

Conferenza stampa «Garantire il futuro delle strade nazionali – Sì»

Comunicato stampa

Zurigo, 5 luglio 2024

Le strade nazionali sono un importante tassello nella rete dei trasporti

Il 24 novembre 2024 voteremo sulla Fase di potenziamento 2023 delle strade nazionali PROSTRA. I sei sottoprogetti sono destinati a eliminare i colli di bottiglia e a migliorare il flusso del traffico sulle strade nazionali. Solo se il traffico scorre senza intoppi sulle autostrade, le città e i comuni possono essere sgravati dal traffico di transito e la sicurezza stradale può essere migliorata. Le autostrade sono un tassello fondamentale della rete complessiva dei trasporti. Abbiamo bisogno di entrambe le cose: ferrovia e strada! La proposta è quindi nell'interesse di tutti gli utenti della strada ed è sostenuta da un'ampia alleanza tra politica, economia e società.

«Tutti vogliamo muoverci. La mobilità è una parte importante della nostra vita. Ci porta da A a B e viceversa quando facciamo i pendolari. Porta le merci dove ne abbiamo bisogno. Ed è anche un pezzo di libertà che oggi diamo quasi per scontato.» - così ha aperto la conferenza stampa il presidente dell'Unione svizzera delle arti e mestieri usam e consigliere ticinese agli Stati «Centro», Fabio Regazzi. «La mobilità richiede infrastrutture. Ferroviarie e stradali. Ambedue devono essere mantenute. Entrambe sono tasselli importanti della rete di trasporto svizzera», ha continuato Fabio Regazzi. Il finanziamento di questa manutenzione è indipendente dal bilancio federale ordinario. I fondi per le strade nazionali provengono dal Fondo nazionale per le strade e i trasporti d'agglomerato (FOSTRA), che è finanziato dagli utenti della strada. Per esempio, tramite la vignetta autostradale, la tassa di circolazione o anche la sovrattassa sul carburante.

PROSTRA va a beneficio anche del trasporto pubblico

«In qualità di presidente di LITRA, il servizio di informazione per il trasporto pubblico, mi sono sempre impegnato a favore di infrastrutture di trasporto efficienti e di servizi di trasporto pubblico attrattivi. Come già per il potenziamento della ferrovia, sostengo quindi anche le fasi di ampliamento previste per la rete delle strade nazionali.», ha detto Martin Candinas, consigliere nazionale «Centro» del canton Grigioni.

«Dopo l'approvazione da parte del parlamento, in primavera, degli adeguamenti alle fasi di espansione delle ferrovie già decise, è logico che anche la salvaguardia dell'infrastruttura e le fasi d'ampliamento della rete delle strade nazionali possano essere pianificate a lungo termine e messe in atto. Ciò andrà a vantaggio anche del trasporto pubblico. Infatti, l'infrastruttura stradale, che gestisce gran parte del trasporto delle persone, è già oggi

spesso sovraccarica e in futuro dovrà far fronte a volumi di traffico ancora maggiori. La maggior parte delle code si verifica negli agglomerati urbani, dove si sovrappongono diverse modalità di trasporto. Una rete autostradale efficiente può dare sollievo agli agglomerati urbani, impedendo al traffico di dirottare verso le città e i villaggi e alleggerendo così la pressione sul trasporto pubblico su strada», ha spiegato Martin Candinas.

Adeguamento urgente e necessario

«L'eliminazione dei colli di bottiglia sulle strade nazionali è assolutamente necessaria per adeguare le infrastrutture alle crescenti esigenze della Svizzera», ha detto Christophe Reymond, direttore generale del Centre patronal. «Ciò vale particolarmente per la regione di Vaud-Ginevra, dove la popolazione cresce molto più rapidamente che nel resto del paese (+25.000 abitanti nel '23). Sia per Vaud che per Ginevra, questo progetto è in realtà solo un aggiustamento, non uno sviluppo», ha continuato Christophe Reymond».

L'autostrada A1 tra Losanna e Ginevra è stata progettata negli anni Cinquanta. Nella regione di Nyon, la popolazione è più che triplicata, passando da 29.000 a 107.00 abitanti. «In Svizzera, sono poche le aree che hanno registrato una tale crescita.», ha affermato Christophe Reymond.

Le esigenze di mobilità nella regione del lago di Ginevra sono aumentate notevolmente. Ogni giorno vi transitano 90.000 veicoli, mentre la A1 tra Losanna e Ginevra era stata progettata per soli 20.000 veicoli.

Se il progetto POSTRA verrà respinto a novembre, nei prossimi anni il numero di ingorghi stradali esploderà. E ciò non toccherà solo gli utenti della strada, bensì si ripercuoterà anche sull'economia e quindi su molti posti di lavoro. Costi di trasporto più elevati porteranno a prezzi più cari per i prodotti. Il progetto su cui voteremo il 24 novembre riguarda quindi tutti noi, e dobbiamo votare un deciso SÌ!», ha concluso Christophe Reymond.

Strade nazionali efficienti

«Se le strade cantonali e comunali sono i piccoli e medi affluenti, l'autostrada è il fiume principale che assorbe, incanala e ridistribuisce la maggior parte del volume di traffico. Questo fa delle nostre autostrade una delle infrastrutture di trasporto più efficienti, se non la più efficiente in assoluto.», ha detto il presidente centrale del Touring Clubs Svizzero, Peter Goetschi. L'efficienza della nostra rete autostradale si evince, tra l'altro, dal rapporto tra la sua lunghezza e il volume di traffico che gestisce. «Pur rappresentando poco meno del 3% dell'intera rete stradale svizzera, le autostrade assorbono e convogliano il 45% di tutti i chilometri percorsi dai veicoli. E il trasporto merci copre circa il 70% del suo chilometraggio sulle strade nazionali» ha continuato Peter Goetschi. Questo ulteriore sviluppo della rete di strade nazionali ha luogo in modo molto mirato. La fase di potenziamento 2023 comprende sei progetti su tratti autostradali particolarmente trafficati. Tra questi, tre gallerie. Ciò rende l'ampliamento molto efficiente dal punto di vista territoriale, con l'impiego di un totale di 8

**Per una Svizzera
che avanza**

ettari di aree per la rotazione delle colture. «Ciò corrisponde a circa 11 campi da calcio, che devono essere interamente compensati a favore dell'agricoltura», ha affermato Peter Goetschi.

Pericoloso traffico di aggiramento e PMI particolarmente colpite

La consigliera nazionale UDC del canton Turgovia ha sottolineato come abbia preso parte a questa conferenza stampa non solo come imprenditrice PMI e consigliera nazionale, ma anche come madre di un bambino che presto andrà all'asilo e si incontrerà con i suoi amichetti per giocare nel quartiere. «Al momento abitiamo ancora in un quartiere tranquillo, ma il fenomeno del «percorso alternativo» è evidente anche qui. I pendolari temono le code sugli assi autostradali e compiono deviazioni». La nostra infrastruttura di trasporto ha più di 60 anni e quindi non è stata progettata per le dimensioni e le esigenze della popolazione di oggi. Il risultato è che code e traffico d'aggiramento sono continuo aumento. L'anno scorso abbiamo avuto oltre 48.800 ore di coda, con un aumento del 22,4% rispetto all'anno precedente. Le code comportano costi elevati, perché quando si verificano ritardi l'efficienza ne risente. Se la nostra forza lavoro è bloccata nelle code, non può svolgere il proprio lavoro. Solo sulle strade nazionali, i colli di bottiglia costano attualmente circa 1,2 miliardi di franchi svizzeri l'anno; sulla rete stradale nel suo complesso, il costo raggiunge i 3 miliardi di franchi svizzeri. Ecco perché è urgente eliminare in modo mirato i colli di bottiglia», Diana Gutjahr ne è convinta. L'esempio del Gubrist dimostra che nei sei mesi successivi all'apertura del terzo tubo della galleria, il traffico sulle zone a valle della rete stradale, tipicamente considerate percorsi alternativi al Gubrist, è diminuito fino al 20%. «Per noi commercianti, le code sulle autostrade sono particolarmente dannose perché, per esempio, non possiamo semplicemente passare al trasporto merci su rotaia e siamo meno in grado di ribaltare i costi sostenuti rispetto alle grandi aziende».

Le code sono un duplice rischio per la sicurezza

«Per i servizi di soccorso il tempo è fondamentale », dice il comandante dei vigili del fuoco professionisti Martin Karrer. Se durante il tragitto i servizi di emergenza rimangono bloccati in un ingorgo, perdono parecchi minuti, che possono fare la differenza tra la vita e la morte. Sulle strade congestionate, è difficile per gli utenti della strada formare una corsia di soccorso sufficientemente ampia. «I colli di bottiglia, in cui spesso si formano code anche in assenza di incidenti, rappresentano un duplice rischio per la sicurezza. In primo luogo, come descritto in precedenza, ostacolano il passaggio dei servizi di soccorso e, in secondo luogo, sui tratti di strada congestionati si verifica un numero di incidenti superiore alla media», ha detto Martin Karrer. «Una rimozione dei colli di bottiglia, come il terzo tubo della galleria di Gubrist ha dimostrato che il rischio di incidenti può essere ridotto del 75%. Il rischio di incidenti sulle autostrade è relativamente basso rispetto al resto della rete di trasporto. Sebbene le strade nazionali rappresentino il 41% di tutto il traffico stradale e il 74% del traffico merci, solo il 14% degli incidenti si verifica su di esse», ha spiegato Martin Karrer. Ciò significa che, per ragioni di sicurezza, abbiamo un grande interesse a garantire che il traffico rimanga sulle autostrade e non devii verso i centri abitati.»

Ulteriori informazioni

Fabio Regazzi, consigliere agli Stati «Centro», presidente usam, cell. 079 253 12 74

Martin Candinas, consigliere nazionale «Centro», cell. 078 841 66 86

Christophe Reymond, direttore generale Centre Patronal, cell. 079 621 12 05

Peter Goetschi, presidente centrale TCS, cell. 079 247 23 04

Diana Gutjahr, consigliera nazionale UDC, cell. 079 668 10 03

Martin Karrer, comandante vigili del fuoco professionisti, cell. 079 350 34 24

**Per una Svizzera
che avanza**