



SCHWEIZERISCHER BUNDES RAT
 CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE
 CONSIGLIO FEDERALE SVIZZERO

Beschluss

Décision 25. Nov. 1987

Decisione

2126

Eingabe des Staatsrates des Kantons Tessin vom 23. Juni 1987 betreffend Bau einer zweiten Röhre für den Gotthardstrassentunnel

Aufgrund des Antrages des EVED vom 11. November 1987

Aufgrund der Ergebnisse des Mitberichtsverfahrens wird

beschlossen

1. Das Antwortschreiben auf die Eingabe des Staatsrates des Kantons Tessin vom 23. Juli 1987 wird mit Aenderungen gemäss Mitbericht des EFD vom 24.11.87 gutgeheissen.

2. Mitteilung:

An den Staatsrat des Kantons Tessin durch die Bundeskanzlei.

Für getreuen Auszug,
 der Protokollführer:

Im beiliegenden Schreibentwurf soll dem Staatsrat des Kantons Tessin dargelegt werden, aus welchen Gründen der Bundesrat zu Verzicht auf Weiterausbau des beschlossenen Nationalstrassennetzes fenthält.

Protokollauszug an:				
<input type="checkbox"/> ohne / <input checked="" type="checkbox"/> mit Beilage				
z.V.	z.K.	Dep.	Anz.	Akten
		EDA		
		EDI		
		EJPD		
		EMD		
	X	EFD	7	-
		EVD		
X		EVED	10	-
		BK		
		EFK		
		Fin.Del.		

EIDGENÖSSISCHES VERKEHRS- UND ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT

Schlumpf





128/17/66

3003 Bern, 11. November 1987

Nicht an die Presse

Beilagen:

- Entwurf des Beschlusses des Bundesrates

An den Bundesrat

- Schreiben des Staatsrates des Kantons Tessin vom 23. Juni 1987

Eingabe des Staatsrates des Kantons Tessin vom 23. Juni 1987
 betreffend Bau einer zweiten Röhre für den Gotthardstrassen-
 tunnel

Im Anschluss an den im Rahmen des Luftreinhaltekonzeptes (LRK) getroffenen Entscheid des Bundesrates betreffend einen Verzicht auf Erweiterung des Nationalstrassennetzes, d.h. insbesondere auf den Bau einer zweiten Röhre am Gotthardstrassentunnel, hat der Staatsrat des Kantons Tessin dem Bundesrat am 23. Juni 1987 eine Eingabe auf Wiedererwägung dieses Beschlusses eingereicht. Darin vertritt der Staatsrat des Kantons Tessin die Auffassung, der Beschluss des Bundesrates auf Verzicht einer zweiten Tunnelröhre am Gotthard sei im gegenwärtigen Zeitpunkt voreilig gefasst und unbegründet. Dieser Entscheid müsste richtigerweise nach demjenigen über den Eisenbahnbasistunnel gefällt werden.

Im beiliegenden Schreibenentwurf soll dem Staatsrat des Kantons Tessin dargelegt werden, aus welchen Gründen der Bundesrat am Verzicht auf Weiterausbau des beschlossenen Nationalstrassennetzes festhält.

Wir beantragen Ihnen, dem beiliegenden Beschlussesentwurf zuzustimmen.

EIDGENÖSSISCHES VERKEHRS- UND
 ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT

Schlumpf

Beilagen: Staatsrat des Kantons Tessin vom 23. Juli 1987

- Entwurf des Beschlussesdispositivs mit Antwortbrief des Bundesrates
- Schreiben des Staatsrates des Kantons Tessin vom 23. Juli 1987

Infurand des Antrages des EVED vom 11. November 1987

Protokollauszug an:

- EVED 10 Ex. Ergebnisse des Mitberichtsverfahrens wird

beschlossen

1. Das Antwortschreiben auf die Eingabe des Staatsrates des Kantons Tessin vom 23. Juli 1987 wird gutgeheissen.

2. Mitteilung:

An den Staatsrat des Kantons Tessin durch die Bundeskanzlei.

Für getreuen Auszug,
der Protokollführer:

IL CONSIGLIO DI STATO

DELLA REPUBBLICA E CANTONE DEL TESSINO

Eingabe des Staatsrates des Kantons Tessin vom 23. Juni 1987
betreffend Bau einer zweiten Röhre für den Gotthardstrassen-
tunnel

Aufgrund des Antrages des EVED vom 11. November 1987

Aufgrund der Ergebnisse des Mitberichtverfahrens wird

beschlossen

1. Das Antwortschreiben auf die Eingabe des Staatsrates des
Kantons Tessin vom 23. Juli 1987 wird gutgeheissen.

2. Mitteilung:

An den Staatsrat des Kantons Tessin durch die Bundeskanz-
lei.

Signor Presidente della Confederazione,
Signori Consiglieri Federali,

ci sia permesso, con questo scritto, il rispetto dal raddoppio della galleria del tunnel di Gotthard, cui il Consiglio Federale ha recentemente deciso di rinunciare.

Für getreuen Auszug,
der Protokollführer:

Il nostro parere è che il problema di un secondo tubo per il tunnel autostradale Airolo - Göschenen non sia ancora stato esaminato in tutti i suoi molti aspetti e che esso vada approfondito con attenzione e costanza.

Tenuto conto delle condizioni attuali del traffico, il raddoppio del tunnel risulta un collegamento naturale della nostra rete d'autostrade appare in particolare opportuno evitare, per di più in assenza di altri sbocchi, una diminuzione di sezione lungo un'arteria internazionale che si sviluppa verso sud e verso nord per migliaia di chilometri sempre con almeno quattro corsie. Va inoltre tenuto presente che la A2 è percorsa da un traffico sempre crescente: ciò significa che il bisogno di un collegamento a quattro corsie anche tra Airolo e Göschenen tende ad aumentare con il passare del tempo. Inoltre, anche per la esigenze della sicurezza degli utenti e dell'esercizio dall'opera, è probabile che si dovrà poter disporre di due tubi distinti.

IL CONSIGLIO DI STATO

DELLA REPUBBLICA E CANTONE DEL TICINO

No. 3235 cp 23

BUNDESKANZLEI	
25.06.87	A
<input type="checkbox"/>	EDA
<input type="checkbox"/>	EDI
<input type="checkbox"/>	EJPD
<input type="checkbox"/>	EMD
<input type="checkbox"/>	EFD
<input type="checkbox"/>	EVD
<input checked="" type="checkbox"/>	EVED
<input type="checkbox"/>	BK
Empfang bestätigt: X BRA	

Al

Consiglio Federale

3003 Berna

Bellinzona, 23 giugno 1987

3. JULI 1987	
Nr. 300	Gr. 128

N2

Concerne: raddoppio della galleria stradale del San Gottardo

Signor Presidente della Confederazione,
Signori Consiglieri federali,

ci sia permesso, con questo scritto, d'esprimerci sull'argomento del raddoppio della galleria autostradale del San Gottardo, cui il Consiglio federale ha recentemente deciso di rinunciare.

Il nostro parere è che il problema di un secondo tubo per il tunnel autostradale Airolo - Göschenen non sia ancora stato esaminato in tutti i suoi molti aspetti e che esso vada approfondito con attenzione e costanza.

Tenuto conto delle condizioni attuali del traffico, il raddoppio del tunnel risulta un complemento naturale della nostra rete d'autostrade: appare in particolare opportuno evitare, per di più in assenza di altri sbocchi, una diminuzione di sezione lungo un'arteria internazionale che si sviluppa verso sud e verso nord per migliaia di chilometri sempre con almeno quattro corsie. Va inoltre tenuto presente che la N2 è percorsa da un traffico sempre crescente: ciò significa che il bisogno di un collegamento a quattro corsie anche tra Airolo e Göschenen tende ad aumentare con il passare del tempo. Inoltre, anche per le esigenze della sicurezza degli utenti e dell'esercizio dell'opera, è probabile che si dovrà poter disporre di due tubi distinti.

128/17/66

3003 Bern, 11. november 1987

- 2 -

Nicht an die PresseAn den Bundesrat

Non riteniamo che la decisione d'abbandonare definitivamente il raddoppio della galleria possa essere presa nelle condizioni attuali. Al contrario, siamo dell'opinione che questa materia vada costantemente seguita, correlandola anche con le esigenze della protezione dell'ambiente e con gli effetti prevedibili sul resto della rete: grandi disagi possibili nelle comunicazioni locali nell'Alto Ticino e, analogamente, nella valle della Reuss, nel caso di mancata costruzione del secondo tubo, e possibili influssi negativi sulle arterie dirette ai valichi di confine con l'Italia, nell'altro caso.

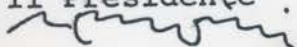
Il Consiglio di Stato del Cantone Ticino ritiene che, nell'ambito dell'approccio globale alla problematica del traffico, che vede l'Autorità ticinese proporre la costruzione di una galleria ferroviaria di base attraverso il San Gottardo in grado di fungere da alternativa parziale alla struttura stradale, la decisione di abbandonare l'eventuale raddoppio, in assenza di chiari programmi sul congruo sviluppo dei trasporti intermodali strada - rotaia, ripetutamente auspicato, appare prematura.

Alla luce di queste considerazioni, la decisione sul raddoppio della galleria stradale sarà da prendere soltanto dopo una valutazione ponderata dei vari aspetti dell'argomento, in particolare quando sarà stata chiarita la questione della linea ferroviaria di base.

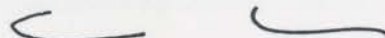
Vogliano gradire, signor Presidente della Confederazione e signori Consiglieri federali, l'espressione della nostra alta stima.

PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente



p.o. Il Cancelliere





128/17/66

3003 Bern, 11. November 1987

Nicht an die Presse

An den Bundesrat

Eingabe des Staatsrates des Kantons Tessin vom 23. Juni 1987
 betreffend Bau einer zweiten Röhre für den Gotthardstrassen-
 tunnel

Repubblica e Cantone del
 Ticino

6300 Bellinzona

Entwurf einer Antwort des BR d/i

Raddoppio della galleria stradale del
 San Gotardo

Sehr geehrter Herr Präsident
 Sehr geehrte Herren Staatsräte

In Ihrer Eingabe vom 23. Juni 1987 wenden Sie sich gegen den
 in Zusammenhang mit dem Luftreinhaltekonzept (LRK) getroffenen
 Entscheid unserer Behörde, darauf zu verzichten, der Bun-
 desversammlung Erweiterungen des beschlossenen Nationalstras-
 senetzes und insbesondere den Bau einer zweiten Röhre an
 Gotthardstrassentunnel zu beantragen. Sie bringen zum Aus-
 druck, ein derartiger Entscheid sei im jetzigen Zeitpunkt vor-
 eilig und unbegründet. Ein Entscheid über den Bau einer zwei-
 ten Tunnelröhre an Gotthard könne erst getroffen werden, wenn
 der Grundsatzentscheid über einen Eisenbahnbasistunnel gefällt
 sei.

Wir gestatten uns, unsere Auffassung in der Sache wie folgt zu
 begründen.

Der Bundesrat hat seinen Beschluss über den Verzicht auf den Weiterausbau des Nationalstrassennetzes als Massnahme zum LRK gefasst; ein Konzept, das die globale Zustimmung der eidg. Räte gefunden hat.

Seine Entscheidung, darauf zu verzichten, der Bundesversammlung in absehbarer Zeit den Bau einer zweiten Tunnelröhre am Gotthard zu beantragen, konnte der Bundesrat als dieser mit seiner Auffassung unserer Bevölkerung zusammenfällt Leistungssteigerung auf unsern Nord-Süd-Verkehrswegen anders zu legen. Nach dem grosszügigen Ausbau des Nationalstrassen-

Consiglio di Stato della
Repubblica e Cantone del
Ticino

6500 B e l l i n z o n a

Raddoppio della galleria stradale del San Gottardo

Sehr geehrter Herr Präsident

Sehr geehrte Herren Staatsräte

In Ihrer Eingabe vom 23. Juni 1987 wenden Sie sich gegen den im Zusammenhang mit dem Luftreinhaltekonzept (LRK) getroffenen Entscheid unserer Behörde, darauf zu verzichten, der Bundesversammlung Erweiterungen des beschlossenen Nationalstrassennetzes und insbesondere den Bau einer zweiten Röhre am Gotthardstrassentunnel zu beantragen. Sie bringen zum Ausdruck, ein derartiger Entscheid sei im jetzigen Zeitpunkt vorzeitig und unbegründet. Ein Entscheid über den Bau einer zweiten Tunnelröhre am Gotthard könne erst getroffen werden, wenn der Grundsatzentscheid über einen Eisenbahnbasistunnel gefällt sei.

Wir gestatten uns, unsere Auffassung in der Sache wie folgt zu begründen.

Der Bundesrat hat seinen Beschluss über den Verzicht auf den Weiterausbau des Nationalstrassennetzes als Massnahme zum LRK gefasst; ein Konzept, das die globale Zustimmung der eidg. Räte gefunden hat.

Seinen Entscheid, darauf zu verzichten, der Bundesversammlung in absehbarer Zeit den Bau einer zweiten Tunnelröhre am Gotthard zu beantragen, konnte der Bundesrat umso eher treffen, als dieser mit seiner Auffassung und derjenigen weiter Kreise unserer Bevölkerung zusammenfällt, die Prioritäten für eine Leistungssteigerung auf unsern Nord-Süd-Verkehrswegen anders zu legen. Nach dem grosszügigen Ausbau des Nationalstrassennetzes soll nun die Infrastruktur der Eisenbahn nachhaltig verbessert werden. Im Zusammenhang und als Ergänzung der Bahn 2000 soll eine neue Eisenbahntransversale durch die Alpen errichtet werden, unter anderem mit dem Ziel, die Nord-Süd-Routen des Nationalstrassennetzes von dem, die Strassen und die Umwelt stark belastenden Transit-Schwerverkehr zu entlasten. Die diesbezüglichen Entscheidungsgrundlagen werden noch im laufenden Jahre bereitgestellt. Gestützt darauf kann der Bundesrat 1988 eine Botschaft zuhanden der eidg. Räte verabschieden.

Es ist verständlich, dass sich in unserem Lande, angesichts der enormen hiefür erforderlichen finanziellen Mittel, nicht gleichzeitig beide Projektideen, nämlich eine neue Eisenbahntransversale durch die Alpen und ein zweiter Strassentunnel am Gotthard, verwirklichen lassen. Die Priorität gehört der Eisenbahn-Alpentransversale, die auch dem Strassenverkehr auf der Nord-Süd-Achse dient, indem sie ihn von Schwerverkehr entlastet.

Der im Rahmen des LRK gefasste Beschluss des Bundesrates auf Verzicht auf einen Weiterausbau des Nationalstrassennetzes ist ein Verwaltungsentscheid. Verwaltungsentscheide sind nicht endgültig; sie können - bei veränderten Verhältnissen - von

dannzumaligen Behörden wiederum geändert werden. Auch die Frage des Baues einer zweiten Tunnelröhre am Gotthard bleibt somit rechtlich einer Ueberprüfung aufgrund allfälliger neuer Erkenntnisse aus der Realisierung der neuen Eisenbahntransversale zugänglich.

Wir versichern Sie, sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Herren Staatsräte, unserer vorzüglichen Hochachtung.

Consentitoci di ricapitolare la nostra posizione.

Il nostro Consiglio ha im- Im Namen des Schweizerischen Bundesrates
ad ampliare la rete delle Der Bundespräsident
alternative della SIAT, a Der Bundeskanzler
rinunciare a proporre, in un secondo tubo per la galleria stradale del San Gottardo, il nostro
secondo tubo per la galleria stradale del San Gottardo, il nostro
Consiglio l'ha poi potuta tanto più facilmente pronunciare in
quanto essa collima con la convinzione, sua e d'ampie cerchie
della popolazione, che le priorità per un potenziamento delle vie
di trasporto Nord-Sud vanno incentrate altrimenti: dopo le grandio-
se ristrutturazioni della rete viaria occorre ormai migliorare a-
deguate l'infrastruttura ferroviaria.

3003 Bern,

In correlazione e complemento a "Ferrovia 2000", occorre costrui-
ra una nuova trasversale alpina, tra l'altro al fine di sgravare
di assi stradali Nord-Sud del traffico pesante di transito, tanto
dannoso sia alle strade sia all'ambiente. Le basi per le necessarie
decisioni saranno completate ancora quest'anno, affinché il nostro
Consiglio possa licenziare alle Camere il pertinente messaggio nel
1988.

Va da sé che il Paese non può proporsi, considerate l'enorme entità
dei mezzi necessari, di attuare contemporaneamente entrambi i pro-
getti: nuova trasversale alpina ferroviaria e raddoppio della gal-
leria stradale del San Gottardo. Così stando le cose, la priorità
va data alla trasversale ferroviaria, utile nel contempo al traf-
fico stradale Nord-Sud che sgraverà degli automezzi pesanti.

Il decreto, reso dal Consiglio federale nel quadro della SIAT, di
rinunciare ad ampliare la rete delle strade nazionali è di natura
amministrativa, il che significa che non è definitivo, bensì, in
consonanza col mutare del quadro circostante, senz'altro ri-
formabile. Quindi anche la costruzione d'un secondo tubo per la
galleria del San Gottardo resta giuridicamente riesaminabile, in
base alla configurazione fattuale che dovesse derivare dalla rea-
lizzazione della nuova trasversale ferroviaria.

Grazie, onorevoli signori, Presidente e Consiglieri, l'espressione
della nostra massima stima.

In nome del Consiglio federale svizzero
Il presidente della Confederazione:

3003 Bern, ...

Il cancelliere della Confederazione:

Für die DR-Sitzung

Onorevoli signori, Presidente e Consiglieri,

Con l'istanza del 23 giugno 1987, argomentate contro la nostra decisione, contestuale alla Strategia sull'inquinamento atmosferico (SIAT), di rinunciare di proporre alle Camere un ampliamento della rete delle strade nazionali, nonché il raddoppio della galleria stradale del San Gottardo; rilevate, in particolare, che tale decisione, oggi come oggi, appare prematura, presupponendo essa almeno il chiarimento della questione della linea ferroviaria di base.

Consentiteci di ricapitolare la nostra posizione.

Il nostro Consiglio ha impostato la sua decisione di rinunciare ad ampliare la rete delle strade nazionali come provvedimento alternativo della SIAT, approvata globalmente dalle Camere. La rinuncia a proporre, in un prevedibile futuro, alle Camere un secondo tubo per la galleria stradale del San Gottardo, il nostro Consiglio l'ha poi potuta tanto più facilmente pronunciare in quanto essa collima con la convinzione, sua e d'ampie cerchie della popolazione, che le priorità per un potenziamento delle vie di trasporto Nord-Sud vanno incentrate altrimenti: dopo la grandiosa ristrutturazione della rete viaria occorre ormai migliorare adeguatamente l'infrastruttura ferroviaria.

In correlazione e complemento a "Ferrovia 2000", occorre costruire una nuova trasversale alpina, tra l'altro al fine di sgravare gli assi stradali Nord-Sud dal traffico pesante di transito, tanto dannoso sia alle strade sia all'ambiente. Le basi per le necessarie decisioni saranno completate ancora quest'anno, affinché il nostro Consiglio possa licenziare alle Camere il pertinente messaggio nel 1988.

Va da sé che il Paese non può proporsi, considerata l'enorme entità dei mezzi necessari, di attuare contemporaneamente ambedue i progetti: nuova trasversale alpina ferroviaria e raddoppio della galleria stradale del San Gottardo. Così stando le cose, la priorità va data alla trasversale ferroviaria, utile nel contempo al traffico stradale Nord-Sud che sgraverà dagli automezzi pesanti.

Il decreto, reso dal Consiglio federale nel quadro della SIAT, di rinunciare ad ampliare la rete delle strade nazionali è di natura amministrativa, il che significa che non è definitivo, bensì, in consonanza col mutare del quadro circostanziale, senz'altro riformabile. Quindi anche la costruzione d'un secondo tubo per la galleria del San Gottardo resta giuridicamente riesaminabile, in base alla configurazione fattuale che dovesse derivare dalla realizzazione della nuova trasversale ferroviaria.

Gradite, onorevoli signori, Presidente e Consiglieri, l'espressione della nostra massima stima.

In nome del Consiglio federale svizzero
Il presidente della Confederazione:

3003 Berna, ...

Il cancelliere della Confederazione:



EIDGENÖSSISCHES FINANZDEPARTEMENT
 DÉPARTEMENT FÉDÉRAL DES FINANCES
 DIPARTIMENTO FEDERALE DELLE FINANZE

564.322

3003 Bern, 24. November 1987

Für die BR.-Sitzung
 vom 25. NOV. 1987

AusgeteiltAn den Bundesrat

Eingabe des Staatsrates des Kantons Tessin vom 23. Juni 1987
 betreffend Bau einer zweiten Röhre für den Gotthard-Strassen-
 tunnel

Mitbericht

zum Antrag des EVED vom 11. November 1987

Wir sind mit dem Antrag des EVED nur teilweise einverstanden
 und beantragen folgende Aenderung:

Antrag

Der dritte Absatz auf Seite 2 des Antwortbriefes ist zu
streichen und durch folgende Formulierung zu ersetzen:

"Bei einer Erhöhung der Kapazität des Gotthard-
 Strassentunnels würde die Umweltbelastung in
 der Leventina und auch im Urner Reusstal ein
 Mass erreichen, das von der Bevölkerung kaum
 mehr akzeptiert würde. Volkswirtschaftlich
 wäre es nicht sinnvoll, durch die gleichzei-
 tige Erstellung eines neuen Eisenbahnalpen-
 tunnels und eines zweiten Strassentunnels am
 Gotthard eine vorübergehende Spitzenkapazität
 im Tiefbau zu bewirken, die nachher wieder re-
 duziert werden müsste. Die Priorität gehört
 der Eisenbahn-Alpentransversale, die auch dem
 Strassenverkehr auf der Nord-Süd-Achse dient,
 indem sie ihn vom Schwerverkehr entlastet."



IL CONSIGLIO FEDERALE SVIZZERO

Consiglio di Stato
della Repubblica e
Cantone del Ticino

6500 B e l l i n z o n a

Fedeli e cari Confederati,

Con l'istanza del 23 giugno 1987, argomentate contro la nostra decisione, contestuale alla Strategia sull'inquinamento atmosferico (SIAT), di rinunciare di proporre alle Camere un ampliamento della rete delle strade nazionali, nonché il raddoppio della galleria stradale del San Gottardo; rilevate, in particolare, che tale decisione, oggi come oggi, appare prematura, presupponendo essa almeno il chiarimento della questione della linea ferroviaria di base.

Consentiteci di ricapitolare la nostra posizione.

Il nostro Consiglio ha impostato la sua decisione di rinunciare ad ampliare la rete delle strade nazionali come provvedimento attuativo della SIAT, approvata globalmente dalle Camere. La rinuncia a proporre, in un prevedibile futuro, alle Camere un secondo tubo della galleria stradale del San Gottardo, il nostro Consiglio l'ha poi potuta tanto più facilmente pronunciare in quanto essa collima con la convinzione, sua e d'ampie cerchie della popolazione, che le priorità per un potenziamento delle vie di trasporto Nord-Sud vanno incentrate altrimenti: dopo la grandiosa ristrutturazione della rete viaria occorre ormai migliorare adeguatamente l'infrastruttura ferroviaria.

In correlazione e complemento a "Ferrovia 2000", occorre costruire una nuova trasversale alpina ferroviaria, tra l'altro al fine di sgravare gli assi stradali Nord-Sud dal traffico pesante di transito, tanto dannoso sia alle strade sia all'ambiente. Le basi per le necessarie decisioni saranno completate ancora quest'anno, affinché il nostro Consiglio possa licenziare alle Camere il pertinente messaggio nel 1988.

Per contro, ove si aumentasse la capacità della galleria stradale del San Gottardo, l'inquinamento in Leventina, ma anche nel tratto urano della valle della Reuss, verrebbe a raggiungere un'entità tale da divenire pressoché inaccettabile alla popolazione. Dal profilo economico sarebbe illogico di creare al San Gottardo, costruendovi contemporaneamente la nuova galleria ferroviaria e il secondo tubo di quella stradale, una ipercapacità infrastrutturale, che dovrebbe successivamente venir ridotta. La priorità va data alla trasversale ferroviaria, utile nel contempo all'asse stradale Nord-Sud, che sgraverà dal traffico pesante.

Il decreto, reso dal Consiglio federale nel quadro della SIAT, di rinunciare ad ampliare la rete delle strade nazionali è di natura amministrativa, il che significa che non è definitivo, bensì, in consonanza col mutare del quadro circostanziale, senz'altro riformabile. Quindi anche la costruzione di un secondo tubo per la galleria del San Gottardo resta giuridicamente riesaminabile, in base alla configurazione fattuale che dovesse derivare dalla realizzazione della nuova trasversale ferroviaria.

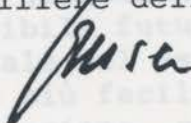
Cogliamo anche questa occasione, fedeli e cari Confederati, per raccomandarvi con noi alla protezione divina.

IN NOME DEL CONSIGLIO FEDERALE SVIZZERO

Il Presidente della Confederazione



Il Cancelliere della Confederazione



Berna, 25 novembre 1987



IL CONSIGLIO FEDERALE SVIZZERO

Consiglio di Stato
della Repubblica e
Cantone del Ticino

6500 B e l l i n z o n a

Fedeli e cari Confederati,

Con l'istanza del 23 giugno 1987, argomentate contro la nostra decisione, contestuale alla Strategia sull'inquinamento atmosferico (SIAT), di rinunciare di proporre alle Camere un ampliamento della rete delle strade nazionali, nonché il raddoppio della galleria stradale del San Gottardo; rilevate, in particolare, che tale decisione, oggi come oggi, appare prematura, presupponendo essa almeno il chiarimento della questione della linea ferroviaria di base.

Consentiteci di ricapitolare la nostra posizione.

Il nostro Consiglio ha impostato la sua decisione di rinunciare ad ampliare la rete delle strade nazionali come provvedimento attuativo della SIAT, approvata globalmente dalle Camere. La rinuncia a proporre, in un prevedibile futuro, alle Camere un secondo tubo della galleria stradale del San Gottardo, il nostro Consiglio l'ha poi potuta tanto più facilmente pronunciare in quanto essa collima con la convinzione, sua e d'ampie cerchie della popolazione, che le priorità per un potenziamento delle vie di trasporto Nord-Sud vanno incentrate altrimenti: dopo la grandiosa ristrutturazione della rete viaria occorre ormai migliorare adeguatamente l'infrastruttura ferroviaria.

In correlazione e complemento a "Ferrovia 2000", occorre costruire una nuova trasversale alpina ferroviaria, tra l'altro al fine di sgravare gli assi stradali Nord-Sud dal traffico pesante di transito, tanto dannoso sia alle strade sia all'ambiente. Le basi per le necessarie decisioni saranno completate ancora quest'anno, affinché il nostro Consiglio possa licenziare alle Camere il pertinente messaggio nel 1988.

CONFEDERAZIONE
CONFÉDÉRATION
CONFEDERAZIONE
- 2 -
CONFEDERAZIONE
CONFÉDÉRATION
CONFEDERAZIONE

Rec. 1187

Distribuzione

25 Nov. 1987

Distribuzione

2127

Per contro, ove si aumentasse la capacità della galleria stradale del San Gottardo, l'inquinamento in Leventina, ma anche nel tratto urano della valle della Reuss, verrebbe a raggiungere un'entità tale da divenire pressoché inaccettabile alla popolazione. Dal profilo economico sarebbe illogico di creare al San Gottardo, costruendovi contemporaneamente la nuova galleria ferroviaria e il secondo tubo di quella stradale, una ipercapacità infrastrutturale, che dovrebbe successivamente venir ridotta. La priorità va data alla trasversale ferroviaria, utile nel contempo all'asse stradale Nord-Sud, che sgraverà dal traffico pesante.

Il decreto, reso dal Consiglio federale nel quadro della SIAT, di rinunciare ad ampliare la rete delle strade nazionali è di natura amministrativa, il che significa che non è definitivo, bensì, in consonanza col mutare del quadro circostanziale, senz'altro riformabile. Quindi anche la costruzione di un secondo tubo per la galleria del San Gottardo resta giuridicamente riesaminabile, in base alla configurazione fattuale che dovesse derivare dalla realizzazione della nuova trasversale ferroviaria.

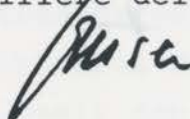
Cogliamo anche questa occasione, fedeli e cari Confederati, per raccomandarvi con noi alla protezione divina.

IN NOME DEL CONSIGLIO FEDERALE SVIZZERO

Il Presidente della Confederazione



Il Cancelliere della Confederazione



Berna, 25 novembre 1987