

*del 17 febbraio 1999*

1. La galleria stradale del San Gottardo è stata pianificata e progettata negli anni settanta. # stata costruita secondo norme di sicurezza molto severe che soddisfano tuttora ampiamente il livello della tecnica. In caso di sostituzione o riparazione di taluni impianti vengono ovviamente impiegate tecniche di punta. La galleria è dotata di diversi dispositivi per garantire la sicurezza: gallerie di sicurezza, aree rifugio ogni 250 metri, aree di sosta, alimentazione elettrica ininterrotta, sistema di videosorveglianza ed estintori. Inoltre, quattro membri del corpo pompieri di Göschenen e Airolo altamente addestrati sono pronti ad intervenire 24 ore su 24. Tuttavia, poiché la galleria non è sufficientemente equipaggiata per il trasporto di ingenti quantità di materie pericolose, si è dovuto limitare questi tipi di trasporti e organizzare controlli della polizia per assicurare il rispetto delle quantità autorizzate.

Tutte queste misure tecniche ed organizzative permettono di ridurre il numero di incidenti e di limitarne i danni; come sugli altri tratti stradali non possono tuttavia essere eliminati tutti i rischi.

2. Le autostrade sono più sicure rispetto alle semi-autostrade a due corsie prive di separazione tra i due sensi di marcia, come è il caso della galleria del San Gottardo. Questo parametro era già conosciuto al momento di costruire la galleria; tuttavia su questo tronco il numero di incidenti e feriti è molto inferiore rispetto alle altre strade a due corsie prive di separazione, ed è pari circa alla media degli incidenti registrati sulle autostrade. Nella galleria del San Gottardo sono stati registrati 673 incidenti fino alla fine del 1997, vale a dire un incidente ogni 2,2 milioni di veicoli/chilometro; nella galleria del Seelisberg il loro numero è stato di 181, ossia un incidente ogni 4,9 milioni di veicoli/chilometro. Nella galleria del San Gottardo, rispetto a quella del Seelisberg, si è dunque verificato un numero di incidenti pari a più del doppio. Invece, per quanto riguarda gli incidenti mortali, le cifre sono quasi identiche: un morto ogni 104 milioni di veicoli/chilometro nella galleria del San Gottardo e un morto ogni 111 milioni di veicoli/chilometro nella galleria del Seelisberg.

3. L'età degli impianti e l'intensificarsi del traffico richiedono un dispendio di tempo e di mezzi finanziari sempre maggiore. Ciò vale per l'insieme della rete stradale e soprattutto per la galleria del San Gottardo, dove, per i motivi sopra citati, i singoli impianti devono essere rinnovati in continuazione. Il concetto di pianificazione della manutenzione è stato messo a punto negli anni novanta; esso permette una veduta d'insieme dello stato e della probabile durata di vita degli impianti stradali. Questo strumento di lavoro è regolarmente aggiornato, consentendo così di organizzare in modo ottimale i tempi di intervento. In tal modo, panne improvvise che obbligherebbero alla chiusura della galleria per motivi tecnici possono essere evitate. L'introduzione della strategia di pianificazione permette inoltre di concentrare tutti i lavori in galleria e di effettuarli nel corso di tre settimane, suddividendoli in quattro notti a settimana (con chiusura al traffico dalle ore 20.00 alle ore 05.00). Fino ad oggi è stato possibile riparare contemporaneamente anche i danni causati dagli incidenti. Ciononostante, visto l'aumento dei lavori di manutenzione, la galleria dovrà essere chiusa al traffico una settimana in più all'anno. Le chiusure notturne non saranno tuttavia sufficienti quando si dovranno sostituire i rivestimenti, lavori che saranno necessari però solo tra una decina d'anni. Altri lavori di risanamento, che richiedono una chiusura completa della galleria, per il momento non sono previsti.

4. Un ampliamento della strada del San Gottardo, come proposto indirettamente dall'autore dell'interpellanza, non può essere preso in considerazione, poiché l'articolo costituzionale sulla protezione delle Alpi e la legge sul transito stradale nella regione alpina vietano di aumentarne la capacità. D'altro canto il Consiglio federale intende trasferire il trasporto merci dalla strada alla ferrovia. Ora, gli esiti delle votazioni popolari del secondo semestre del 1998 hanno creato tutte le premesse per concretizzare tale obiettivo.

Inoltre, le statistiche mostrano chiaramente che il traffico pesante causa raramente ingorghi o intralci di lunga durata. Di norma è il traffico dei pendolari e il traffico di automobile a lunga distanza che causa intoppi a livello locale. Questo vale anche per la galleria del San Gottardo dove il traffico aumenta generalmente durante il fine settimana e i giorni festivi, quando il traffico pesante è ridotto o addirittura inesistente. In tempi normali la viabilità stradale è quindi garantita. D'altra parte nel Mittelland vi sono tronchi quasi quotidianamente intasati, come è il caso della galleria del Baregg. Il Consiglio federale non ritiene tuttavia giustificato ampliare un'autostrada solo per far fronte a ingorghi puntuali e di breve durata.