

numero			Bellinzona
2955	fr	1	18 giugno 2014
			Repubblica e Cantone Ticino

Il Consiglio di Stato

Dipartimento federale dell'ambiente,
dei trasporti, dell'energia e delle
comunicazioni
3003 Berna

per mail:
rahel.galliker@astra.admin.ch

Consultazione concernente la creazione di un fondo per le strade nazionali e il traffico di agglomerato (FOSTRA), il risanamento finanziario e il programma di sviluppo strategico delle strade nazionali (PROSTRA SN)

Signora Consigliera federale,

la ringraziamo per averci sottoposto il progetto succitato, che rappresenta una pietra miliare per assicurare lo sviluppo e il finanziamento della rete delle strade nazionali e il traffico negli agglomerati.

Il nostro Cantone condivide e sostiene la presa di posizione della Conferenza svizzera dei direttori delle costruzioni, della pianificazione territoriale e dell'ambiente (BPUK/DCPA).

Desideriamo in questa sede evidenziare alcuni aspetti importanti dal punto di vista del Cantone Ticino e rimandiamo all'allegato questionario le risposte in sintesi.

1. Il Ticino è il settimo Cantone nella graduatoria nazionale per estensione territoriale.

La sua morfologia è assai variata e si sviluppa dalla zona prealpina, al limite della pianura padana, fino alla catena delle Alpi.

La rete stradale risulta così molto estesa, esposta ai rigori climatici e impegna notevoli risorse per la sua conservazione.

Con il tempo il nostro Cantone da territorio prettamente di montagna è divenuto sempre più urbano, tanto che anche l'UFS ha riconosciuto quattro agglomerati con le loro tipiche caratteristiche di forte generazione e attrazione di traffico.

La popolazione si concentra per i 4/5 sui fondovalle, il 15% della superficie totale, dove troviamo pure il 90% dei posti di lavoro.

La posizione periferica nel contesto nazionale e la garanzia di un servizio di base nelle valli e per tutte le località abitate comportano a tutt'oggi problemi rilevanti. In questo contesto, il nostro Cantone è così chiamato ad affrontare notevoli e onerosi impegni per assicurare infrastrutture e servizi funzionali a supporto di uno sviluppo competitivo e sostenibile sia negli agglomerati sia nelle aree discoste dai centri.

2. La collocazione del nostro Cantone sul più importante asse di transito internazionale attraverso l'arco alpino svizzero comporta una costante pressione sulle vie di comunicazione ed in modo particolare sull'autostrada N2, che svolge una funzione insostituibile anche per la gestione del traffico interno. La capacità della rete mostra ormai segni evidenti di saturazione, soprattutto nel tratto a sud di Lugano e nelle ore di punta. Ne risente pure il grado di sicurezza.
3. Visto quanto sopra sosteniamo con convinzione l'istituzione di uno specifico fondo (FOSTRA) a tempo indeterminato che assicuri il finanziamento a lungo termine della rete autostradale esistente, degli opportuni potenziamenti per risolvere i punti critici e per completarla allacciando quelle regioni oggi non ancora servite. Reputiamo in particolare necessario integrare nel nuovo Fondo l'aggiornamento del Decreto sulla rete delle strade nazionali approvato dal Parlamento nel 2013, che non è divenuto operativo a seguito dell'esito negativo del voto popolare sull'aumento del prezzo della vignetta autostradale. È evidente, come peraltro già chiaramente indicato dal Consiglio federale attraverso il Piano settoriale trasporti approvato nel 2006, che la rete attuale delle strade nazionali non soddisfa più i requisiti di un efficace ed equilibrato servizio all'intero Paese.
Per il Cantone Ticino riveste in questo quadro particolare importanza e rilievo il collegamento tra Bellinzona e Locarno (A2-A13), direttrice già oggi frequentemente congestionata.
4. Il nostro Cantone ha sottoposto alla Confederazione con successo due programmi di agglomerato di prima generazione e quattro programmi di seconda generazione, che saranno decisi dal Parlamento nei prossimi mesi. Questi programmi hanno consentito di affrontare con determinazione i diffusi problemi di mobilità nelle aree più popolate e più dinamiche del nostro territorio. Il raggiungimento degli obiettivi prefissati comporta tuttavia un'azione a lungo termine, che l'attuale Fondo infrastrutturale per il traffico non è più in grado di garantire.
L'importanza e l'urgenza del nuovo Fondo è dunque data dall'obiettivo di assicurare l'indispensabile continuità ai programmi di agglomerato, garantendogli una adeguata dotazione di risorse finanziarie.

5. Condividiamo la definizione e l'aggiornamento costante di un programma di sviluppo strategico delle strade nazionali (PROSTRA), quale strumento per la pianificazione delle realizzazioni.

Si tratta di una modalità operativa flessibile e pragmatica.

Dissentiamo tuttavia dalle priorità indicate, che rinviano al 2040 gli interventi previsti sulla tratta Lugano sud - Mendrisio, già oggi quotidianamente gravemente perturbata nelle ore di punta mattutine e serali.

Chiediamo pertanto un riesame ed un anticipo di questo intervento, che deve essere attuato tenendo conto anche della delicatezza del paesaggio attraversato e dell'imprescindibile necessità di un buon inserimento territoriale, ricucendo possibilmente le cesure del passato.

Il programma strategico va definito e calibrato tenendo conto anche del Progetto territoriale Svizzera, affinché siano date le premesse per un adeguato coordinamento tra lo sviluppo delle infrastrutture di trasporto e gli insediamenti.

Questo coordinamento è peraltro previsto anche per il programma strategico di sviluppo delle infrastrutture ferroviarie.

6. Il finanziamento del nuovo Fondo risulta assai delicato dal profilo politico. Questo Consiglio reputa che occorra una soluzione equilibrata. Non si può dunque prescindere da un maggiore impegno da parte dell'utente, che ha beneficiato negli ultimi trent'anni di una costante riduzione dell'onere reale a proprio carico del sovraddazio sulla benzina, così come pure da parte della Confederazione attraverso maggiori risorse ordinarie assegnate al settore.

Gradisca, Signora Consigliera federale, i sensi della nostra massima stima.

PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente:



M. Bertoli

Il Cancelliere:

G. Gianella

Allegato: questionario

Copia p.c. (unicamente per e-mail):

- Deputazione ticinese alle camere federali (delegato.berna@ti.ch, joerg.debernardi@ti.ch, renata.gottardi@ti.ch, sara.guerra@ti.ch, nicolo.parente@ti.ch)
- Delegato per le relazioni confederali (joerg.debernardi@ti.ch)
- Dipartimento del territorio (dt-dir@ti.ch)
- Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità (dt-dstm@ti.ch)
- Divisione delle costruzioni (dt-dc@ti.ch)
- Sezione della mobilità (dt-sm@ti.ch)
- Pubblicazione in Internet

Questionario

sul progetto per la creazione del Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA), il risanamento finanziario e il programma di sviluppo strategico delle strade nazionali (PROSTRA SN)

A Nuova architettura finanziaria

- 1) Sostanzialmente, sostenete il riordino nell'ambito del finanziamento dei compiti e delle spese legati al traffico stradale (nuovo *Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato* (FOSTRA), mantenimento di un finanziamento speciale per il traffico stradale per i restanti contributi)?

Si.

- 2) Sostanzialmente, sostenete la creazione del FOSTRA?

Si.

- 3) Concordate con la concreta impostazione del Fondo?

- a) Con le fonti di finanziamento proposte?

Si; vanno inoltre valutate, a titolo complementare, altre possibilità.

- b) Con i compiti da finanziare?

Riteniamo necessario considerare la nuova rete delle strade nazionali come definita con l'aggiornamento del Decreto federale sulla rete delle strade nazionali approvato dal Parlamento nel 2013. In particolare è per il Cantone essenziale integrare nella rete e realizzare al più presto il collegamento Bellinzona-Locarno (A2-A13).

Gli agglomerati sono confrontati con importanti problemi di trasporto. Occorre dunque garantire la continuità dei programmi di agglomerato e attribuire a questo compito risorse almeno analoghe a livello attuale.

Proponiamo di esaminare una possibile estensione del sostegno finanziario anche a misure complementari di tipo urbanistico e pianificatorio necessarie per garantire e/o migliorare l'efficacia degli interventi infrastrutturali.

- c) Con la restante impostazione del fondo?

Si.

- 4) Come giudicate la variante "Abolizione del FSTS e ulteriore semplificazione del sistema di finanziamento", illustrata al punto 2.7.1?

Di principio sosteniamo il mantenimento dell'attuale Finanziamento speciale per le strade e della sua dotazione con risorse analoghe a quelle attuali; se esso dovesse essere abolito è per noi essenziale che i contributi vigenti ai Cantoni vengano integrati nel nuovo Fondo e garantiti negli attuali importi.

B Provvedimenti per il risanamento finanziario

- 5) Sostanzialmente, concordate con l'aumento del supplemento fiscale sugli oli minerali per risolvere il disavanzo finanziario?

Ci adeguiamo ad un aumento a tappe.

- 6) Sostanzialmente, concordate con la parziale o totale destinazione vincolata dell'attuale imposta sugli autoveicoli per il FOSTRA?

Sì, siamo favorevoli alla destinazione vincolata al Fondo dell'intero importo di questa imposta.

- 7) Concordate con l'aumento del supplemento fiscale sugli oli minerali di 15 centesimi, a 45 centesimi al litro e la destinazione vincolata di al massimo due terzi del gettito dell'imposta sugli autoveicoli (variante principale)?

No.

- 8) Concordate con l'aumento del supplemento fiscale sugli oli minerali di 12 centesimi, a 42 centesimi al litro e la destinazione vincolata del gettito dell'imposta sugli autoveicoli o di una parte di essa (variante secondaria)?

Sosteniamo la variante secondaria con un aumento di 12 cts/l.

- 9) Se non concordate con nessuno degli aumenti del supplemento fiscale proposti:

a) a quanto dovrebbe ammontare l'aumento?

b) a cosa occorrerà rinunciare se l'aumento dovesse essere inferiore a quello proposto nelle due varianti?

Sosteniamo un aumento a tappe secondo la variante secondaria e ev. risorse complementari da approfondire.

10) Concordate con la proposta di introdurre, dal 2020 per i veicoli a trazione alternativa (p. es. autoveicoli elettrici),

a) un'imposta forfettaria e

b) di utilizzare quest'ultima per finanziare il FOSTRA (vedi domanda 3a)?

Sosteniamo l'introduzione di un'imposta per i veicoli a trazione alternativa possibilmente variabile in funzione delle percorrenze.

11) Concordate con la possibilità per il Consiglio federale di adeguare in futuro l'imposta e il supplemento fiscale sugli oli minerali?

Sì.

12) A quale delle due varianti proposte (principale o secondaria) date la preferenza?

a) Variante principale: aumento del supplemento fiscale sugli oli minerali a 45 centesimi; destinazione vincolata dell'imposta sugli autoveicoli per un massimo di due terzi.

b) Variante secondaria: aumento del supplemento fiscale sugli oli minerali a 42 centesimi; destinazione vincolata dell'imposta sugli autoveicoli fino al cento per cento.

Preferiamo la variante secondaria.

13) Avete altre proposte per pareggiare le entrate e le uscite del FSTS e del Fondo dopo il 2017? Se sì, quali?

Sono da approfondire altre possibili fonti complementari.

C Programma di sviluppo strategico delle strade nazionali

- 14) Concordate con le linee fondamentali del *Programma di sviluppo strategico delle strade nazionali* (PROSTRA SN)?

Si.

- 15) Condividete l'impostazione in più fasi del futuro potenziamento (ampliamenti strutturali e aumento della capacità) delle strade nazionali?

Si, riteniamo tuttavia che la programmazione delle opere debba essere riesaminata. In particolare la priorità 2040 assegnata all'intervento tra Lugano sud e Mendrisio deve essere anticipata.

D Altre osservazioni

- 16) Avete altre osservazioni in merito al progetto in consultazione?

L'impostazione del FOSTRA e la sua dotazione finanziaria non sono sufficientemente chiari e approfonditi. In particolare, occorre maggior chiarezza per quanto concerne la continuità dei programmi di agglomerato, le modalità di decisione di finanziamento delle misure nonché la distinzione e la delimitazione del FOSTRA rispetto al fondo per le infrastrutture ferroviarie FInFer in merito ai trasporti pubblici su rotaia negli agglomerati.