

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

## Comunicato stampa

Zurigo, 05 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**

## Conferenza stampa «garantire il futuro delle strade nazionali - Sì»

### Introduzione di Fabio Regazzi, Presidente Unione svizzera delle arti e mestieri usam, consigliere agli Stati «Centro» TI

Gentili Signore e Signori, egregi giornalisti,

desidero darvi il benvenuto alla nostra conferenza stampa. Il 24 novembre voteremo su una proposta estremamente importante per eliminare i colli di bottiglia sulle strade nazionali. Questa proposta di legge non solo è sostenuta dai gruppi parlamentari borghesi, dall'economia e da vari gruppi d'interesse, ma è anche nell'interesse di tutte le persone che utilizzano la strada.

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.

La mobilità richiede infrastrutture. Ferroviarie e stradali. Ambedue devono essere mantenute. Entrambe sono tasselli importanti della rete di trasporto svizzera. Il finanziamento di questa manutenzione è indipendente dal bilancio federale ordinario. Nel caso delle autostrade, i fondi provengono dal Fondo nazionale per le strade e i trasporti d'agglomerato (FOSTRA). Questo fondo è finanziato dagli utenti della strada. Basti pensare alla vignetta autostradale, alla tassa di circolazione o alla sovrattassa sul carburante che paghiamo alla pompa di benzina.

La manutenzione e l'eliminazione dei colli di bottiglia sulle strade nazionali sono un problema costante per la Confederazione. Il progetto di legge che voteremo a novembre fa parte del Programma di sviluppo strategico delle strade nazionali (PROSTRA).

Lo scorso settembre, il parlamento ha approvato in linea di massima cinque dei progetti di eliminazione di colli di bottiglia proposti dal Consiglio federale e ne ha aggiunto un altro nella Svizzera francese. Si tratta dei progetti Wankdorf-Schönbühl, Schönbühl-Kirchberg, Rosenberg-Tunnel di San Gallo, Rhein-Tunnel di Basilea e Fäsenstaub-Tunnel di Sciaffusa. Nella Svizzera francese è prevista l'eliminazione del collo di bottiglia tra Ginevra e Nyon.

Si tratta quindi di sei progetti di cui la metà riguarda delle gallerie. In altre parole, progetti che consentono di risparmiare spazio e di migliorare la qualità di vita delle persone residenti.

Signore e signori, tutti noi beneficiamo di un sistema di strade nazionali ben funzionante. Le persone residenti in prossimità dei nodi stradali, che vengono risparmiate dal traffico di attraversamento, i pendolari, che non

perdono tempo a causa delle code, le nostre PMI, che possono lavorare in modo ottimale grazie alla puntualità delle consegne, e tutti noi, con scaffali sempre riempiti in tempo quando andiamo a fare la spesa.

Sono ora lieto di passare la parola ai miei colleghi di comitato. Si tratta del collega consigliere nazionale Martin Candinas, che è anche membro della Commissione per i trasporti e le telecomunicazioni, del direttore generale del «Centre Patronal» Christophe Reymond in rappresentanza della Svizzera romanda, del presidente del Touring Club Svizzero Peter Goetschi, della collega consigliera e imprenditrice Diana Gutjahr e, in rappresentanza del settore della sicurezza, del comandante dei vigili del fuoco professionisti Marti Karrer.

Martin, a Te la parola.

**Per una Svizzera  
che avanza**

## Conferenza stampa «garantire il futuro delle strade nazionali - Sì»

### Intervento Martin Candinas, Consigliere nazionale «Centro» GR

Gentili Signore e Signori, egregi giornalisti,

non posso che essere d'accordo con il presidente dell'USAM. La rete dei trasporti ha bisogno sia della ferrovia che della strada. Le autostrade sono un tassello assolutamente fondamentale della rete di trasporto svizzera. Da esse dipende gran parte del trasporto delle persone e delle merci. 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.

In Svizzera abbiamo bisogno di buone infrastrutture di mobilità sia per il trasporto pubblico che per quello privato. Per questo motivo, all'epoca ho sostenuto la creazione del FOISTRA e ora sto facendo lo stesso per la fase di ampliamento delle strade nazionali 2023. Per il funzionamento della nostra società e per il successo dell'economia svizzera è essenziale disporre di infrastrutture di trasporto competitive. A tal fine, è fondamentale che le reti ferroviarie e stradali siano mantenute in linea con la domanda e ampliate laddove necessario. 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 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.

Viceversa, il trasporto pubblico dovrà svolgere un ruolo ancora più importante nella nostra mobilità futura, proprio nell'interesse degli automobilisti. Per esempio, questo potenziale è particolarmente grande nel traffico del tempo libero, che è responsabile di quasi la metà dei nostri spostamenti. È quindi ancora più importante che i servizi di trasporto pubblico riescano a tenere il passo con la crescita demografica ed economica e, allo stesso tempo, ad attirare più clienti verso il trasporto pubblico con offerte aggiuntive. Questa è un'altra misura necessaria per alleggerire in modo sostenibile l'intera rete stradale ed evitare così le code.

# Conferenza stampa «garantire il futuro delle strade nazionali - Sì»

## Intervento Christophe Reymond, Direttore generale Centre Patronal

### Nyon-Le Vengeron : un'autostrada che necessita di riparazioni

La nuova fase di potenziamento delle autostrade è assolutamente necessaria per adeguare le infrastrutture alle crescenti esigenze della Svizzera. Ciò è particolarmente vero nella 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.

L'oggetto su cui gli Svizzeri voteranno a novembre mira ad adattare l'offerta alle esigenze di mobilità della popolazione... e non il contrario, che sarebbe molto più costoso per la società! Inoltre, l'obiettivo non è quello di aumentare la capacità in modo indiscriminato, ma di aumentarla in modo ragionato, solo sulle tratte congestionate vicino alle grandi città. Le parole chiave sono proporzionalità ed economicità.

Di fronte al costante aumento del traffico, la Confederazione ha adottato una serie di misure tecniche per mantenere la funzionalità delle strade nazionali, senza procedere a lavori di estensione della capacità. Tuttavia, queste misure tecniche stanno raggiungendo i loro limiti, soprattutto nelle aree a forte crescita demografica ed economica, come la regione del lago di Ginevra. A questo proposito, le cifre relative alle ore trascorse nelle code in Svizzera (50.000 entro il 2023!) sono chiare e dovrebbero preoccuparci.

Per questo motivo le Camere e il Consiglio federale hanno deciso l'allargamento dell'autostrada A1 tra Nyon e Le Vengeron (GE) da 2x2 a 2x3 corsie. Nel corso degli anni, questo tratto autostradale sulle rive del Lago di Ginevra è diventato una «zona rossa» della rete autostradale svizzera. L'infrastruttura stradale non ha tenuto il passo con l'evoluzione delle necessità. L'autostrada A1 tra Losanna e Ginevra è stata progettata negli anni Cinquanta. Dalla sua inaugurazione nel 1964, non è praticamente cambiata, anche se la popolazione della regione è cresciuta in modo significativo. La popolazione del canton Vaud è raddoppiata! Quanto alla regione di Nyon, la sua popolazione è più che triplicata, passando da 29.000 a 107.00 abitanti (+270%! ). In Svizzera, sono poche le aree che hanno registrato una tale crescita.

Le esigenze di mobilità nella regione del lago di Ginevra sono quindi aumentate notevolmente e la tratta Nyon-Le Vengeron non riesce più a soddisfare la domanda. Anzi, rischia addirittura la saturazione totale. Ogni giorno vi transitano 90.000 veicoli, mentre la A1 tra Losanna e Ginevra era stata progettata per soli 20.000 veicoli. Secondo l'Ufficio federale delle strade (USTRA), la tratta Nyon-Ginevra è una delle più congestionate della Svizzera. Ha addirittura raggiunto il livello 3/3, ossia lo stesso livello di diversi assi stradali di Zurigo. Inoltre, le previsioni indicano una continuazione delle attuali dinamiche demografiche. Possiamo quindi aspettarci un ulteriore aumento del traffico nei prossimi anni.



Più code sulle autostrade significano anche più traffico sulle strade cantonali e comunali. I villaggi vodesi e ginevrini lungo l'autostrada assorbono già un traffico supplementare quando l'A1 è congestionata. Senza allargamento, la situazione rischia di peggiorare. C'è motivo di temere un aumento del numero di incidenti, in particolare di pedoni e ciclisti, perché le strade cantonali lungo il lago di Ginevra sono strette e inadatte al traffico di massa. Mantenere il traffico di transito su un'autostrada adeguata è quindi uno dei principali argomenti a favore dell'allargamento della tratta Nyon-Le Vengeron.

L'allargamento dell'autostrada tra Nyon e Le Vengeron si svilupperà su una tratta di 19 chilometri e richiederà ovviamente la riassegnazione di alcuni appezzamenti di terreno. Tuttavia, è importante notare che le superfici agricole interessate da questo progetto sono minime. Tra Nyon e Le Vengeron sono limitate a 3,3 ettari, il che equivale più o meno a 4 campi da calcio. Considerati i vantaggi di questo progetto - poiché un'autostrada è un'infrastruttura altamente efficiente in termini di passeggeri trasportati per metro quadrato costruito (circa 8 persone-chilometro contro i 2,5 della ferrovia nel 2021) - questo esproprio è quindi del tutto accettabile. Inoltre, parallelamente ai futuri lavori di allargamento, la Confederazione sta pianificando misure di protezione dal rumore, di tutela dei biotopi e di canalizzazione delle acque. Anche l'impatto sulla biosfera sarà quindi limitato.

In conclusione, l'azione intrapresa dalle autorità federali tra Nyon e Le Vengeron è fondamentale. Bisogna essere chiari. Se questa proposta verrà respinta a novembre, nei prossimi anni il numero di ingorghi stradali esploderà. Questi ingorghi non riguarderanno solo gli utenti della strada. Si ripercuoteranno anche sull'economia e quindi su molti posti di lavoro. Anche i consumatori ne risentiranno. Pagheranno prezzi relativamente più alti per i loro prodotti, a causa dei costi di trasporto più elevati. La questione su cui voteremo il 24 novembre riguarda quindi tutti noi, e dobbiamo votare un deciso SÌ!

**Per una Svizzera  
che avanza**

# Conferenza stampa «garantire il futuro delle strade nazionali - Sì»

## Intervento Peter Goetschi, Presidente centrale Touring Club Svizzero

Gentili Signore e Signori, egregi giornalisti,

anche il TCS sostiene con convinzione – nell'interesse dei suoi 1.6 milioni di soci - la fase di potenziamento 2023 delle strade nazionali e quindi gli investimenti mirati nella nostra rete autostradale.

La nostra mobilità consiste in una molteplicità di mezzi di trasporto che utilizziamo per spostarci in aria, sull'acqua e, soprattutto, sulla terra ferma. Solo quando i singoli tasselli del puzzle si incastrano tra loro - strada e ferrovia, trasporto pubblico, trasporto privato lento e motorizzato - prende forma il nostro collaudato sistema di trasporto complessivo, su cui si basano la prosperità e la qualità di vita della Svizzera.

Il fatto che abbiamo bisogno di tutti i tasselli del puzzle per una mobilità funzionante, è evidenziato molto bene da alcuni dati generali:

- Nel 2022, il trasporto terrestre svizzero ha percorso 122 miliardi di passeggeri-chilometro. L'84% di questa considerevole distanza è stata percorsa su strada, comprendendo il trasporto privato motorizzato, il trasporto pubblico e il traffico lento. Circa il 16% dei chilometri è stato percorso su rotaia.
- Nello stesso anno, le prestazioni del trasporto merci sono state pari a circa 28 miliardi di chilometri-veicolo, con una ripartizione del 62% su strada e 38% su ferrovia.

In breve: abbiamo bisogno della ferrovia e della strada!

Nell'ambito delle infrastrutture stradali, le autostrade sono un tassello indispensabile del puzzle. E per una buona ragione. 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.

L'efficienza della nostra rete autostradale si evince, tra l'altro, dal rapporto tra la sua lunghezza e l'impressionante 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. Il trasporto merci su strada copre circa il 70% del suo chilometraggio sulle strade nazionali.

Dobbiamo mantenere efficiente questo tassello del puzzle. Perché laddove ci sono colli di bottiglia e il traffico si ingorga, aumenta il rischio di incidenti. Un'infrastruttura ben concepita migliora il flusso del traffico e quindi la sicurezza stradale per tutti gli utenti. È il caso della tangenziale nord di Zurigo,

dove gli incidenti sono diminuiti di quasi il 75% dopo la ristrutturazione.

Allo stesso tempo, la rete stradale limitrofa viene alleggerita e il traffico d'aggiramento verso le città e i comuni viene ridotto. In questo modo, non solo viene migliorata anche la sicurezza nelle aree urbane - non da ultimo per i ciclisti e i pedoni, no, la concentrazione del traffico sugli assi sviluppati a questo scopo riduce anche l'inquinamento acustico e da gas di scarico nelle aree urbane.

Infine, è importante sottolineare che l'ulteriore sviluppo della nostra rete stradale avviene in modo mirato e basato sulle esigenze. La fase di potenziamento 2023 comprende sei progetti su tratti autostradali particolarmente congestionati. Tra questi ci sono tre gallerie. Ciò rende l'ampliamento molto efficiente dal punto di vista territoriale, con un totale di 8 ettari di aree per la rotazione delle colture. Ciò corrisponde a circa 11 campi da calcio, che saranno interamente compensati a favore dell'agricoltura.

Il finanziamento, come ha sottolineato il consigliere agli Stati Regazzi, è assicurato. I fondi investiti provengono dagli utenti della strada, conformemente al principio «dalla strada per la strada». Questo principio, confermato dal popolo svizzero nel 2014 e nel 2017 con l'approvazione del FOSTRA e del FIF, ha dimostrato la sua validità. Né la cassa federale né i contribuenti subiranno un ulteriore onere.

Conclusione.

La fase di potenziamento 2023 è un investimento molto importante in un tassello indispensabile del puzzle della nostra mobilità complessiva: le autostrade. La nostra rete di strade nazionali è altamente efficiente, sicura e contribuisce a proteggere le nostre città e i nostri comuni dal traffico eccessivo e dall'inquinamento ambientale.

Affinché in Svizzera possiamo anche in futuro contare su un'efficiente infrastruttura di mobilità, il TCS sostiene la Fase di potenziamento 2023 delle strade nazionali – un Sì il 24 novembre è importante!

**Per una Svizzera  
che avanza**

## Conferenza stampa «garantire il futuro delle strade nazionali - Sì»

### Intervento Diana Gutjahr, Imprenditrice PMI, consigliera nazionale UDC / TG

Gentili Signore e Signori, egregi giornalisti,

sono stata annunciata come imprenditrice di PMI e consigliera nazionale, il che è certamente vero. Ma sono anche seduta qui come madre di un bambino che presto andrà all'asilo e si incontrerà con i suoi amichetti per giocare nel quartiere. Al momento viviamo 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. Signore e signori, dobbiamo esserne consapevoli: 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. Qual è il risultato? Code e traffico d'aggiramento in continuo aumento. L'anno scorso abbiamo avuto oltre 48.800 ore di coda, con un aumento del 22,4% rispetto all'anno precedente. I dati mostrano chiaramente che la rete autostradale sta raggiungendo i suoi limiti. 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 autostrade, 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.

L'esempio del Gubrist lo dimostra: 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%. Sono convinta che l'eliminazione dei colli di bottiglia nelle gallerie dei cantoni limitrofi di Sciaffusa e San Gallo porterà anch'essa a una sensibile riduzione del traffico alternativo. Anche nel mio cantone natale, Turgovia, è in corso un progetto per alleggerire il traffico di attraversamento nelle città. PROSTRA è quindi un programma a lungo termine che si articola in varie fasi, e che prevede anche opzioni di implementazione future, a beneficio di tutta la Svizzera.

Le code sono un peso per l'intera Svizzera. Comportano costi elevati perché, in caso di ritardi, l'efficienza ne risente. Se gli operai sono bloccati nelle code, non possono svolgere il loro lavoro e sono assenti laddove sono necessari, ossia nel cantiere o presso i clienti. I ritardi nella catena di fornitura rendono i prodotti più costosi o addirittura impediscono di evadere le ordinazioni.

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. Anche la distribuzione capillare dopo il trasporto su rotaia rimane irrisolta e pone grandi difficoltà.

Quale imprenditrice e rappresentante di PMI, sostengo quindi pienamente la proposta PROSTRA e quindi un'infrastruttura sostenibile. Strade sicure = cittadini soddisfatti, quindi andiamo avanti insieme.

**Per una Svizzera  
che avanza**

## Conferenza stampa «garantire il futuro delle strade nazionali - Sì»

### Intervento Martin Karrer, Comandante dei vigili del fuoco professionisti, consigliere cantonale BL

Gentili Signore e Signori, egregi giornalisti,

per i servizi di soccorso il tempo è fondamentale. Quando si soccorrono feriti gravi, si applica la cosiddetta «ora d'oro». Gli studi hanno dimostrato che le probabilità di sopravvivenza dei pazienti dopo un incidente sono migliori se vengono curati in ospedale entro un'ora. A seconda della lesione, il tempo può essere più lungo o decisamente più breve. Un'ora sembra un tempo lungo. Tuttavia, va notato che il tempo viene contato a partire dal momento in cui si verifica la lesione grave. Riconoscere la situazione di emergenza, allertare i servizi di soccorso e farli arrivare sul posto può richiedere facilmente più di 20 minuti. Se durante il tragitto i servizi di emergenza rimangono bloccati in un ingorgo, perdono ulteriori 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. In particolare per i veicoli dei vigili del fuoco, che pure sono generalmente chiamati sul luogo dell'incidente, i quali sono molto larghi. Gli utenti della strada spesso lo dimenticano. Soprattutto se hanno già visto passare l'auto della polizia e l'ambulanza.

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. Come la rimozione dei colli di bottiglia possa aumentare la sicurezza, lo dimostra l'esempio di Gubrist. Il terzo tubo della galleria ha ridotto il rischio di incidenti 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. 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. La deviazione del traffico non solo è pericolosa per i residenti, ma ostacola anche i servizi di soccorso. Nelle aree urbane, i vigili del fuoco devono essere sul posto entro 10 minuti dall'allarme. In molte città e villaggi questo è sempre più difficile. Le misure di moderazione del traffico di solito portano a una congestione ancora maggiore, che rende ancora più difficile il passaggio. Se a questo si aggiunge il traffico d'aggiramento, i servizi di soccorso si trovano di fronte a notevoli difficoltà nel rispettare le tempistiche di arrivo sulla scena di un incidente.

Come potete vedere, signore e signori, eliminare i colli di bottiglia sulla nostra rete stradale è un investimento per la sicurezza di tutti noi.

**Per una Svizzera  
che avanza**

**Für eine Schweiz,  
die vorwärtskommt**



**JA**

24. Nov. 2024  
Sicherung der  
Nationalstrassen



[zusammen-vorwaertskommen.ch](https://zusammen-vorwaertskommen.ch)

**Per una Svizzera  
che avanza**



**sì**

24 nov. 2024  
Garantire il futuro  
delle strade nazionali



[avanzare-insieme.ch](https://avanzare-insieme.ch)

**Pour une Suisse  
qui avance**



**OUI**

24 nov. 2024  
Assurer le futur des  
routes nationales



[avancer-ensemble.ch](https://avancer-ensemble.ch)