

Il Consiglio di Stato

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

e-mail: netzplanung@astra.admin.ch

Consultazione sul progetto relativo al limite di spesa 2020–2023 per l'esercizio, la manutenzione e la sistemazione intesa come interventi di adeguamento delle strade nazionali nonché alle grandi opere sulla rete e alla fase di potenziamento 2019 incluso il relativo credito d'impegno

Signora Consigliera federale,
gentili signore, egregi signori,

in data 17 gennaio il Consiglio federale ha incaricato il DATEC di svolgere la procedura di consultazione summenzionata.

Vi ringraziamo per l'opportunità di esprimerci. Lo faremo innanzitutto con alcune considerazioni di carattere generale mentre le risposte al questionario sottopostoci sono raccolte nell'allegato.

1. Il 12 febbraio 2017 Popolo e Cantoni hanno approvato il Decreto federale concernente la creazione di un fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA). Anche il Cantone Ticino ha espresso un chiaro sostegno alle nuove modalità di finanziamento che permettono, analogamente a quanto già avviene nel settore ferroviario, di pianificare, realizzare e provvedere alla manutenzione della rete delle strade nazionali sulla base di risorse vincolate a lungo termine.

Ci complimentiamo pertanto con il DATEC per aver dato tempestivo seguito alla concretizzazione del nuovo fondo.

2. Ci sono state sottoposte tre proposte concrete:

a) il Decreto federale che stanziava il limite di spesa di 8,156 mia. di franchi per l'esercizio, la manutenzione nonché per la sistemazione intesa come interventi di adeguamento delle strade nazionali per il periodo 2020-2023;

- b) il Decreto federale sul credito d'impegno di 4,651 mia. di franchi per le grandi opere sulla rete delle strade nazionali, la fase di potenziamento e la pianificazione dei progetti post 2019;
- c) il Decreto federale sulla fase di potenziamento 2019 delle strade nazionali, che comprende quattro progetti di ampliamento della capacità (Crissier, Kriens-Hergiswil, Rotsee-Buchrain e Le Locle).

In linea generale questo Consiglio condivide l'approccio del Consiglio federale che evidenzia l'importanza della rete delle strade nazionali per migliorare l'attrattività del Paese e per garantire condizioni-quadro adeguate allo sviluppo demografico e socio-economico.

In parallelo all'approvazione del nuovo fondo FOSTRA è pure stato aggiornato il Decreto federale sulla rete delle strade nazionali, che ha integrato circa 400 km di strade cantonali, tra i quali le tratte ticinesi tra Bellinzona e Locarno e tra Stabio est e il confine di Stato (Gaggiolo).

L'impegno per assicurare la manutenzione, l'esercizio nonché l'adeguamento alle nuove esigenze della rete è dunque elevato e merita il nostro sostegno.

- 3. Per gli aspetti di carattere generale che toccano alcuni principi su scala nazionale ci allineiamo alle osservazioni formulate dalla Conferenza dei direttori delle pubbliche costruzioni, della pianificazione e dell'ambiente (BPUK, DTAP, DCPA).
- 4. Per quanto riguarda specificatamente il credito d'impegno per le grandi opere rileviamo con soddisfazione che vi è stata inserita la realizzazione della seconda canna della galleria autostradale del San Gottardo.
Si dà così prontamente seguito a quanto deciso dal popolo nella votazione del 28 febbraio 2016.
- 5. È per noi fondamentale che nella strategia, nei programmi e nella pianificazione finanziaria della Confederazione siano al più presto integrati anche i 400 km di nuovi tratti considerati nell'aggiornamento del Decreto sulla rete delle strade nazionali, che entrerà in vigore il 1. gennaio 2020. Per il Cantone Ticino assume un rilievo di primo piano in particolare la realizzazione del nuovo collegamento tra Bellinzona e Locarno, di cui è in corso l'allestimento del progetto generale.

Gradiscano, signora Consigliera federale, gentili signore ed egregi signori, i più distinti saluti.

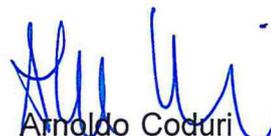
PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente:



Claudio Zali

Il Cancelliere:



Arnoldo Coduri

Allegato: questionario

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

- Direzione del 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);
- Conferenza dei direttori cantonali delle costruzioni, della pianificazione del territorio e dell'ambiente (BPUK) (sabrina.bula@bpuk.ch);
- Deputazione ticinese alle camere federali (can-relazioniesterne@ti.ch);
- Pubblicazione in Internet.

Questionario sul progetto in consultazione

“Limite di spesa 2020–2023 per l’esercizio, la manutenzione e la sistemazione intesa come interventi di adeguamento delle strade nazionali nonché alle grandi opere sulla rete e alla fase di potenziamento 2019 incluso il relativo credito d’impegno”

Aspetti generali del progetto

1. *Siete d’accordo con i punti essenziali del progetto?*

Sì.

2. *A vostro avviso, ci sono temi di cui non si è sufficientemente tenuto conto?*

Rinviamo alla presa di posizione della BPUK/DTAP/DCPA.

Limite di spesa 2020–2023 per l’esercizio, la manutenzione e la sistemazione intesa come interventi di adeguamento delle strade nazionali

3. *Ritenete coerenti le spiegazioni relative alla definizione del suddetto limite?*

Le spiegazioni e la procedura di verifica a cadenza quadriennale sono chiare. Condividiamo la priorità assegnata all’attribuzione di adeguate risorse per l’esercizio e la manutenzione in un contesto di continua crescita della mobilità e delle conseguenti difficoltà e oneri per conciliare i cantieri con lo svolgimento del traffico. Gli importi previsti per questo compito, che dovrà comprendere anche i nuovi tratti integrati nella rete a partire dal 2020, sembrano plausibili ma, soprattutto per i nuovi tratti, dovranno essere verificati alla luce dell’esperienza e molto verosimilmente aumentati.

Grandi opere

4. *Come valutate i criteri di definizione delle grandi opere?*

Secondo la definizione adottata sono considerate “grandi opere” tutti gli interventi di adeguamento che, pur non aumentando la capacità stradale, hanno una importanza politica strategica per dimensioni e/o impatto.

Più precisamente i criteri sono la tipologia del manufatto (necessario per il funzionamento sicuro dell'infrastruttura, ma senza aumento della capacità), l'entità dei costi (investimenti considerevoli) e l'importanza politica (impatto elevato su popolazione, ambiente e territorio).
Condividiamo questi criteri.

5. *Siete d'accordo con la classificazione della seconda canna della galleria del San Gottardo tra le grandi opere?*

Questo progetto rispetta tutti i succitati criteri, poiché non contempla un aumento di capacità, comporta un elevato investimento (pari a ca. 2 mia. di fr.) e ha un'evidente rilevanza politica.

Programma di sviluppo strategico delle strade nazionali (PROSTRA)

6. *Siete d'accordo con la prospettiva a lungo termine descritta relativa alla rete delle strade nazionali? In caso contrario, che cosa andrebbe cambiato?*

La prospettiva è presentata in modo troppo succinto per poter essere compiutamente valutata.

a) In particolare sembra unilateralmente orientata all'incremento delle capacità in funzione della crescita della domanda, trascurando un esame più approfondito sulle possibilità e i mezzi per contenerla, quali ad esempio:

- le modalità per gestire il traffico nelle ore di punta;
- le possibilità di migliorare l'attuale modesto grado di occupazione dei veicoli;
- lo sviluppo delle nuove tecnologie e modalità di condivisione dell'autovettura (guida assistita, car pooling, ecc).

b) Un più sistematico coordinamento nella periodicità degli aggiornamenti e nei contenuti del PROSTRA con i programmi di agglomerato e con il Programma di sviluppo strategico delle infrastrutture ferroviarie (PROSSIF) appare più che opportuno.

Condividiamo:

a) gli obiettivi di garantire l'efficienza dell'infrastruttura, di tutelare popolazione, ambiente e infrastrutture e di migliorare l'economicità delle infrastrutture. Nel nostro contesto territoriale sempre più antropizzato l'inserimento nel paesaggio delle opere assume una valenza imprescindibile per ottenere il necessario consenso.

b) In caso di potenziamento, l'indirizzo strategico prioritario di estendere le carreggiate della rete esistente a 3 corsie nei contesti dove ne è dimostrato il bisogno.

Un'attenzione particolare va riservata ai nuovi tratti integrati nella rete a partire dal 2020, che dovranno essere adeguati in tempi celeri alle caratteristiche delle strade nazionali.

7. Il Programma di sviluppo strategico vi sembra completo rispetto all'entità del progetto?

Il PROSTRA prevede un investimento globale agli orizzonti temporali considerati (2030, 2040 e successivi) di ca. 28,5 mia. di franchi. Constatiamo che l'elenco dei progetti e dei relativi costi è incompleto in quanto non considera ancora le nuove tratte inserite dal 2020 nella rete delle strade nazionali.

Questa lacuna va colmata. La verifica delle capacità, della qualità dell'infrastruttura esistente e del fabbisogno va affrontata a breve così da disporre di una prospettiva di riferimento realistica.

Per il Cantone Ticino assume una particolare rilevanza il nuovo collegamento tra Bellinzona e Locarno, di cui è in corso l'allestimento del progetto generale e per il quale si auspica una celere realizzazione.

8. Come valutate l'assegnazione dei progetti di ampliamento ai vari orizzonti realizzativi e fasi di potenziamento?

La suddivisione temporale per la pianificazione e realizzazione dei progetti in orizzonti attuativi decennali (2030, 2040, ecc.) e in fasi di potenziamento quadriennali appare piuttosto complessa. Riteniamo più opportuno orientarsi su fasi di potenziamento quadriennali stabilite sulla base di una prospettiva in cui gli interventi vengano suddivisi per priorità.

Per quanto concerne il Cantone Ticino constatiamo che l'unico tratto autostradale considerato per un potenziamento è quello tra Lugano sud e Mendrisio per l'orizzonte temporale 2040. Esso prevede l'estensione a 6 corsie tra Lugano sud e la galleria del San Salvatore, la costruzione di una terza canna sotto il San Salvatore, il potenziamento del ponte diga di Melide, l'allargamento delle due canne della galleria di Maroggia e il potenziamento della tratta a sud della galleria di Maroggia sfruttando la corsia d'emergenza. Questa impostazione di fondo può essere condivisa purché sia attentamente curato l'inserimento nel delicato paesaggio lacuale, in particolare sul ponte-diga di Melide, e siano concretizzate le adeguate misure fiancheggiatrici.

I livelli di criticità su questa tratta non sarebbero, secondo le vostre valutazioni, tali da giustificare una realizzazione in tempi più rapidi. In considerazione dei già elevatissimi carichi attuali e delle diffuse perturbazioni non condividiamo questo apprezzamento ed auspichiamo quindi una rivalutazione della situazione in occasione della prossima fase di potenziamento 2023 e un'estensione del perimetro di riferimento fino a Lugano nord.

Altre osservazioni

9. Avete altre osservazioni in merito al progetto posto in consultazione?

No.