



Gottardo:
Raddoppio, adattamento alle
norme UE o risanamento ?

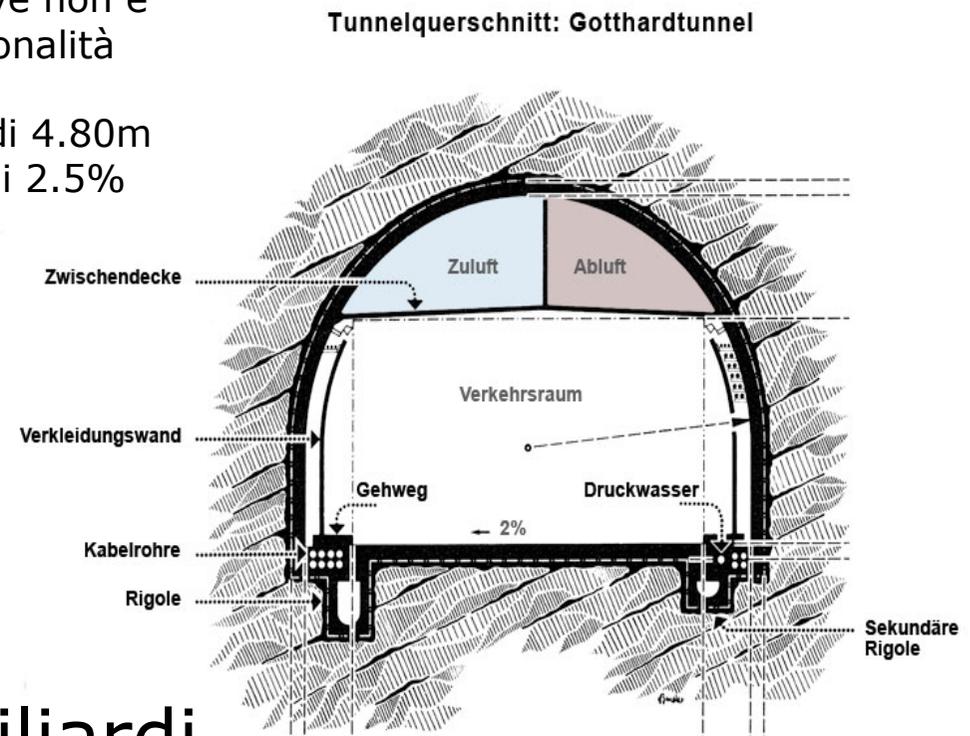
Stefan Krebs
RailValley

Risanamento senza adattamento alle norme UE dove non è rilevante per la sicurezza e per la funzionalità

- Nuovo rapporto USTRA: Nessuna chiusura fino al 2035 per lavori transitori
- Nessun adattamento alle norme UE dove non è rilevante per la sicurezza e per la funzionalità (vedi Arlberg, Austria)
 - Soletta intermedia 4.50m invece di 4.80m
 - Pendenza trasversale 2% invece di 2.5%
- Tenere conto degli sviluppi futuri
 - emissioni
 - sicurezza

Il Ticino non sarà mai isolato !

Costo: 0.25 – 0.4 miliardi



Paragone galleria ferroviaria e stradale



133 anni

In 133 anni:

Chiusura per risanamento 0

Risanamento ogni 35/40 anni 0



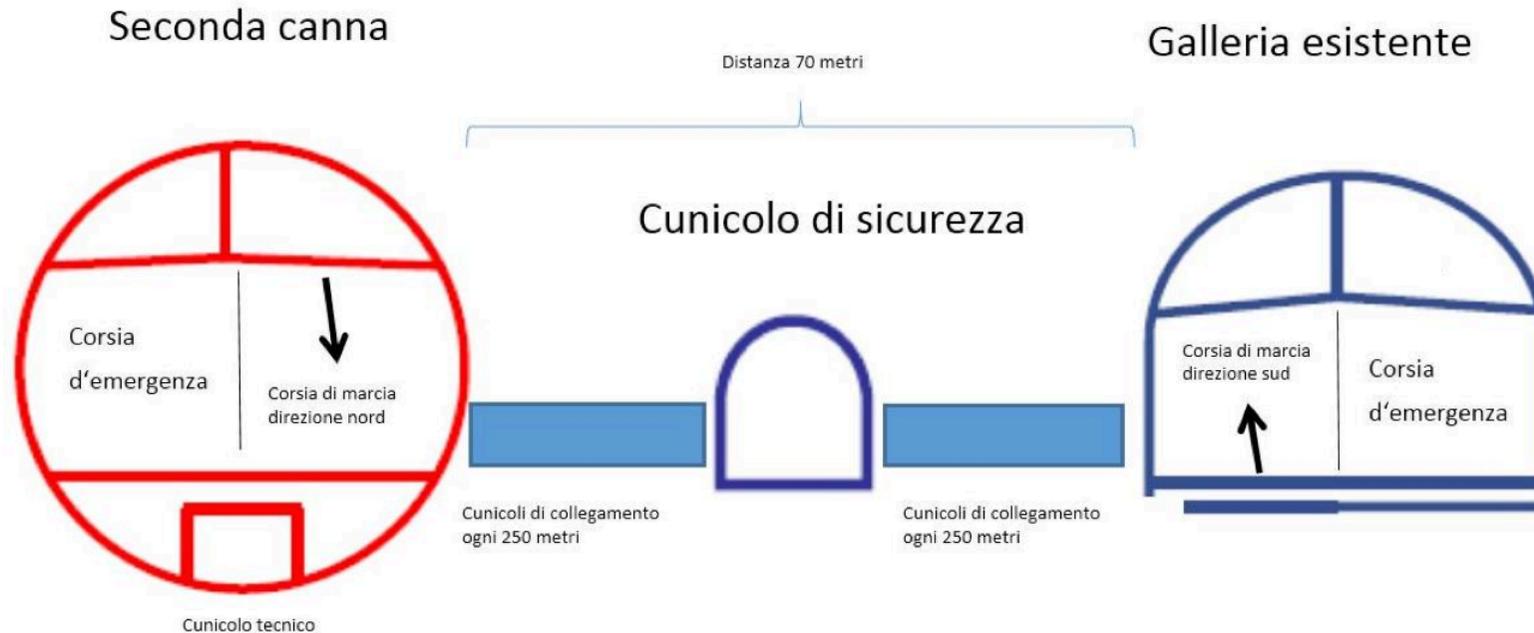
35 anni

I prossimi 133 anni:

Chiusura per risanamento: 12 anni ?

Risanamento ogni 35/40 anni 4 volte ?

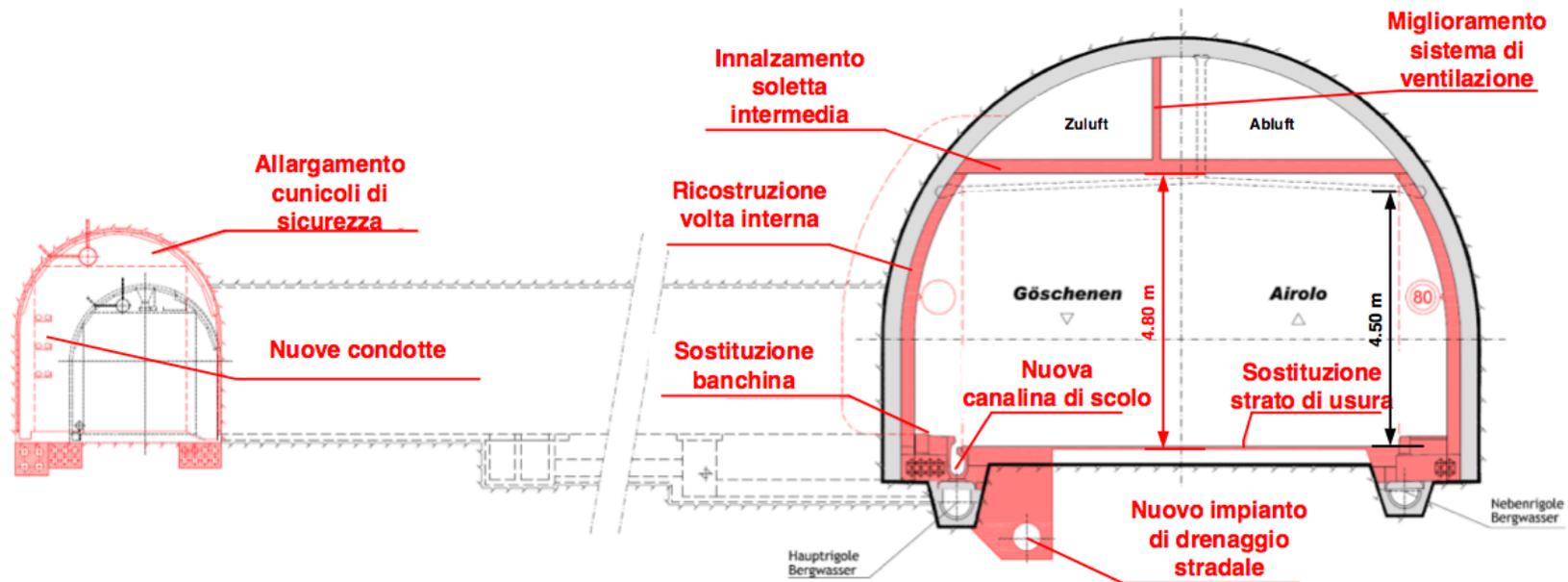
Proposta Consiglio Federale



1. Misure transitorie urgenti alla galleria esistente entro il 2035
2. Seconda galleria
3. Risanamento ed adattamento alle norme UE galleria esistente

Costo: 2.8 miliardi

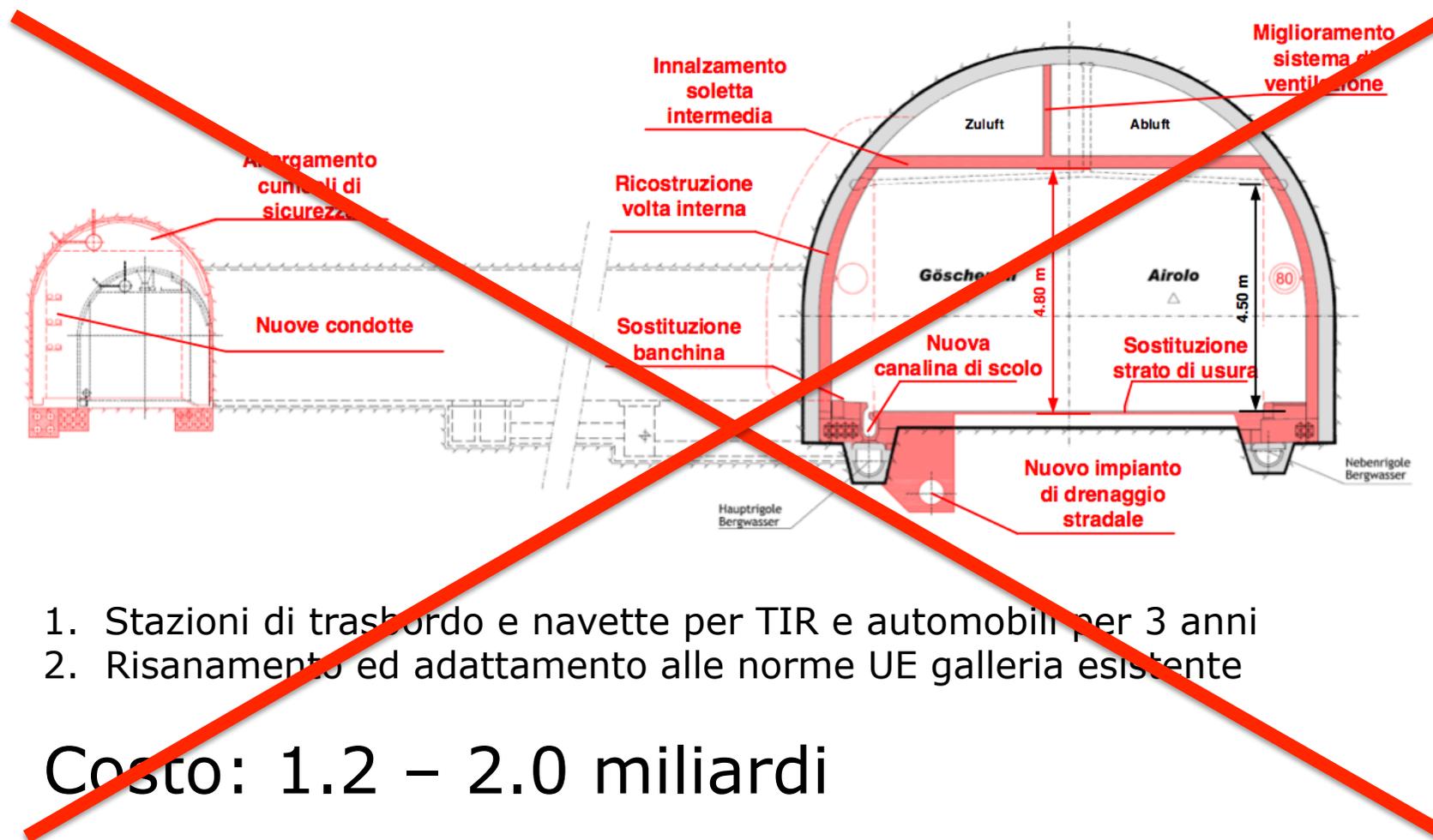
Adattamento alle norme UE senza raddoppio: ipotesi superata



1. Stazioni di trasbordo e navette per TIR e automobili per 3 anni
2. Risanamento ed adattamento alle norme UE galleria esistente

Costo: 1.2 – 2.0 miliardi

Adattamento alle norme UE senza raddoppio: ipotesi superata



1. Stazioni di trasbordo e navette per TIR e automobili per 3 anni
2. Risanamento ed adattamento alle norme UE galleria esistente

Costo: 1.2 – 2.0 miliardi

Non solo RailValley è di questo parere: NZZ del 2.2.2016

Neue Zürcher Zeitung

1+

MEINUNG & DEBATTE

Dienstag, 2. Februar 2016

Neue Zürcher Zeitung

Eine gelungene Resozialisierung des Täters
ist die beste Garantin für die öffentliche Sicherheit **SEITE 12**

Die Suche nach einem neuen Präsidenten
offenbart das personelle Vakuum in der Zürcher SVP **SEITE 13**

Ein Nein als Chance am Gotthard

Die Vorlage, welche die Sanierung des Gotthardstrassentunnels zum Anlass für den Bau einer zweiten Röhre nimmt, ist zurückzuweisen. Für die Instandhaltung des Bauwerks gibt es effizientere Lösungen. Von Paul Schneeberger

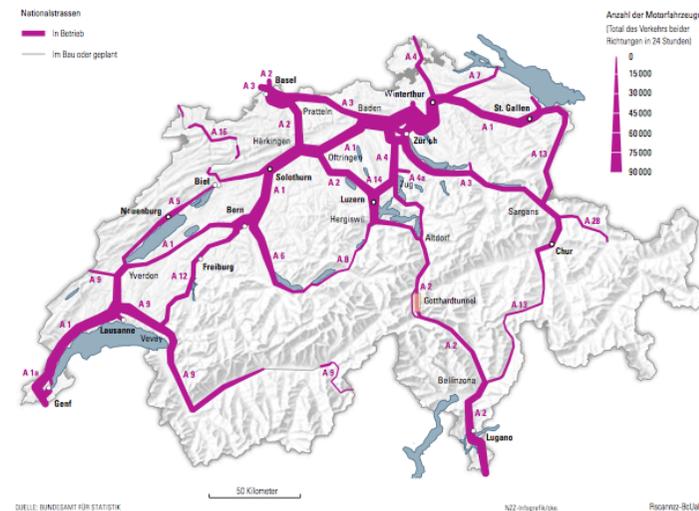
Auch wenn die Diskussion über die Vorlage zur Sanierung des Gotthardstrassentunnels Emotionen weckt: Die Intensität der Auseinandersetzung über die Frage, ob zwischen Göschenen und Airolo eine zweite Röhre für den Strassenverkehr gebohrt werden soll, ist weit geringer als vor zehn und vor zwanzig Jahren, als das Stimmvolk zum ersten und zum zweiten Mal darüber zu befinden hatte. Zum einen mag das der Tatsache geschuldet sein, dass der jetzt zur Diskussion stehende Ansatz mit der Sanierung des 36-jährigen Tunnelbauwerks verknüpft ist. Zum anderen hat die Stabilisierung des Transitverkehrs von Lastwagen durch die Schweizer Alpen in den letzten Jahren dazu geführt, dass dieses Thema die Massen nicht mehr gleich bewegt wie damals. Auch hat die Aufmerksamkeit, die Verkehrs- und Umweltfragen angesichts des Migrationsthemas gemessen, zumindest relativ abgenommen. Insofern steht die Diskussion über das Sanierungsprojekt am Gotthard, das an einem 20-jährigen Tabu rüttelt, im Schatten der Durchsetzungsinitiative.

Bauernschlau oder ineffizient

In diesem Kontext birgt die nächste eidgenössische Abstimmung ein Paradox. Während die Durchsetzungsinitiative den rigideren Vollzug einer per Volksinitiative in der Verfassung verankerten Bestimmung verlangt (die Ausschaltung krimineller Ausländer), droht im Falle des Gotthardstrassentunnels die Aushöhlung eines Pfeilers, auf dem der Vollzug eines anderen erfolgreichen Volksbegehrens ruht, der Alpeninitiative. Noch paradoxer ist, dass mit der SVP die stärkste Partei im ersten Fall Buchstaben-treue einfordert und sich im anderen Fall dafür engagiert, eine Voraussetzung zu schaffen, damit der Volkswille von einst relativiert werden kann.

Bundesrat und Parlament beteuern, die Vorlage zur Sanierung des Gotthardtunnels sei kein Angriff auf den Alpenschutz, der die Verlagerung des Gütertransitverkehrs auf die Bahn vorschreibt und den Ausbau der Transitstrassen im Alpenraum untersagt. Sie verweisen auf die ergänzende Bestimmung im Transitstrassengesetz, wonach beide

Durchschnittlicher Tagesverkehr auf den Nationalstrassen

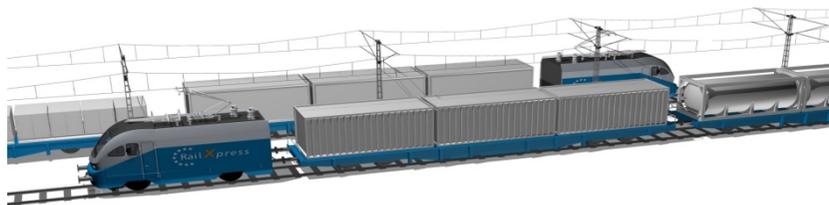


Perché non puntare sul futuro ?

Trasferimento **definitivo** su rotaia dei trasporti stradali con
La **TILO** delle merci !

Scopo del trasferimento: **250'000** autocarri entro 10 anni

Somma d'investimento: **607 milioni ammortizzabili**
Posti di lavoro creati: **725**



80 convogli TILO delle merci !
40 nord-sud, 40 est-ovest



Perché non puntare sul futuro ?

Bastien Girod, Verdi
09.3081 – Interpellanza

Aumentare la capacità dei tracciati

Testo depositato

5. Quale aumento della capacità dei tracciati è possibile attendersi dall'introduzione di treni merci navetta in grado di circolare ad almeno 120 chilometri all'ora e con una migliore accelerazione rispetto ai pesanti treni merci convenzionali?

Risposta del Consiglio Federale

5. La loro maggiore flessibilità per quanto concerne la dinamica di movimento ne consentirà molto probabilmente un impiego meno conflittuale con il traffico viaggiatori rispetto ai treni merci tradizionali, più pesanti, riducendo il rischio di ritardi e assicurando eventualmente un aumento delle capacità dei tracciati, che però non è possibile quantificare.

Perché non puntare sul futuro ?

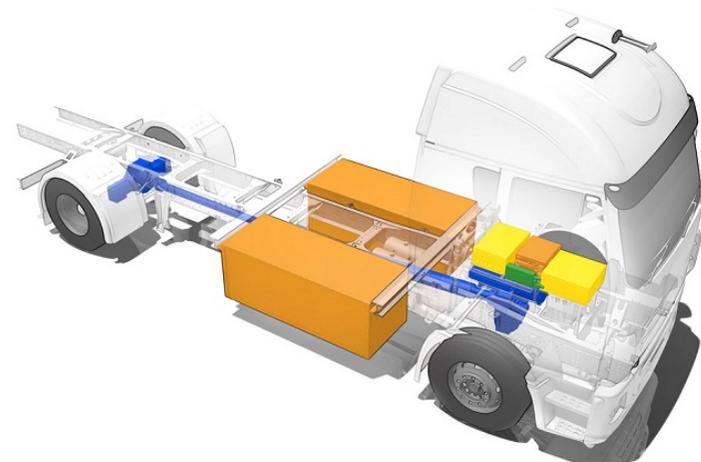
Tesla: Zero emissioni e guida automatica



Perché non puntare sul futuro ?

Cosa ci porta lo sviluppo tecnologico nei prossimi anni ?

Incremento dei motori elettrici e diminuzione dei motori a carburante



Influenza sull'areazione e l'evacuazione delle acque !



RailValley
www.railvalley.org

Via Astano 20
CH-6997 Sessa

Tel. 0041 79 240 49 58

E-mail: info@railvalley.org

Sito: www.railvalley.org
