

numero			Bellinzona
2736	cl	1	20 giugno 2017
Repubblica e Cantone Ticino Consiglio di Stato Piazza Governo 6 Casella postale 2170 6501 Bellinzona telefono +41 91 814 43 20 fax +41 91 814 44 35 e-mail can-sc@ti.ch			Repubblica e Cantone Ticino

Il Consiglio di Stato

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

e-mail: rene.sutter@astra.admin.ch

Consultazione sulla revisione parziale dell'Ordinanza sul traffico pesante, dell'Ordinanza sulle strade nazionali, dell'Ordinanza concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata nel traffico stradale e dell'Ordinanza concernente le strade di grande transito

Signora Presidente della Confederazione,

la ringraziamo per averci sottoposto le proposte di adeguamento di diverse Ordinanze a seguito dell'approvazione delle norme sul nuovo Fondo per le strade nazionali e il traffico di agglomerato e sul programma di sviluppo strategico delle strade nazionali.

Qui di seguito le nostre considerazioni e proposte:

(1) Ordinanza sul traffico pesante (OTTP)

Si tratta di un adeguamento formale alle nuove normative.

Nessuna osservazione.

(2) Ordinanza sulle strade nazionali (OSN)

L'Ordinanza menziona ora esplicitamente come componente delle strade nazionali anche le aree di attesa e di stazionamento (art. 7) ed è data la possibilità di autorizzare impianti di propulsione alternativi.

Si tratta di una precisazione opportuna e condivisa.

(3) Ordinanza concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata (OUMin)

Questa Ordinanza regola alcuni aspetti molto importanti dal profilo finanziario che toccano le strade nazionali e i programmi di agglomerato.

a) Strade nazionali

- Viene estesa a terzi (oltre ai Cantoni come previsto dal diritto vigente) la possibilità di chiedere la costruzione di nuovi elementi o la modifica di elementi esistenti delle strade nazionali destinati prevalentemente a soddisfare interessi cantonali, regionali o locali (art. 4a). Occorre evidentemente che la richiesta sia accompagnata dall'assunzione dei relativi costi. Questo principio vale anche nel caso la Confederazione proceda a potenziamenti della rete: è data la possibilità di proporre varianti diverse da quella "ufficiale" mettendo in campo un finanziamento adeguato. In tale circostanza la Confederazione può comunque assumere fino al 60% del costo totale.

Nessuna osservazione.

- L'Ordinanza disciplina nei dettagli le modalità di calcolo e di pagamento del contributo globale di 60 mio di franchi già stabilito dalla legge specifica, che i Cantoni devono versare al nuovo Fondo stradale (art. 15a).

Nessuna osservazione.

b) Programmi di agglomerato

- L'elenco dei Comuni beneficiari dei contributi è stato aggiornato sulla base della metodologia sviluppata dall'Ufficio federale di statistica (UFS) e sulle valutazioni di uno specifico gruppo di lavoro.

L'Ordinanza stabilisce (art. 19 cpv. 3) che in caso di aggregazioni comunali tra Comuni menzionati nell'elenco delle Città e agglomerati aventi diritto ai contributi secondo l'allegato 4 non sarà più necessaria una modifica formale del medesimo elenco da parte del DATEC. Il Comune aggregato avrà automaticamente diritto ai contributi.

Il DATEC si riserva per contro una decisione specifica se un Comune dell'elenco si aggrega con Comuni non menzionati nello stesso elenco.

Per quanto interessa il Cantone Ticino segnaliamo:

- che dal 03.04.2017 si è costituita la nuova Città di Bellinzona con l'aggregazione di 13 Comuni (Bellinzona, Camorino, Claro, Giubiasco, Gnosca, Gorduno, Gudo, Moleno, Monte Carasso, Pianezzo, Preonzo, S. Antonio e Sementina).

L'agglomerato di Bellinzona ai sensi dell'aggiornato allegato 4 dell'OUMin deve pertanto comprendere i Comuni di Bellinzona, Arbedo-Castione, Lumino, Cadenazzo, Sant'Antonino e, in base all'aggiornamento dell'UFS, San Vittore (GR);

- che i Comuni di Melano, Rovio, Maroggia e Bissone, situati a sud del ponte diga di Melide e menzionati nell'allegato 4 OUMin, sono attivi nel Programma di agglomerato del Mendrisiotto e Basso Ceresio (Chiasso-Mendrisio).
- Salutiamo con piacere l'introduzione di contributi forfettari che dovrebbero semplificare in modo significativo la gestione tecnico-amministrativa dei progetti (art. 21a).

Reputiamo tuttavia necessario estendere questa categoria di contributi anche all'ambito concernente la realizzazione di nuove fermate bus rispettivamente il miglioramento della sicurezza, accessibilità e attrattività delle fermate bus esistenti.

Questo ambito di misure è del tutto simile a quelli riconosciuti per il versamento di contributi forfettari nel progetto in consultazione (traffico lento, riqualifica e sicurezza dello spazio stradale, provvedimenti di gestione del sistema dei trasporti). Le misure che toccano le fermate dei bus si ripercuotono positivamente su tutti i criteri del processo di valutazione dei programmi, hanno costi relativamente contenuti e sono spesso riunite in pacchetti; è inoltre facile definire aliquote forfettarie.

Chiediamo dunque l'aggiunta di una lettera d al cpv. 1 dell'art. 21a (fermate bus nuove o esistenti).

- L'Ordinanza, riprendendo un principio generale della Legge, fissa un termine di quattro anni, con inizio tre mesi dopo l'entrata in vigore del Decreto federale che stanziava il credito-quadro, per l'avvio dei lavori; inoltre prevede la sospensione dei termini nel caso di procedure di ricorso.

Il termine previsto, nonostante la sua sospensione in caso di ricorsi, è a nostro modo di vedere irrealistico e non tiene conto della differente complessità delle diverse misure. Infatti le misure che comportano investimenti di diverse decine di milioni di franchi devono compiere un percorso politico, tecnico-amministrativo e procedurale che di regola supera largamente il termine ora proposto (stanziamento dei crediti di progettazione e di costruzione, assegnazione dei mandati di progettazione, informazione e partecipazione della popolazione, raccolta e valutazione dei preavvisi dei servizi cantonali e federali, ricerca del consenso, procedura di pubblicazione, sottoscrizione degli accordi di finanziamento con Comuni e Confederazione, procedura di appalto).

Chiediamo dunque un'aggiunta all'art. 23a cpv. 1, che preveda un termine di 6 anni per le misure che comportano un investimento superiore a 5 milioni di franchi.

Inoltre, nel caso di pacchetti di misure, il termine di inizio lavori va ritenuto soddisfatto se almeno una misura del pacchetto lo rispetta.

(4) Ordinanza concernente le strade di grande transito

Gli elenchi delle autostrade e delle strade principali allegati all'Ordinanza vengono adeguati ai contenuti dell'aggiornamento del Decreto federale concernente la rete delle strade nazionali, che ha integrato per il Cantone Ticino i collegamenti Bellinzona-Locarno-Ascona (A2-A13) e Mendrisio-Gaggiolo.

Non è chiaro l'elenco delle strade principali (SP). La SP13 indica il tratto Bellinzona-Brissago. In realtà solo il tratto Ascona-Brissago rimane strada principale, dopo l'assegnazione del tratto Bellinzona-Ascona alle strade nazionali (lista A). Nella lista B figurano le SP394 (Stabio est-confine) e 406 (Bellinzona sud-Quartino) che diventano strade nazionali.

Confidando in un favorevole accoglimento delle nostre proposte, gradisca signora Presidente della Confederazione, i sensi della nostra massima stima.

PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente:



Manuele Bertoli

Il Cancelliere:



Arnaldo Coduri

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

- 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)
- Deputazione ticinese alle camere federali (can-relazioniesterne@ti.ch)
- Pubblicazione in Internet