

Seconda galleria stradale del San Gottardo: per ASPAN-TI prioritario completare AlpTransit.

Il Consiglio Direttivo di ASPAN-Ticino nella seduta del 19 novembre 2015, ha esaminato la proposta del Consiglio federale, accettata dall'Assemblea federale, di costruire una seconda galleria stradale al San Gottardo allo scopo di risanare la precedente. In seguito, per rispettare l'art.84 cap.3 della Costituzione che impedisce di aumentare la capacità delle strade nella regione alpina, le due gallerie sarebbero percorribili su una sola corsia unidirezionale. Contro questa proposta è stato indetto un referendum che verrà posto in votazione il 28 febbraio 2016. In vista di questa importante votazione il Consiglio direttivo di ASPAN, tenuto conto delle finalità della nostra Associazione, delle possibili conseguenze del voto popolare sul nostro territorio, e nel rispetto delle legittime opinioni contrarie, ha approvato a larga maggioranza la seguente risoluzione invitando elettori ed elettrici a valutare quanto segue:

1) Le priorità nella politica svizzera dei trasporti.

Tra pochi mesi verrà inaugurata la galleria ferroviaria di AlpTransit tra Erstfeld e Bodio e, nel 2020, sarà pure agibile la galleria di base del Monte Ceneri. La Svizzera ha finora investito 24 miliardi di franchi per realizzare AlpTransit opera che, purtroppo, non sarà ancora completa. Mancano infatti, in Ticino, la tratta tra Biasca e Camorino ed il prolungamento a sud di Lugano con il collegamento alla rete ferroviaria italiana. A nord delle Alpi manca il completamento della galleria dello Zimmerberg. ASPAN ritiene che l'assenza di questi percorsi rappresenti un ostacolo alla concretizzazione del principio costituzionale del trasferimento del traffico pesante dalla strada alla ferrovia per realizzare il quale il popolo ha deciso di costruire AlpTransit. ASPAN ritiene che la priorità, nella politica svizzera dei trasporti, debba essere accordata al completamento di AlpTransit e ricorda che la Costituzione federale, con l'art.196 cap,3 lettera 2f, permette di far capo a finanziamenti privati per realizzare le grandi opere ferroviarie come AlpTransit. La Svizzera ha finora finanziato interamente da sola quest'opera. In un periodo di difficoltà economiche ASPAN ritiene che si debba cercare la collaborazione con investitori privati come previsto dall'articolo costituzionale citato, allo scopo di accelerare la costruzione delle tratte mancanti. Il completamento di AlpTransit assume maggior urgenza alla luce delle notizie che provengono dal Mediterraneo. Il 6 agosto 2015 è stata inaugurata la prima fase dei lavori che condurranno al raddoppio della capacità del canale di Suez. Nel frattempo, in Liguria, sono in corso lavori di ampliamento del porto di Savona Vado, già parzialmente terminato, e quelli dei porti di Genova e La Spezia. Queste opere avranno certamente un influsso sulla politica dei trasporti nel nostro Cantone che si trova sull'asse principale tra l'Europa del sud e quella del nord. In assenza di una valida alternativa ferroviaria i contenitori provenienti via nave dall'Asia, che attualmente utilizzano i porti del Nord Europa, potrebbero, in futuro, far capo ai porti liguri, per essere poi convogliati sulla strada vanificando la politica svizzera del trasferimento del traffico pesante dalla strada alla ferrovia.

ASPAN constata con piacere che lo studio *“Oltre metà del guado: politica di sviluppo economico 2016-2020”* presentato durante la conferenza stampa indetta dal Dipartimento Finanze ed Economia il 23 ottobre 2015, esprime le nostre stesse preoccupazioni. Questo lavoro, alla pagina 44, afferma infatti quanto segue: *“Va finalizzata al più presto la realizzazione anticipata (rispetto alla tempistica federale che rinvia al 2040-2050) del completamento a sud di Lugano di AlpTransit”* Lo stesso studio invita il Canton Ticino e gli altri Cantoni del San Gottardo e del Lötschberg a cercare nuove soluzioni, *senza escludere formule di partecipazione pubblico-privato*, per finanziare i lavori dopo la fine dello specifico finanziamento di AlpTransit. *Il lavoro citato conferma la nostra tesi secondo cui il completamento di AlpTransit deve essere considerato prioritario.*

2) I lavori di risanamento della galleria stradale.

ASPAN ritiene che il periodo di chiusura della galleria stradale potrebbe essere limitato rinunciando all'innalzamento della galleria dagli attuali 4,5m ai previsti 4,8 m. ASPAN teme che questo innalzamento sia voluto per soddisfare le esigenze dell'Unione Europea, finalizzate a favorire il transito del traffico pesante su gomma ed a consentire il passaggio di autocarri di maggiori dimensioni. Preoccupano le proposte, avanzate in Europa, di autorizzare il transito di autocarri di 60 tonnellate sulle autostrade del continente.

3) Le pressioni dell'Unione Europea.

ASPAN teme che la Svizzera, una volta decisa la costruzione del secondo tubo, non sarà in grado di resistere alle pressioni dell'Unione Europea e sarà costretta ad aprire al traffico le 4 corsie. In tal caso la N2 correrebbe il rischio di diventare la principale camionale europea a dispetto delle assicurazioni del Consigliere federale on. Hans Hürlimann che, il 5.9.1980, aveva escluso tale eventualità. ASPAN teme che la Svizzera, Paese di 8 milioni di abitanti, non potrà resistere alle pressioni dell'UE, forte di 500 milioni di abitanti e dotata di una politica che privilegia i trasporti stradali. Ricordiamo che la Svizzera, su pressione dell'Unione Europea, ha già dovuto accettare una tassa sul traffico pesante di molto inferiore a quanto auspicato dal nostro Paese; ha dovuto accettare l'aumento del carico massimo da 28 a 40 tonnellate (che comporta maggiori oneri per la manutenzione delle strade) e non ha potuto concretizzare i disposti della legge sul trasferimento del traffico pesante dalla strada alla ferrovia che prevedeva, entro il 2009, di limitare a 650mila il passaggio di autocarri attraverso le Alpi. (ora sono quasi il doppio). Il termine è stato spostato al 2019 e già ora si parla di rinviarlo ulteriormente. Questi episodi del recente passato non depongono a favore della possibilità, per la Svizzera, di costruire 4 corsie ed usarne solo 2!



ASPAN

ASSOCIAZIONE SVIZZERA PER LA PIANIFICAZIONE DEL TERRITORIO

Per le considerazioni esposte ASPAN ritiene che la priorità , nel campo della politica del trasporti svizzera, debba essere accordata al completamento di AlpTransit con il prolungamento a sud di Lugano, la tratta tra Biasca e Camorino e la galleria dello Zimmerberg allo scopo di concretizzare l'articolo 84cap.2 della Costituzione federale che afferma *"Il traffico transalpino per il trasporto delle merci attraverso la Svizzera avviene tramite ferrovia"* Accordando la priorità al raddoppio della galleria stradale del San Gottardo si corre il rischio di vanificare questa politica approvata dal popolo svizzero. In ogni caso ASPAN-TI ritiene che il nostro Cantone deve impegnarsi affinché il completamento di AlpTransit venga realizzato, contrariamente alle previsioni della Confederazione, ben prima del 2050.

Bellinzona, 19 novembre 2015