti anni può entrare in funzione una cosiddetta "autostrada viaggiante" dal momento della decisione politica definitiva, calcolando dunque i tempi di progettazione, approvazione dei piani e costruzioni delle necessarie infrastrutture?
3. Qual è la capacità oraria massima di un treno navetta per veicoli leggeri Airolo-Göschenen? In quante ore dell'anno la domanda sarà superiore a questa capacità, stando alle cifre del traffico attuale e le tendenze di crescita ipotizzata dai modelli del traffico più plausibili?
4. La proposta di cui nell'introduzione propone di distinguere tra il traffico pesante "interno" (per il quale andrebbe realizzata una navetta tra Biasca e Erstfeld) e il traffico pesante di transito, da convogliare su una autostrada viaggiante da "Chiasso" a "Basilea". Questa distinzione è compatibile con i nostri attuali impegni di diritto internazionale? Il Governo vede altre possibilità per assicurare al traffico interno (con arrivo e/o partenza in Svizzera) un trattamento privilegiato (meno attese, garanzia di trasporto) rispetto al traffico di transito?
5. Il Governo è a conoscenza di terminali di carico per autoveicoli ("autostrada viaggiante") esistenti o la cui costruzione è pianificata in Italia e in Germania la cui capacità sarebbe sufficiente per realizzare quanto proposto?

6. Sia il Sindaco di Chiasso che il Sindaco di Mendrisio hanno espresso simpatia per la variante di risanamento del tunnel autostradale del San Gottardo che non prevede la costruzione di un tunnel di risanamento. Il Consiglio di Stato ha già ricevuto indicazioni relative alla disponibilità di questi due Comuni ad ospitare i terminali di trasbordo provvisori necessari per realizzare la variante di risanamento da loro auspicata?
7. Per realizzare la proposta di cui sopra i treni passeggeri nel tunnel di base dovrebbero essere rallentati a circa 160 km/h. Quali sarebbero le ripercussioni sul traffico passeggeri in Ticino?
8. Dato che attualmente non si pagano pedaggi per percorrere la galleria autostradale, sarà garantita la gratuità del trasbordo sul treno e relativo attraversamento del San Gottardo? In caso negativo, quali tariffe sono previste?
9. Nel periodo di realizzazione di cui alla domanda 2 la capacità sarà ancora sufficiente per assorbire, oltre ai treni merci normali e al traffico passeggeri, pure i treni dell'autostrada viaggiante (corta e lunga):
 - Nel nuovo tunnel di base?
 - Sulle vie d'accesso, in particolare sul lato ticinese (tra Chiasso e Biasca)? Quali sarebbero le conseguenze per il traffico passeggeri nonché per la politica del trasferimento delle merci da gomma su rotaia?
10. La realizzazione di una autostrada viaggiante lunga richiede l'impiego di materiale rotabile supplementare rispetto alla variante di autostrada viaggiante corta, oltre ai costi per la costruzione delle stazioni di trasbordo sia all'interno che sulle o oltre le frontiere. Il Governo può stimare i costi supplementari dovuti a questi investimenti?
11. È possibile fare una stima dell'impatto (costi, superficie occupata, ecc.) delle stazioni di trasbordo a Biasca e ad Airolo?

Marco Passalia
Celio - Filippini - Foletti