

Comunicato stampa
Bern, 24 settembre 2024

Un Sì per più sicurezza, meno colli di bottiglia e meno traffico di aggiramento sulla nostra rete di strade nazionali

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

«Questo progetto è di estrema importanza. Per la popolazione, pendolari, residenti, per il traffico del tempo libero, per il turismo e, in generale, per l'intera economia con la sua logistica, le imprese commerciali e le PMI». Così ha aperto la conferenza stampa del comitato, il consigliere agli Stati del «Centro» Fabio Regazzi. Un Sì a questo progetto, significa Sì a meno colli di bottiglia sulle strade nazionali e quindi a meno code e a meno dannoso traffico di aggiramento. La proposta gode di un ampio consenso ed è sostenuta dal Consiglio federale e dal parlamento, dai partiti borghesi, dai gruppi parlamentari e dall'intera economia del nostro paese. Il progetto è anche un impegno a favore della mobilità.

La ferrovia e la strada sono due realtà che si integrano

«La rete delle strade nazionali è un tassello del puzzle della rete di trasporto complessiva. Tutti i tasselli si incastrano come in un grande puzzle. Sia il trasporto di passeggeri che quello di merci si basano su entrambe le modalità di trasporto», ha affermato il consigliere agli Stati PLR Thierry Burkart. Come esempio ha aggiunto che noi raggiungiamo la stazione ferroviaria in auto, prendiamo poi il treno per i viaggi più lunghi, o che trasportiamo le merci che ci arrivano da oltreoceano con il treno, per poi farle proseguire con il camion al supermercato o all'officina. Può solo essere dannoso se la ferrovia e la strada vengono messe in contrapposizione. Un trasferimento su larga scala dalla strada alla ferrovia e viceversa, non è assolutamente possibile. Perché in entrambi i sistemi ci sono dei colli di bottiglia.

Tutti noi paghiamo i costi causati dalle code

«Le code sulle nostre strade sono dannose per l'economia e per la società. Con oltre 48'800 ore di code solo sulle strade nazionali, l'anno scorso l'USTRA ha registrato un aumento del 22,4% rispetto all'anno precedente», ha spiegato il consigliere agli Stati PLR Pascal Broulis. Il tempo è denaro. Solo per le strade nazionali, ciò costa annualmente 1,2 miliardi di franchi». Costi che sono inevitabili se i lavoratori sono bloccati negli ingorghi, se ritardi nella catena di approvvigionamento rendono i prodotti più costosi o addirittura impediscono di evadere gli ordini. «E se ognuno di noi è bloccato in una coda nel traffico, perdiamo tempo che potrebbe essere investito meglio: al lavoro, in famiglia o nel tempo libero per rilassarci», ha affermato Pascal Broulis.

L'intero sistema di trasporti ne beneficia

«I progetti vengono avviati solo dove sono più urgenti e dove possono ottenere il massimo valore aggiunto. E cioè, dove attualmente ci sono gravi colli di bottiglia», ha detto il consigliere agli Stati Mauro Poggia. Come, per esempio in Svizzera romanda, con il progetto fra Nyon e Ginevra, che ha visto una crescita demografica di 25'000 abitanti nel 2023. Sia per il canton Vaud che per Ginevra, questo progetto non rappresenta quindi un ulteriore sviluppo, ma piuttosto un adeguamento alle esigenze della società odierna. Questo progetto è anche un buon esempio di come l'intero sistema di trasporti ne tragga beneficio. Oltre a eliminare la strozzatura sulla strada nazionale, con questo progetto si migliorerà anche il flusso di traffico sulla strada cantonale e l'efficienza degli svincoli autostradali.

Un aumento della sicurezza già finanziato

«Tutte e tutti noi utenti della strada paghiamo con i nostri pedaggi per una rete autostradale ben funzionante», ha detto il consigliere nazionale UDC Thomas Hurter. Questo mantenimento è finanziato indipendentemente dal bilancio federale ordinario, tramite tasse quali la vignetta autostradale, la tassa di circolazione o la sovrattassa sul carburante. Questi prelievi sono vincolati possono essere utilizzati solo per progetti autostradali e anche per progetti legati al traffico negli agglomerati. Il progetto del Fäsenstaubtunnel nel canton Sciaffusa è un buon esempio di convogliamento del traffico al di fuori o addirittura al di sotto delle aree abitate. Questo smistamento alleggerisce le località: c'è meno traffico, meno emissioni e la sicurezza stradale migliorata.

Fabbisogno di superfici coltivabili ridotto al minimo e totalmente compensato

La consigliera nazionale UDC Katrin Riem ha sottolineato come siano le imprese commerciali e le PMI a essere danneggiate dalle code stradali. Spesso non sono in grado di ribaltare sui clienti i costi aggiuntivi sostenuti e si ritrovano a dover sostenere l'esborso. Come commerciante, conosce fin troppo bene questa situazione e si rende conto che già oggi è necessario intervenire con urgenza. Quale, non sono solo commerciante, ma anche agricoltrice e agronoma, le stanno a cuore i nostri terreni agricoli e, in particolare, le aree destinate alla coltura in rotazione. Le strade hanno bisogno di spazio. Ma grazie ai grandi sforzi delle autorità responsabili e alla buona collaborazione con i vari gruppi di interesse, lo spazio necessario ha potuto essere ridotto al minimo, ossia a 1/3 dell'area globale, ed è completamente compensato mediante la rivalutazione.

«Sono stati raggiunti i migliori risultati possibili e, comunque, anche l'agricoltura dipende da una rete stradale ben funzionante» ha concluso Katja Riem.

Ambiente e sicurezza ne beneficiano

«Quando parliamo di traffico di aggiramento, parliamo sempre anche di sicurezza stradale», ha detto la consigliera nazionale del «Centro» Elisabeth Schneider-Schneiter. Nei sei mesi successivi all'apertura del terzo tubo del tunnel Gubrist, il traffico su tratti della rete stradale a valle, tipicamente considerati percorsi alternativi, è diminuito fino al 20%. Ciò significa meno code, meno tamponamenti, meno rischi per pedoni e ciclisti, e più facile passaggio dei veicoli d'emergenza. Il terzo tubo della galleria ha portato a una riduzione del 75% degli incidenti. Le code non sono solo un rischio per la sicurezza, ma inquinano anche l'ambiente. Infatti, il traffico stop-and-go emette una quantità di gas di scarico significativamente maggiore rispetto al traffico normale.

Ulteriori informazioni:

Consigliere agli Stati «Centro» (TI) Fabio Regazzi, Cell. 079 253 12 74

Consigliere agli Stati PLR (AG) Thierry Burkart, Cell. 079 828 55 81

Consigliere agli Stati PLR (VD) Pascal Broulis, Cell. 079 435 01 78

Consigliere agli Stati MCG (GE) Mauro Poggia, Cell. 079 595 55 55

Consigliere nazionale UDC (SH) Thomas Hurter, Cell. 079 634 51 79

Consigliera nazionale UDC(BE) Katja Riem, Cell. 079 775 74 55

Consigliera nazionale «Centro» (BL) Elisabeth Schneider-Schneiter, Cell. 079 702 86 64

24 nov. 2024