

Il Consiglio di Stato

Signora
Michela Delcò Petralli
Deputata al Gran Consiglio

Interrogazione del 26 gennaio 2016 n. 13.16 Conseguenze per la salute, la qualità di vita e la spesa pubblica del raddoppio della galleria autostradale del Gottardo. 60 milioni all'anno la spesa sanitaria?

Signora deputata,

ci riferiamo alla sua interrogazione del 26 gennaio 2016 e prima di entrare nel merito delle singole domande vorremmo esprimere alcune considerazioni di carattere generale.

Lo scrivente Governo condivide pienamente le conclusioni degli autori dell'articolo citato nell'interrogazione, vale a dire che i costi esterni del traffico e le conseguenze di questo non da ultimo sulla salute vanno debitamente tenute in conto nelle politiche del traffico e della mobilità.

L'interrogazione cita in particolare i danni di salute causati dalle cosiddette polveri fini o sottili. È comprovato che una breve esposizione a polveri sottili può irritare i polmoni e causare broncocostrizione, tosse e difficoltà respiratorie. Un'esposizione prolungata invece può causare dei danni a livello cellulare e addirittura anche indurre cancro.

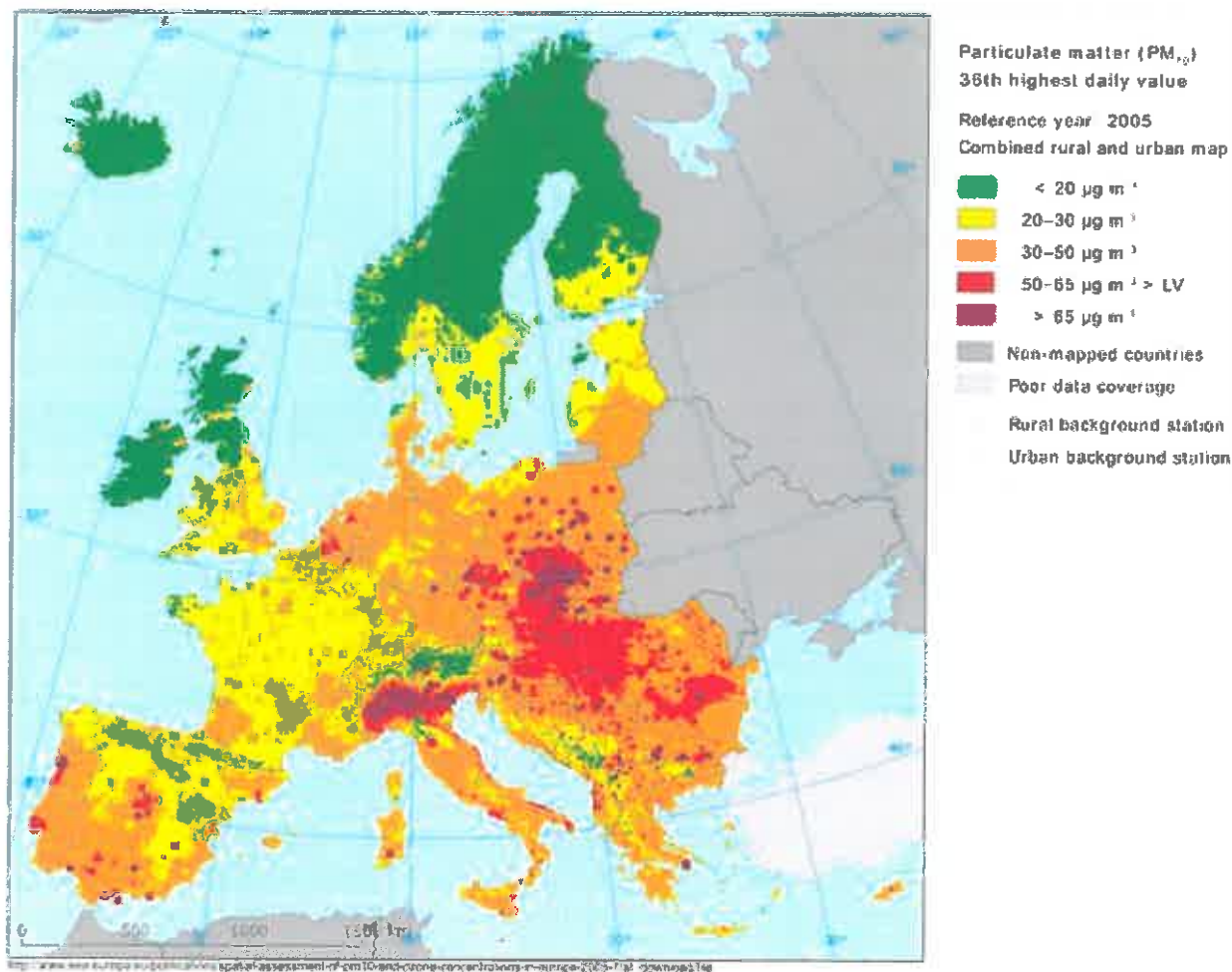
Bisogna tener conto del fatto che i trasporti non sono l'unica e – a dipendenza dal tipo di polvere fine, dalle condizioni meteo e dal luogo – neanche necessariamente la principale fonte d'emissione di polveri sottili. Contribuiscono pure l'industria e l'artigianato, l'agricoltura e la selvicoltura ma pure le economie domestiche, ad esempio con l'accensione di fuochi all'aperto o di camini, in particolare la combustione di scarti e rifiuti di ogni genere.

I trasporti contribuiscono alla formazione delle PM10 soprattutto mediante l'abrasione e l'usura (freni e pneumatici), la risospensione della polvere depositata sulle strade, ma anche attraverso l'emissione dei gas di scarico.

Le principali emissioni nocive del traffico sono costituite da ossidi di azoto (NOx), polveri fini (PM10), distinte a loro volta in gas di scarico e particelle prodotte dall'abrasione, nonché da fuliggine. La fuliggine cancerogena generata nei processi incompleti di combustione è particolarmente problematica per la salute. La tecnologia dei motori e del post-trattamento dei gas di scarico permette di ridurre gli NOx e le PM10 derivanti dai processi di combustione. Invece le polveri fini causate da processi meccanici di abrasione di freni, binari, ruote, pneumatici e pavimentazioni nonché da messa in sospensione delle polveri stradali o ferroviari finora non possono essere ridotte attraverso interventi di tipo tecnologico.

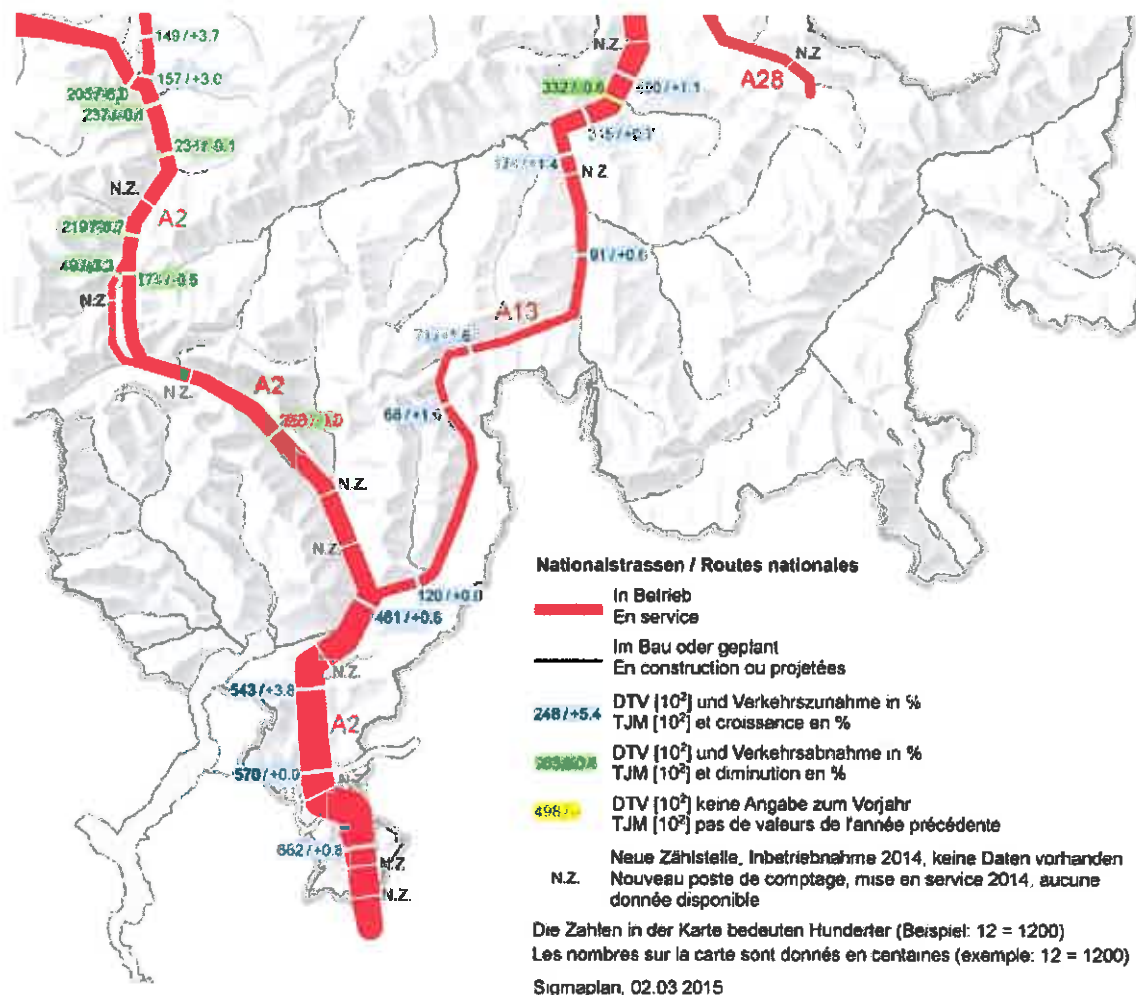
Dall'inizio delle misurazioni molti indicatori dell'inquinamento atmosferico lungo l'asse di transito nord-sud sono sensibilmente scesi, pur rimanendo ancora insoddisfacenti specialmente a sud delle Alpi. Sono ancora troppo elevati in particolare i livelli di diossido d'azoto (NO₂) e di fuliggine.

La regione più colpita dalle emissioni nocive del traffico del nostro Cantone è il Mendrisiotto, e questo a causa della vicinanza con la pianura padana, una delle regioni con una concentrazione di polveri fini più alte del continente, come si evince da questa immagine elaborata dall'Agenzia spaziale europea:



Il Mendrisiotto è inoltre, assieme al Luganese, la regione che presenta la densità del traffico più alta del Cantone. Con un traffico medio giornaliero nel tunnel del San Salvatore di 66'200 veicoli il traffico è infatti superiore al traffico nel tunnel del San Gottardo per un fattore 4 circa.

Il traffico nel Mendrisiotto e nel Luganese dipende pertanto solo marginalmente dal collegamento autostradale del San Gottardo: a influire in maniera decisiva è il traffico transfrontaliero, che è aumentato da circa 25'000 veicoli giornalieri nel 2000 a oltre 50'000 nel 2014, mentre il traffico sull'asse del Gottardo è rimasto stabile, con tendenza a un leggero calo negli anni in particolare per quel che riguarda i numeri di camion:



Fonte: <http://www.astra.admin.ch/verkehr> 1

Lo scrivente Consiglio intende impegnarsi anche in futuro per una efficace politica del trasferimento e norme volte a sfruttare appieno le potenzialità tecnologiche di riduzione dell'inquinamento (ad esempio norme EURO VI) al fine di ridurre ulteriormente l'inquinamento atmosferico dovuto al traffico.

Dopo questa premessa, rispondiamo come segue alle singole domande:

1. Prima di invitare la popolazione del Ticino a votare sì al raddoppio della galleria autostradale del San Gottardo si è fatto eseguire uno studio sull'impatto per l'ambiente, il benessere, la salute e i costi sanitari che tale raddoppio di capacità di transito comporta per i cittadini di questo cantone, ed in particolare per quelli stanziati lungo la fascia autostradale (111 km) dell'autostrada?

Il prossimo 28 febbraio la popolazione sarà chiamata ad esprimersi su due varianti di risanamento del tunnel autostradale del San Gottardo.

La soluzione di risanamento proposta dal Consiglio federale dopo una approfondita analisi di oltre 200 varianti, e approvata dal Parlamento, prevede la costruzione di un tunnel di risanamento senza aumento di capacità.

Un aumento di capacità non è necessario per permettere il risanamento del tunnel esistente. Un aumento di capacità è inoltre vietato dall'art. 84 cpv. 3 della Costituzione federale (articolo sulla protezione delle Alpi), approvato in votazione popolare nel 1994 (in Ticino con il 63,8% dei voti).

Questo divieto verrà inoltre precisato tramite una modifica della legge federale concernente il transito stradale nella regione alpina volta a limitare esplicitamente la capacità a una corsia di marcia per direzione.

La variante di risanamento alternativa prevede la messa in esercizio di una doppia navetta ferroviaria provvisoria per gestire il traffico durante la pluriennale chiusura del tunnel autostradale per risanamento: una nel nuovo tunnel di base tra Biasca ed Erstfeld per il traffico pesante e un'altra per i veicoli leggeri tra Airolo e Göschenen. Anche questa variante di risanamento non prevede un aumento di capacità. Le stazioni di carico e di scarico dovranno infatti essere smantellate a risanamento concluso, e il materiale rotabile rivenduto o rotamato, in ossequio al divieto costituzionale di aumentare le capacità di transito nella regione alpina.

Il Governo del Canton Ticino si è espresso a favore della variante di risanamento proposta dal Consiglio federale per una serie di ragioni, documentate in dettaglio sul sito internet: www.ti.ch/risanamento-gottardo Tra queste ragioni figura non da ultimo la volontà del Governo di non voler minare la politica del trasferimento delle merci dalla strada alla ferrovia: per realizzare la variante di risanamento con navette nel nuovo tunnel di base sarebbe infatti necessario deviare una parte dei regolari treni merci sulla vecchia linea di montagna, riducendo così la competitività della ferrovia rispetto alla strada e minando pertanto la politica del trasferimento che invece auspichiamo poter rafforzare con l'apertura del nuovo tunnel di base. Questo nuovo tunnel in pianura in effetti non è stato pensato per realizzare un'autostrada viaggiante e dunque il trasporto di interi *camion* (inclusi i camionisti) tra Erstfeld e Biasca, soluzione che non aiuterebbe alcunché ad alleggerire il carico di traffico sulla rete stradale del cantone a sud di Biasca, ma per favorire il trasporto di *merci* (container) da frontiera a frontiera. Solo la costruzione di un tunnel di risanamento senza aumento di capacità sull'asse stradale può assicurare che la capacità del tunnel di base ferroviario possa essere utilizzata a pieno per i treni merci e dunque per rafforzare la politica del trasferimento e togliere traffico dalle strade anche nella regione più colpita dalle polveri fini in Ticino, vale a dire il Mendrisiotto.

2. Quali sono i risultati e quali sono le conseguenze sulla spesa sanitaria ed in generale sulla spesa pubblica?

Dato che nessuna delle due varianti di risanamento prevede un aumento di capacità, e pertanto un aumento di traffico, il Governo non ha eseguito studi d'impatto come quelli indicati nell'interrogazione prima di prendere posizione a favore della variante di risanamento del Consiglio federale.

3. Lo studio pubblicato nel 2008 è stato aggiornato. Quali i risultati?

A nostra conoscenza, gli autori dell'articolo citato nell'interrogazione non hanno mai pubblicato un aggiornamento.

Segnaliamo che il Consiglio federale presenta ogni due anni un rapporto concernente la situazione del trasferimento del traffico, accessibile facilmente sul sito web dell'Ufficio federale dei trasporti UFT. L'ultimo rapporto è stato pubblicato a inizio dicembre 2015. In questo ambito, l'Ufficio federale dell'ambiente (UFAM) è incaricato di monitorare le conseguenze del traffico merci transalpino sull'ambiente.

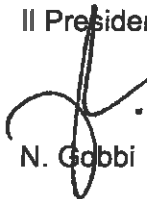
Grazie alla collaborazione tra l'UFAM e i Cantoni di Basilea Campagna (BL), Lucerna (LU), Uri (UR), Ticino (TI) e Grigioni (GR), dal 2003 lungo gli assi di transito della A2 (San Gottardo) e della A13 (San Bernardino) vengono misurati l'inquinamento atmosferico e quello fonico. Per quanto riguarda il traffico su rotaia, lo sviluppo del rumore lungo le linee del San Gottardo e del Lötschberg è monitorato dall'Ufficio federale dei trasporti (UFT) nell'ambito del progetto di risanamento fonico delle ferrovie.

Il tempo impiegato per l'elaborazione della presente risposta ammonta complessivamente a 2,5 ore.

Voglia gradire, signora deputata, l'espressione della nostra stima.

PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente:



N. Gobbi

Il Cancelliere:



G. Gianella