

Repubblica e Cantone
Ticino

Il Consiglio di Stato

Ufficio federale delle strade
divisione Reti stradali
settore Pianificazione della rete
3003 Berna

Questionario relativo al rapporto per l'indagine conoscitiva: compensazione delle spese di esercizio e manutenzione causate dall'adeguamento del decreto federale concernente la rete delle strade nazionali

Egregi signori,

come richiesto vi trasmettiamo le nostre osservazioni in merito.

- 1) *Siete disposti ad approvare l'adeguamento del decreto concernente la rete delle strade nazionali se la sua attuazione implica il versamento, da parte dei Cantoni, di un importo pari a 105 milioni di franchi all'anno, destinati a compensare le spese di esercizio e la manutenzione dei tratti viari da inserire nella rete delle strade nazionali?*

Nella presa di posizione dello scrivente Consiglio datata 14 ottobre 2008 a seguito della prima consultazione, il nostro Cantone si opponeva "alla decisione unilaterale del Consiglio federale secondo cui l'ampliamento della rete non dovrà avere alcuna incidenza sulle finanze della Confederazione" e osservava che la Confederazione può sopportare almeno in parte lo sforzo finanziario supplementare. Con le proposte presentate nell'ambito dell'indagine conoscitiva in oggetto, parte dei costi viene effettivamente assunta dalla Confederazione (costi di costruzione e sistemazione) e si chiede ai Cantoni di compensare l'altra parte (esercizio e manutenzione), la cui entità è stata opportunamente rivista verso il basso.

Sebbene sia ancora lecito chiedersi se non fosse possibile una rinuncia totale alla compensazione da parte di Cantoni, il Cantone Ticino ritiene di dover accettare l'impostazione data dalla Confederazione.

- 2) *In caso affermativo, quale delle quattro varianti d'attuazione proposte ritenete più consona?*

Il Ticino favorisce la variante 3 e chiede che il passaggio alla rete integrativa avvenga allo stesso momento e quindi nell'ambito del NEB.

La variante 4 con pagamento unico a compensazione per il Ticino, che ammonterebbe a CHF 90.2 mio, non entra in linea di conto.

- 3a) *Ritenete che i tempi d'attuazione dell'adeguamento del decreto concernente la rete delle strade nazionali debbano coincidere completamente o in parte con quelli per l'implementazione della rete complementare oppure che i due processi debbano essere del tutto indipendenti? Perché?*

Come detto, il Ticino sostiene che si debba procedere con un passo unico (decisioni sulla rete delle strade nazionali e sulla rete complementare assieme).

Ciò per non dover ripetere tutto l'iter una seconda volta e per non rimettere ulteriormente in discussione in futuro le scelte di oggi.

Si ritiene che una decisione in merito alla gerarchia delle reti stradali debba essere presa una volta sola.

3b) Il fatto di coordinare i tempi di attuazione dei due processi ha un'incidenza sulla vostra scelta della variante del modello di compensazione? In caso affermativo perché?

Come osservato alla domanda precedente è preferibile procedere con un passo unico, indipendentemente dalla variante scelta.

4) Approvate la soluzione speciale prevista per i Cantoni che non possiedono strade nazionali?

Non abbiamo osservazioni in merito.

5) Avete altre osservazioni sul rapporto per l'indagine conoscitiva?

In merito ai tratti in predicato di passare nella rete delle strade nazionali il nostro Cantone esprime le seguenti considerazioni e richieste.

a) Già in sede di risposta alla consultazione precedente (settembre 2008), si faceva notare che sul tratto Bellinzona – Quartino – Brissago il Piano settoriale delle strade prevede l'estensione della rete di base (strade nazionali) dallo svincolo di Bellinzona sud fino allo svincolo di Ascona S. Materno (compreso quindi la galleria Mappo–Morettina). Il documento della consultazione 2008 non teneva conto di tale fatto e definiva la rete delle strade nazionali fino allo svincolo di Tenero. Il Cantone Ticino formulava già allora la richiesta di considerare la rete delle strade nazionali fino allo svincolo di S. Materno ad Ascona (galleria Mappo-Morettina compresa). L'attuale indagine conoscitiva propone ora lo stesso confine delle strade nazionali della prima consultazione, anche se non vi è chiarezza circa l'esatto limite (secondo il chilometraggio indicato nel rapporto esso sembrerebbe situarsi al semisvincolo di Tenero – Mappo, e quindi al portale est della galleria Mappo-Morettina). Ne consegue che il nostro Cantone ribadisce la richiesta di considerare la rete delle strade nazionali fino allo svincolo di S. Materno ad Ascona includendo quindi in essa la galleria Mappo-Morettina, a tal proposito si chiede inoltre di conoscere l'entità della riduzione dei contributi nel caso di compensazione per il passaggio nelle strade nazionali anche della galleria Mappo-Morettina.

b) Oltre al passaggio nella rete delle strade nazionali della A394 Stabio est – Confine Gaggiolo, il rapporto attuale prevede pure il passaggio nella rete delle strade nazionali di ulteriori 1.94 km da Stabio est in direzione di Mendrisio (grosso modo da Stabio est fino all'allacciamento di Ligornetto). Secondo il nostro Cantone questi sono però già oggi in regime strade nazionali (vedi in proposito le trattative e gli accordi conclusi nell'ambito dell'UH-Peri) e pertanto non dovrebbero far parte delle tratte che comportano un compenso da parte del Ticino (e quindi della riduzione dei contributi). Pur non incidendo in modo determinante sui calcoli, si chiede di precisare la fattispecie e di rivedere al ribasso l'importo da compensare a carico del nostro Cantone.

c) La revisione dell'attuale rete delle strade principali (punto 2.2 del Rapporto) è l'esito di modifiche minori a seguito della NPC (aree di transizione tra strade nazionali e strade principali). Segnaliamo che la definizione del perimetro delle strade nazionali (UH-Peri) nel nostro Cantone non è ancora stata consolidata. Seppur poco influenti sul risultato globale; alcune differenze di lunghezza tra ante e post revisione non ci risultano molto chiare, in particolare per la A394 e la A406.

In merito al fabbisogno da compensare osserviamo inoltre quanto segue.

Al Cantone Ticino si chiede di compensare CHF 4.6 mio (su un totale di CHF 105 mio) per il ritiro di 18.2 km (secondo quanto osservato al punto c precedente i km che determinano il fabbisogno da compensare dovrebbero però essere ca. 16.3). Secondo il rapporto, la

Confederazione avrebbe calcolato tale importo per ogni singolo tratto in base *“alle caratteristiche del tratto stradale in oggetto (numero di corsie di marcia, gallerie, cantieri di durata medio-lunga e topografia), ai valori empirici dell’USTRA risultanti dalla contabilità di esercizio e sulle offerte che le unità territoriali hanno presentato nel 2007 per l’esercizio delle strade nazionali”*.

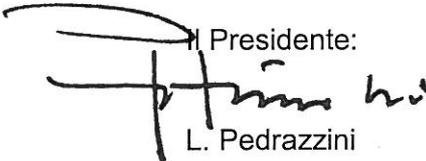
Un confronto effettuato per le strade del nostro Cantone che passeranno nella rete di quelle nazionali, mediante stima basata sui costi effettivi di manutenzione corrente (Betrieb) e sui fabbisogni di conservazione pari a ca. 2% annuo del valore del patrimonio, porta ad un importo dell’ordine di ca. 4 mio CHF/anno.

Pur non volendo rimettere in discussione l’intera impostazione, osserviamo che i maggiori oneri effettivamente assunti dalla Confederazione con il trasferimento di proprietà per quanto riguarda il Cantone Ticino ci sembrano ancora leggermente sovrastimati, si chiede pertanto formalmente di verificare e procedere con un’ulteriore riduzione dell’importo da compensare onde contenere gli oneri a carico dei cantoni.

Con i migliori saluti.

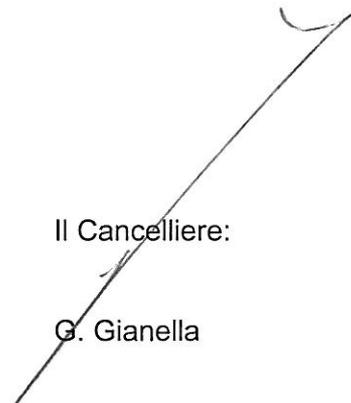
PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente:



L. Pedrazzini

Il Cancelliere:



G. Gianella

Copia a:

- Deputazione ticinese alle Camere Federali, Residenza
- Dipartimento del territorio, Residenza
- Divisione delle costruzioni, Residenza