

Repubblica e Cantone
Ticino

Il Consiglio di Stato

Ufficio federale delle strade
Divisione reti stradali
Settore pianificazione della rete
3003 Berna

Adeguamento del decreto federale concernente la rete delle strade nazionali (RS 725.113.11), "Netzbeschluss" (in seguito NBE) – procedura di consultazione

Gentili Signore, Egregi Signori,

vi ringraziamo per averci sottoposto il rapporto per la consultazione relativo all'adeguamento del decreto federale concernente la rete delle strade nazionali (RS 725.113.11).

Le nostre valutazioni si articolano nei seguenti punti:

1. Sostegno alla presa di posizione della Conferenza svizzera dei direttori cantonali delle pubbliche costruzioni, della pianificazione del territorio e dell'ambiente.

Questo Consiglio aderisce a quanto espresso dalla Conferenza dei direttori cantonali delle pubbliche costruzioni, della pianificazione del territorio e dell'ambiente in data 22 settembre 2008.

In particolare, ci preme sottolineare che:

- sosteniamo le modalità di concretizzazione del Piano settoriali trasporti, approvato dal Consiglio federale nel 2006;
- condividiamo la definizione della nuova rete delle strade nazionali che prevede di aggiungere alla rete attuale 19 nuovi tratti per una lunghezza totale di circa 400 chilometri;
- ci opponiamo alla decisione unilaterale del Consiglio federale secondo cui l'ampliamento della rete non dovrà avere alcuna incidenza sulle finanze della Confederazione. Si ritiene in effetti che la stessa Confederazione possa sopportare questo sforzo supplementare, valutato in 350 mio CHF all'anno, se non totalmente, almeno in parte.

2. Obiettivi e attese del Cantone Ticino

Per il nostro Cantone appare di fondamentale importanza per il sistema dei trasporti su territorio ticinese il riconoscimento nella rete delle strade nazionali dei tratti stradali seguenti:

- **Mendrisio-Stabio-Gaggiolo;**
- **Bellinzona-Locarno.**

Prendiamo atto con soddisfazione che di principio questi tratti sono considerati parte integrante della rete delle strade nazionali.

Per il tratto Mendrisio-Stabio-Gaggiolo il documento posto in consultazione informa che:

- l'estensione della rete è di ca. 7 km; tale dato risulta formalmente corretto in virtù della necessità di modifica dell'attuale decreto (del 1960); il nostro Cantone ritiene però che a livello di calcolo dell'estensione (e delle relative percentuali di contributi, riservate le nostre osservazioni sul principio di cui al punto 1), questa debba essere limitata a ca. 3 km: infatti, il tratto tra la diramazione di Mendrisio e l'attuale uscita di Stabio est (ca. 4 km) è già attualmente parte costitutiva delle strade nazionali, secondo la sentenza del Tribunale federale (pubblicata in DTF 112 Ib 543) e anche in base al regime attuale di gestione;
- il raccordo alla rete delle strade nazionali è previsto alla diramazione 52 di Mendrisio (est);
- la fine (ovest) del tratto è prevista al confine di Stato con l'Italia, al Gaggiolo.

Per il resto non abbiamo ulteriori osservazioni.

Per il tratto Bellinzona-Locarno il documento in consultazione afferma che:

- l'estensione della rete è di ca. 13 km (secondo i nostri dati ca. 12 km fino allo svincolo di Tenero);
- il raccordo alla rete delle strade nazionali è previsto al raccordo 47 di Bellinzona sud (est);
- la fine (ovest) del tratto è prevista a Locarno est (Tenero, via alle Brere).

Su questi aspetti, in particolare su quelli relative ai punti di raccordo con la A2 e di fine del tratto autostradale, questo Consiglio chiede di considerare quanto segue:

- in data 19 settembre 2008, il Dipartimento del territorio, in accordo con l'Ufficio federale delle strade, ha pubblicato il concorso per l'assegnazione del mandato per uno studio pianificatorio sul collegamento A2-A13, volto ad elaborare alcune varianti di percorso. L'obiettivo del committente è quello di proporre all'Autorità federale da due a tre tracciati che possano raccogliere il consenso tra gli attori coinvolti e rispondere alle esigenze, non sempre concordanti tra loro, poste dalla pianificazione territoriale, dalla pianificazione del traffico e dalla protezione dell'ambiente e del paesaggio. Nella documentazione di concorso è stato indicato che per quanto riguarda gli sbocchi ad est (allacciamento alla rete delle strade nazionali) questi devono situarsi tra lo svincolo di Bellinzona sud e Cadenazzo oppure sulle pendici del Monte Ceneri. Sulla base di quanto precede, allo stato

attuale, il punto di raccordo "est" del nuovo collegamento alla rete delle strade nazionali è ancora un aspetto aperto;

- relativamente alla parte ovest, visto che l'elemento centrale per il riconoscimento del tratto è la nozione di agglomerato, chiediamo che quale limite per la fine del tratto venga fissato lo svincolo di Ascona. Questo punto è già stato peraltro indicato anche nel Piano settoriale trasporti, approvato dal Consiglio federale nell'aprile 2006, e si basava sui criteri "collegare gli agglomerati di taglia media agli agglomerati urbani", "unire gli agglomerati urbani svizzeri di media dimensione" e "servire le grandi regioni turistiche alpine".

Le ripercussioni dell'adeguamento del decreto concernente la rete delle strade nazionali sono illustrate a pagina 20 del rapporto. Relativamente alle lunghezze, la differenza tra la maggior lunghezza di rete delle strade nazionali in Ticino (+ 20.2 km) e la parte di questa proveniente dalle strade principali (15.3 km) non è corretta per quanto attiene i calcoli dei minori contributi ai cantoni (riservate le nostre osservazioni sul principio di cui al punto 1). Infatti, come osservato in precedenza, una parte del tratto Mendrisio-Gaggiolo è già oggi parte costitutiva della strada nazionale (ca. 4 km). La differenza restante (ca. 1 km) deriva dalla discrepanza nella lunghezza considerata per la A13 fino allo svincolo di Tenero.

3. Effetti finanziari per il Cantone

L'inserimento dei quasi 400 chilometri nell'attuale rete delle strade nazionali comporterà costi supplementari per la Confederazione. Sulla base delle stime attuali, il maggior fabbisogno finanziario per l'esercizio, la manutenzione e la sistemazione delle nuove strade nazionali dovrebbe aggirarsi su circa 350 mio CHF all'anno. Questi dati si basano su varie ipotesi e sono soggetti a notevoli incertezze, in particolare per quanto riguarda le spese per gli interventi di sistemazione.

La Confederazione intende gestire le nuove spese e il loro finanziamento nel seguente modo:

- i nuovi tratti vengono trasferiti nella sfera di competenza della Confederazione; i Cantoni interessati verranno sgravati completamente dagli impegni finanziari derivanti dall'esercizio, dalla manutenzione e dalla sistemazione di queste strade;
- gran parte dei chilometri supplementari che saranno integrati nella rete delle strade nazionali fa parte attualmente della rete delle strade principali (vedi comunque osservazioni in merito alla Mendrisio-Stabio est); senza queste strade, i Cantoni disporranno di una rete delle strade principali più breve e perderanno il diritto a parte dei contributi federali globali alla rete delle strade principali come pure ai contributi federali non direttamente vincolati alle opere.

Questo Consiglio, seguendo le indicazioni della Conferenza dei direttori cantonali delle pubbliche costruzioni, della pianificazione del territorio e dell'ambiente, chiede che i maggiori costi dovuti alla manutenzione, all'esercizio e alla sistemazione dei nuovi tratti di strade nazionali non vengano compensati con minori contributi ai Cantoni per le strade principali. Ciò non è coerente con i principi e lo spirito della Nuova perequazione finanziaria in vigore dal 1.1.2008.

Per il Cantone Ticino, le ripercussioni finanziarie sono indicate a pagina 36 del rapporto per la consultazione:

- il contributo teorico per la rete complementare ammonterà a 25.89 mio CHF rispetto al valore teorico attuale di 26.59 mio CHF (minor contributo di 0.7 mio CHF). Così come sono presentati gli importi, non è dato sapere quale quota interessa il contributo globale e quale i contributi non direttamente vincolati ad opere; questo aspetto va evidenziato e spiegato;
- in funzione dei tratti che verranno ceduti alla Confederazione, meno 20.2 chilometri (tenuto conto delle osservazioni precedenti tale lunghezza, a livello di calcolo, dovrebbe risultare però inferiore e dovrebbe essere pari ai km di strade principali cedute e cioè 15.3 km secondo il documento in consultazione), i contributi federali, per compensare le spese di esercizio e di manutenzione, diminuiranno di 6.16 mio CHF (ciò senza ancora tener conto dell'attribuzione ai cantoni delle spese derivanti dalla sistemazione delle strade, che avverrebbe con modalità da chiarire, ma sempre a scapito dei contributi alle strade principali).

Relativamente a questo importo, i nostri servizi competenti giudicano particolarmente elevata la stima dei maggiori oneri elaborata dalla Confederazione per l'assunzione dei lavori di manutenzione e conservazione dei nuovi tratti integrati nella rete delle strade nazionali. Rispetto a quanto spende il Cantone Ticino annualmente per la manutenzione e la conservazione, i costi stimati dalla Confederazione sono quasi il doppio.

Su questo aspetto, vi chiediamo degli ulteriori approfondimenti. Nel caso di minori costi effettivi, i Cantoni si vedrebbero diminuire in minor misura i contributi globali federali.

4. Conclusioni

Riassumendo, rispetto al rapporto per la consultazione, chiediamo di:

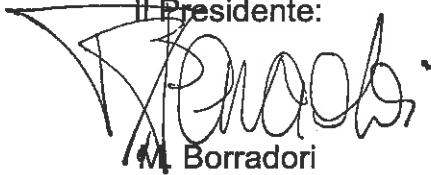
- indicare lo svincolo di Ascona quale limite ovest del tratto autostradale Bellinzona-Locarno; con l'aggiunta del tratto Tenero/Brere – svincolo di Ascona la rete di base per il collegamento Bellinzona-Locarno aumenta di 8 chilometri;
- considerare che, sulla base delle conoscenze attuali, il raccordo (est) alla rete delle strade nazionali, dovrebbe fissarsi tra lo svincolo sud di Bellinzona e Cadenazzo oppure sulle pendici del Monte Ceneri;
- verificare e confermare che la maggior lunghezza effettiva di rete delle strade nazionali per il tratto Mendrisio-Gaggiolo si limita a 3 km (Stabio est-Gaggiolo) in quanto la Mendrisio-Stabio est è già attualmente parte costitutiva della strada nazionale (ca. 4 km); di conseguenza la lunghezza della maggior estensione della rete delle strade nazionali in Ticino dovrebbe corrispondere, almeno a livello di calcolo dei contributi (riservate la richiesta al punto successivo), a quanto deriva dalle strade principali (15.3 km secondo la proposta in consultazione, ai quali andrebbero aggiunti 8 km secondo la richiesta di ulteriore trasferimento per la A13);

- assumere i maggiori costi generati dal trapasso di tratti di strade principali alle strade nazionali, rinunciando alla compensazione totale dei costi con minori contributi federali globali ai Cantoni;
- riesaminare la stima delle maggiori spese per la manutenzione e la conservazione dei nuovi tratti di strade nazionali.

Gradiscano, Signore e Signori, i sensi della nostra massima stima.

PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente:



M. Borradori

Il Cancelliere:



G. Gianella

Copia:

- Deputazione ticinese alle Camere federali
- Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità
- Divisione delle costruzioni
- Servizi Generali del DT
- Sezione della mobilità

