

## CONFERENZA STAMPA

### Presentazione dello studio del Comitato per il completamento del Gottardo

### Die Sanierung aus der perspektive des Kantons Tessin

Berna, 21 novembre 2011

---

Il tema dei lavori di manutenzione nella galleria autostradale del S. Gottardo occupa e preoccupa tutto il Cantone Ticino (ma anche Uri e i Grigioni). Perciò seguiamo con attenzione i lavori della Confederazione e cerchiamo di portare il nostro contributo alla riflessione. Il rapporto che il Comitato per il completamento del Gottardo presenta oggi è uno di questi contributi. Oggi sono qui in rappresentanza del Governo del Cantone Ticino, che ha cofinanziato lo studio, per ribadire un'esigenza:

- chiediamo la garanzia che la viabilità sull'asse del S. Gottardo non subisca interruzioni durante i lavori di manutenzione del tunnel. Non ci possiamo permettere neanche un solo giorno di isolamento, e neanche un rallentamento dei collegamenti fra il sud e il nord del S. Gottardo

Comprendiamo, naturalmente, la necessità di intervenire con i lavori di manutenzione nel tunnel, ma la pianificazione proposta dall'Ufficio federale delle strade (USTRA) – una chiusura non stop per 900 giorni – avrebbe per il Ticino, Uri e i Grigioni - ma anche per la Confederazione tutta! - conseguenze gravi. Sarebbe l'intero Paese, ne siamo convinti, a perderci.

Riteniamo, purtroppo, che le ricadute negative per le regioni strettamente connesse al tunnel siano una certezza e non una semplice eventualità. Nella migliore delle ipotesi potremmo parlare di rischio, ma di un rischio che non possiamo e non vogliamo correre, poiché siamo persuasi che vi siano altre soluzioni, più "Kantonsfähig".

Poiché le misure finora proposte dall'USTRA non ci hanno potuto dare nessuna certezza, il nostro Governo ha riflettuto a lungo e infine ha dato il suo sostegno deciso all'ipotesi di realizzare

un secondo tubo,  
eseguire i lavori di manutenzione sul tunnel attuale e  
quindi aprire al traffico i due tunnel,  
ognuno con una sola direzione di marcia.

Di fatto, non vi sarà un aumento delle corsie: quindi il divieto di accrescere la capacità di transito è rispettato, in ossequio al dettato costituzionale e all'Iniziativa delle Alpi. I due tubi offrono, inoltre, garanzie di sicurezza molto migliori delle attuali.

Ogni valutazione sull'impatto economico di una chiusura del S. Gottardo si basa necessariamente su considerazioni opinabili. Molto dipende, infatti, dal volume futuro del traffico. Ebbene, l'USTRA nel suo rapporto del dicembre 2010 parte dal presupposto che entro il 2020 gli obiettivi di trasferimento saranno attuati (con 1900 autocarri/giorno in transito nella galleria).

Sappiamo però purtroppo già ora che sarà estremamente difficile raggiungere questo obiettivo. Non da ultimo poiché gli Accordi bilaterali con l'UE – in particolare l'accordo sui trasporti terrestri – ci legano le mani. Non possiamo contingentare il transito e non possiamo alzare il prezzo del traffico di transito.

Il mio auspicio è che il Consiglio federale valuti misure di accompagnamento in grado di assorbire volumi di traffico più realistici, vale a dire circa 3200 autocarri/giorno. Leggeremo con attenzione le proiezioni e le analisi del rapporto sul trasferimento del Consiglio federale, atteso per il dicembre 2011.

Per questa ragione, e per gli altri motivi spiegati nello studio del Comitato per il completamento del Gottardo, l'opzione della costruzione di un secondo tubo senza aumento di capacità di transito va, a nostro parere, valutata seriamente e realizzata.

In caso contrario, riteniamo che i contraccolpi sull'economia cantonale non sarebbero sostenibili. Le aziende potrebbero essere costrette a delocalizzare oltre S. Gottardo parte di infrastrutture e di personale. Chi esporta prodotti freschi nella Svizzera tedesca potrebbe dover rinunciare a quei mercati. Anche il turismo subirebbe danni rilevanti, potenzialmente fatali per alcune strutture. Inoltre, il nostro Cantone, così come i Grigioni, dovrebbe far fronte a un traffico interno caotico, con effetti negativi dal profilo ambientale.

Siamo persuasi che sia possibile evitare questa situazione, a beneficio di tutti gli attori coinvolti.

## **PRESSEKONFERENZ**

### **Präsentation der Studie des Komitees für den Ausbau des Gotthardtunnels Die Sanierung aus der Perspektive des Kantons Tessin**

Bern, 21. November 2011

---

Die angekündigte Sanierung des Gotthard-Strassentunnels (GTS) beschäftigt und beunruhigt den Kanton Tessin (ebenso wie Uri und Graubünden). Wir verfolgen daher die Arbeiten des Bundes mit grossem Interesse und wollen einen Beitrag an die Planungen leisten.

Ein solcher Beitrag ist der heute vorgestellte Bericht des Komitees für den Ausbau des Gotthardtunnels. Ich vertrete heute die Tessiner Kantonsregierung, welche die Studie mitfinanziert hat, und will in dieser Funktion insbesondere eine Forderung unterstreichen:

- Wir brauchen die Gewähr dafür, dass die Gotthard-Strassenlinie während der Unterhaltsarbeiten am Tunnel nicht unterbrochen wird. Wir können uns keinen einzigen Tag der Isolierung oder auch nur Verlangsamung des Verkehrs zwischen der Nord- und Südseite des Gotthards leisten.

Natürlich können wir die Notwendigkeit dieser Unterhaltsarbeiten am Tunnel nachvollziehen, doch die vom Bundesamt für Strassen (ASTRA) vorgesehene Schliessung von 900 Tagen hätte nicht nur für die Kantone Tessin, Uri und Graubünden, sondern für das ganze Land schwerwiegende Konsequenzen. Wir sind überzeugt, dass die gesamte Schweiz in Mitleidenschaft gezogen würde.

Leider müssen wir davon ausgehen, dass negative Auswirkungen für die Anrainerregionen des Gotthards nicht nur wahrscheinlich, sondern eine Gewissheit sind. Bestenfalls können wir von einem Risiko sprechen, doch wollen wir dieses Risiko nicht eingehen, da wir der festen Überzeugung sind, dass es "kantonsfähigere" Lösungen gibt.

Bislang konnte uns das ASTRA keine Garantien geben. So gelangte unsere Kantonsregierung nach eingehenden Überlegungen zum Schluss, dass folgende Schritte erforderlich sind:

- Bau einer zweiten Röhre,
- Sanierung des bestehenden Tunnels,

anschliessender Betrieb beider Röhren,  
bei jeweils einspuriger Nutzung

Es wird also keine zusätzlichen Fahrstreifen geben, und die von der Bundesverfassung und der Alpeninitiative geforderte Beschränkung des Transitvolumens wird eingehalten. Aber zwei getrennten Röhren bieten mehr Verkehrssicherheit.

Alle Prognosen über die wirtschaftlichen Auswirkungen einer Schliessung des GST beruhen zwangsweise auf nicht gefestigten Schätzungen. Vieles wird von der Entwicklung des Verkehrsvolumens abhängen. In seinem Bericht vom Dezember 2010 geht das ASTRA davon aus, dass die Verlagerungsziele bis 2020 umgesetzt sein werden (höchstens 1'900 LKWs pro Werktag im GST).

Leider wissen wir jedoch, dass diese Umsetzung nur schwer zu erreichen sein wird. Nicht zuletzt weil uns die bilateralen Abkommen mit der EU, namentlich das Landverkehrsabkommen, die Hände binden. Wir können den alpenquerenden Transitverkehr nicht kontingentieren und dessen Preise nicht erhöhen.

Ich hoffe, dass der Bundesrat die flankierenden Massnahmen mit Blick auf ein realistischeres Verkehrsvolumen ausgestaltet, also rund 3'200 LKWs/Tag. Wir sind gespannt auf die Prognosen und Analysen des Bundesrates in seinem für Dezember 2011 erwarteten Verlagerungsbericht und werden uns diese mit grossem Interesse ansehen.

Aus diesem Grund und gestützt auf die anderen Folgerungen aus der Studie des Komitees ist in unseren Augen die Variante Bau einer zweiten Röhre ohne Anstieg des Transitverkehrs ernsthaft in Betracht zu ziehen und umzusetzen. Die Variante Bau einer zweiten Röhre ohne Anstieg des Transitverkehrs ist unserer Meinung nach ernsthaft in Betracht zu ziehen und umzusetzen.

Anderenfalls gehen wir davon aus, dass die Auswirkungen für die Kantonswirtschaft untragbar sind. Die Unternehmungen könnten gezwungen sein, ihren Standort und somit Arbeitsplätze auf die Alpennordseite zu verlagern. Produzenten und Exporteure von Frischprodukten in die deutsche Schweiz könnten zur Aufgabe dieser Märkte gezwungen sein. Auch der Tourismus würde erheblichen Schaden erleiden und einige Strukturen ganz aufgeben müssen. In unserem Kanton sowie in Graubünden würde es zu einem Verkehrschaos und entsprechenden negativen Auswirkungen auf die Umwelt kommen.

Wir sind überzeugt, dass diese Situation vermeidbar ist, zum Wohle aller Betroffenen.