

numero			Bellinzona
3710	sb	7	9 luglio 2013

Repubblica e Cantone  
Ticino

## Il Consiglio di Stato

Ufficio federale delle strade  
Divisione Reti stradali  
Settore Pianificazione della rete  
3003 Berna

### Decreto federale concernente il secondo programma per l'eliminazione dei problemi di capacità sulla rete delle strade nazionali e lo sblocco dei crediti necessari

Egregi signori,

con riferimento alla consultazione inviata il 10 aprile scorso, il nostro Cantone prende posizione come segue.

#### 1. Generalità

A titolo generale si richiamano le osservazioni contenute nella posizione della DCPA del 7 giugno 2013.

#### 2. Questionario

##### 2.1. Condivide le linee fondamentali del progetto?

Non condividiamo le linee generali del progetto, per cinque ragioni:

a. Il Consiglio federale stesso ammette che questo secondo programma d'eliminazione delle capacità rimane monco, dato che molti progetti meritevoli di essere inclusi non hanno potuto esserlo unicamente per ragioni finanziarie. Il risultato è una lista poco convincente, incompleta, di carattere aleatorio, contingente e poco coerente.

b. La presentazione di un tale programma d'eliminazione delle capacità in parallelo alla creazione di un nuovo Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA) crea confusione. Nel suo comunicato stampa del 26 giugno 2013 relativo alla creazione di FOSTRA, il Consiglio federale stesso relativizza l'avamprogetto sul secondo programma d'eliminazione delle capacità dato in consultazione poche settimane prima, annunciando che intende far affidamento "su dilazione e proroga dei progetti di ampliamento della rete ed eliminazione dei problemi di capacità" per compensare l'aumento della spesa e la diminuzione delle entrate nel finanziamento stradale prospettate. A nostro parere, sarebbe più opportuno non presentare un messaggio specifico su questo programma al Parlamento, ma inserire i progetti del secondo programma d'eliminazione delle capacità nel primo Programma di sviluppo strategico, annunciato dal Governo per l'autunno di quest'anno, al fine di permettere al Parlamento di deliberare i progetti d'ampliamento e di sistemazione stradali in cognizione di causa e con una vista d'insieme. Siamo consci del fatto che una procedura di questo tipo comporterà dei ritardi per alcuni progetti.

c. I criteri con i quali sono state valutate e stabilite le priorità non sono del tutto chiari e/o condivisibili. Nella valutazione della criticità vanno considerati anche criteri di valutazione quali il numero e le capacità delle vie alternative, la morfologia e la sensibilità del territorio, le immissioni, il numero di cantieri previsto nei prossimi anni, ecc.

d. Il programma di eliminazione delle capacità rimane limitato nella sua analisi: Non tiene conto delle disponibilità e dello sviluppo futuro di vettori di traffico alternativi sulle tratte considerate, nel nostro Cantone per esempio la mancata continuazione di AlpTransit a sud di Lugano.

e. Il programma di eliminazione delle capacità non tiene conto delle strettoie e delle criticità presenti su tronchi stradali che oggi non fanno parte delle strade nazionali, ma che lo saranno con l'entrata in vigore del NEB (Netzbeschluss).

Per prendere un esempio del nostro Cantone: Il trasferimento del tratto tra Bellinzona sud e Ascona nella rete delle strade nazionali aggiungerà a quest'ultima un ulteriore elemento di criticità, valutabile a II/III. Infatti, è previsto un progetto di collegamento veloce tra la A2 e la A13, che dal 1.1.2014 sarà portato avanti dalla Confederazione. Fermo restando che questo trasferimento nella rete delle SN è incontestato e incontestabile, un possibile voto popolare contro l'aumento del costo della vignetta rischia di procrastinare i termini: in quest'ottica va garantito l'avanzamento dei lavori di progettazione al pari di altre tratte critiche.

## 2.2. Condivide la proposta di suddivisione nei moduli da 1 a 4 dei progetti per l'eliminazione dei problemi di capacità sulla rete delle strade nazionali?

No. La suddivisione in moduli sarebbe condivisibile se fosse il frutto della volontà di stabilire delle priorità in base a criteri oggettivi e condivisi. Basterebbero in quel caso 2 moduli: progetti meritevoli di essere realizzati e progetti non meritevoli di essere realizzati all'ora attuale. Di fatto, la suddivisione dei progetti ora inseriti nei moduli 1, 2 e 3 in tre classi è il frutto di difficoltà nel finanziamento stradale che il Consiglio federale stesso ritiene superato e propone di modificare. Si tratta pertanto di moduli e suddivisioni contingenti e aleatori.

L'esempio dell'attuale strada nazionale A2, tratto tra Lugano sud e Mendrisio, classificato con criticità III/II, lo dimostra. Ricordiamo che esso si snoda in un territorio complesso, compreso tra lago e montagna e pertanto delicato. In proposito si richiamano integralmente le osservazioni della nostra lettera datata 10 ottobre 2012 riguardo lo "Studio di opportunità Lugano-Mendrisio", documento "Valutazione della variante ottimizzata Ticino".

Se il Consiglio federale ritiene di dover presentare un messaggio limitatamente a un secondo programma d'eliminazione dei problemi di capacità basato su quattro moduli, allora il Cantone Ticino chiede formalmente:

- che il tratto Lugano sud-Mendrisio sia inserito perlomeno nel Modulo 2,
- che sia adeguatamente considerata la variante ottimizzata Ticino (VOT), in quanto questa non tiene conto unicamente degli aspetti di traffico, bensì di tutta una serie di altri criteri ed i cui costi aggiuntivi sono del tutto proporzionati.

Non si condividono pertanto le conclusioni a pag. 70 del Rapporto in consultazione, secondo cui questo progetto sia "meno prioritario rispetto ad altri", soprattutto in assenza di indicazioni più precise in merito ai criteri di assegnazione (oltre a quello del traffico) in un determinato modulo.

Parimenti non condivisibile è la posizione sulla VOT, che comporterebbe "importanti costi aggiuntivi a fronte di benefici limitati per la strada nazionale", a tal proposito va ribadito che la priorità deve tener conto del contesto nel quale la strada nazionale è inserita.

Se è vero che per alcuni aspetti, in particolare la protezione dell'aria, essa non si differenzia in modo sostanziale dalle proposte della Confederazione, d'altra parte la VOT ha l'indubbio vantaggio di sgravare gli abitati di Bissone e Maroggia dal profilo dell'inquinamento fonico.

2.3. Qual è il suo parere sull'intenzione del Consiglio federale di sbloccare i crediti necessari a realizzare i progetti del modulo 3 che, sebbene altrettanto indispensabili, non sono finanziabili con le risorse a disposizione?

Riteniamo che tutti i progetti debbano essere decisi e realizzati nel contesto di un Programma strategico di sviluppo. Vedi punto (b) delle nostre osservazioni sotto 2.1. Condividiamo pure a tal proposito le osservazioni della DCPA.

#### 2.4. Altre osservazioni.

Condividiamo il principio espresso nella parte introduttiva del rapporto secondo cui occorre anche puntare sul trasferimento del traffico individuale motorizzato sul mezzo pubblico. Si ha tuttavia l'impressione che si tratti di un'enunciazione di principio alla quale non sempre seguono dei fatti. Il Cantone sta facendo degli sforzi notevoli in questa direzione, ma in parte con scarso sostegno della Confederazione: pensiamo al prolungo servizio S-Bahn fino ad Albate/Camerlata che non gode di alcun finanziamento da parte dell'Ufficio federale dei trasporti oppure alla proposta di declassamento della rete tram del Luganese dalla priorità A alla priorità B da parte dell'Ufficio dello sviluppo territoriale nell'ambito del Programma d'agglomerato di seconda generazione.

Siamo infine d'accordo che dalla rete di strade nazionali traggono profitto Cantoni, Città e Comuni, è anche vero che chi ne trae profitto ne sopporta anche la presenza. L'enunciazione in merito a un coinvolgimento delle regioni ad eventuali costi supplementari per adeguamenti legati al collegamento con la rete subordinata, è un po' generica e andrà riesaminata negli specifici casi.

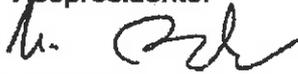
### 3. Conclusioni

Codesto Consiglio non aderisce alle proposte in consultazione, per le ragioni indicate al punto 2.1.

Vi ringraziamo per l'attenzione e vi porgiamo, egregi signori, i nostri più cordiali saluti.

PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Vicepresidente:

  
M. Bertoli

Il Cancelliere:

  
G. Gianella

Copia per conoscenza a:

- Direzione del Dipartimento del territorio, Residenza
- Segretariato per i rapporti con la Confederazione e i Cantoni, Residenza
- Divisione delle costruzioni, Residenza
- Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità, Residenza
- Divisione dell'ambiente, Residenza
- Servizi generali del DT, Residenza