



Modifica di ordinanze nell'ambito dell'adeguamento del decreto federale concernente la rete delle strade nazionali e sul suo finanziamento

Commenti

Situazione iniziale

Il 10 dicembre 2012 l'Assemblea federale ha adeguato il decreto federale del 1960 concernente la rete delle strade nazionali (decreto sulla rete stradale) alle esigenze attuali e future dei trasporti. Determinate strade cantonali sono state integrate nella rete delle strade nazionali, mentre è stato declassato il tratto Sciaffusa-Bargen. Adottando queste misure, la rete delle strade nazionali si allunga di circa 380 km complessivamente. Inoltre, nel suddetto decreto sono stati integrati due completamenti della rete ritenuti prioritari per eliminare attuali gravi problemi di capacità.

L'esercizio, la manutenzione e la sistemazione dei nuovi tratti inseriti nella rete delle strade nazionali causano spese supplementari per circa 305 milioni di franchi l'anno, di cui 30 saranno sostenuti dai Cantoni attraverso la correzione di altri contributi. I restanti 275 milioni saranno a carico della Confederazione e dovranno essere finanziati attraverso un aumento del prezzo del contrassegno autostradale.

Le modifiche legislative legate al decreto concernente la rete (legge federale dell'8 marzo 1960 sulle strade nazionali [RS 725.11; LSN] e legge federale del 22 marzo 1985 concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata e della tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali [RS 725.116.2; LUMin]) sono state approvate dall'Assemblea federale il 22 marzo 2013. Dovrebbero entrare in vigore il 1° gennaio 2014. Entro tale data dovranno essere adeguate anche le relative ordinanze.

La modifica della legge sul contrassegno stradale e il conseguente aumento del prezzo del contrassegno entreranno in vigore soltanto quando gli accantonamenti del finanziamento speciale per il traffico stradale scenderanno al di sotto del miliardo di franchi, ovvero, secondo calcoli recenti, presumibilmente nel 2016. Per lo stesso motivo anche l'ordinanza del 24 agosto 2011 concernente la tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali (ordinanza sul contrassegno stradale, OUSN; RS 741.711) sarà adeguata solo in un secondo momento.

Vengono, infine, proposte ulteriori piccole modifiche a prescindere dall'adeguamento del decreto sulla rete stradale.

Commento alle singole disposizioni

1. Ordinanza del 7 novembre 2007 sulle strade nazionali (RS 725.111)

Articolo 7b

La disposizione in questione corrisponde alla regolamentazione transitoria sancita all'articolo 56 capoversi 1 e 5, con la differenza che non varrà soltanto per le strade nazionali integrate nella rete il 1° gennaio 2008 nell'ambito della Nuova impostazione della perequazione finanziaria e della ripartizione dei compiti tra Confederazione e Cantoni (NPF), ma, in generale, per tutte le strade cantonali che saranno integrate nella rete delle strade nazionali.

Capoverso 1: I Cantoni devono portare a termine e finanziare i progetti di costruzione, sistemazione e manutenzione non ancora conclusi al momento dell'inserimento di una strada nella rete delle strade nazionali (cfr. art. 8a cpv. 4 LSN). È tuttavia possibile che al momento del trasferimento della proprietà i contratti precedentemente stipulati dai Cantoni per lavori ormai terminati esplichino ancora effetti giuridici nei confronti della controparte, in particolare di ingegneri, architetti e imprese di costruzione (ad es. periodi di verifica dopo la consegna delle opere, termini delle garanzie). La presente disposizione consente alla Confederazione, quale successore universale, di fare valere tutti i diritti derivanti dai contratti in modo autonomo e indipendente dai Cantoni, ovvero dalla controparte precedente. Quale successore universale può fare valere anche eventuali diritti costitutivi come, ad esempio, la risoluzione della vendita o la riduzione del valore oppure rivendicazioni di responsabilità civile.

Non verranno invece ripresi i contratti firmati con pianificatori per progetti ancora in fase di pianificazione. L'USTRA deciderà quali progetti continuare a seguire e a quali appaltatori aggiudicarli.

Capoverso 2: È possibile che al termine dei lavori la proprietà dei fondi rimanga del proprietario originario (Comuni, terzi), ad esempio in seguito a procedure di rilottizzazione, contratti di acquisto di terreni non ancora conclusi o mutazioni pendenti ecc. In questi casi il Cantone deve portare a termine i lavori di cui sopra.

Articolo 11 capoverso 1 lettera h

Il progetto generale deve comprendere anche il tracciato e i punti di collegamento con le vie di accesso e d'uscita (in primo luogo intersezioni o rotatorie) ed essere conforme al piano direttore cantonale (art. 10 cpv. 1 e 2 OSN). La rete del traffico lento (percorsi pedonali, ciclopiste, sentieri) rappresenta un elemento basilare delle infrastrutture di trasporto cantonali e comunali e come tale è parte integrante dei piani direttori cantonali. È perciò opportuno, e in molti casi già prassi, che il piano generale venga corretto sulla base dei pareri dei servizi cantonali competenti in materia di traffico lento come anche dei corapporti degli altri servizi cantonali menzionati nel capoverso in questione. In futuro tale prassi dovrà essere sancita in modo esplicito nell'OSN.

Articolo 12 capoverso 1 lettera g^{bis}

L'espressione *breve rapporto* sottolinea il fatto che il documento deve avere dimensioni ridotte. Per un corretto esame del progetto esecutivo è tuttavia necessario che la relativa documentazione illustri anche tutte le questioni esaminate e risolte in materia di traffico lento. Un rapporto di questo tipo è richiesto soltanto se il progetto esecutivo tocca gli interessi del traffico lento e influisce in modo determinante su tracciato, sicurezza o attrattiva delle sue infrastrutture interessate, in particolare nel caso di progetti esecutivi inerenti ai raccordi alle strade nazionali e alle strade nazionali di terza classe.

Articolo 13a

Gli allineamenti sono restrizioni di diritto pubblico della proprietà e diventano vincolanti per i proprietari con l'entrata in vigore del progetto esecutivo. Secondo l'articolo 29 LSN, gli allineamenti devono essere resi di pubblica ragione nei Comuni e depositati per esame presso le amministrazioni comunali. Devono infatti essere resi noti anche a terzi. Poiché il Catasto delle restrizioni di diritto pubblico della proprietà persegue lo stesso obiettivo, l'iscrizione degli allineamenti in questo registro può sostituire il deposito pubblico nel Comune.

Articolo 29 capoverso 2 terzo periodo

Nell'ambito del trasferimento della proprietà e della responsabilità per le strade nazionali dai Cantoni alla Confederazione i Cantoni sono stati esonerati, quale atto di benevolenza, dall'obbligo di pagare un'indennità per l'utilizzazione, per esigenze proprie, delle aree appartenenti alle strade nazionali. Diversi Cantoni, però, esigono per l'utilizzazione delle proprie strade un pedaggio dalla Confederazione. In futuro pertanto l'attuale disposizione sarà valida soltanto se verrà concesso il diritto di reciprocità. Una tale disposizione si applica già alla riscossione di emolumenti in altri settori (cfr. art. 3 dell'ordinanza generale dell'8 settembre 2004 sugli emolumenti [RS 172.041.1]).

Articolo 29 capoverso 4

Accade spesso che sulle aree appartenenti alle strade nazionali, in particolare negli spazi verdi, sotto i ponti ecc., vengano depositati o parcheggiati oggetti di ogni tipo (veicoli, legno, rifiuti) senza autorizzazione. L'USTRA, in qualità di rappresentante del proprietario fondiario, sarà autorizzato ad adottare le misure necessarie al ripristino dello stato originario a spese del trasgressore.

Articolo 52 capoversi 1 e 2

L'attuale regolamentazione disciplina che in caso di problemi di capacità sulle strade nazionali il traffico deve essere deviato e gestito adeguatamente sulla rete stradale secondaria. In particolare, per alcune reti stradali prestabilite i Cantoni devono aver già preparato piani cantonali di gestione del traffico.

Le esperienze raccolte nel frattempo con i piani nazionali di gestione del traffico dimostrano che le misure in essi previste sono realizzabili solo in parte e che spesso i problemi vengono gestiti in altra sede, ad esempio nei piani di intervento cantonali. I collegamenti con le strade nazionali sono regolati sempre più spesso mediante segnaletica luminosa. La gestione di questi dispositivi deve essere coordinata con quelli vicini, di norma mediante convenzioni sulle prestazioni tra la Confederazione e i Cantoni interessati. Singole deviazioni ad ampio raggio verso la rete stradale secondaria, dovute a eventi sulle strade nazionali, continueranno ad essere disciplinate nei piani nazionali di gestione del traffico.

Per contro, la prassi ha dimostrato che quando occorre affrontare problemi di capacità o eventi sulla rete stradale secondaria è necessario adottare misure sulle strade nazionali, situazione tuttavia non contemplata dall'attuale regolamentazione. Casi di questo tipo possono verificarsi quando si rilevano problemi di capacità su una strada di svincolo urbano e gli utenti dovrebbero essere informati per tempo, ovvero già sulla strada nazionale, del problema e sui percorsi alternativi. Inoltre, è importante garantire che le misure di gestione del traffico sulla rete stradale secondaria non compromettano in modo eccessivo il flusso del traffico sulle strade nazionali.

Questo tipo di misure richiede un equipaggiamento speciale e misure di gestione del traffico adeguate sulle strade nazionali, che devono essere illustrati nei piani di gestione del traffico cantonali, motivati e sottoposti per autorizzazione all'USTRA. Per questo motivo in futuro i piani cantonali di gestione del traffico sottoposti all'USTRA non riguarderanno più una rete stradale prestabilita bensì ogni strada e ogni evento che richiede regolarmente misure di gestione del traffico sulle strade nazionali e/o compromette regolarmente e in modo eccessivo la circolazione sulle strade nazionali.

Nei piani cantonali di gestione del traffico occorre provare che le misure in essi stabilite sono efficaci e che una regolazione manuale del traffico da parte della polizia stradale non sarebbe praticabile oppure comporterebbe un onere eccessivo. Le notifiche, gli avvisi, la segnaletica, le modalità di esercizio e i programmi di gestione necessari devono essere sempre in linea con le direttive dell'USTRA. L'allegato 3 può pertanto essere abrogato.

Per i tratti che compromettono regolarmente e in modo eccessivo il flusso del traffico sulle strade nazionali, l'USTRA può esigere un piano di gestione del traffico cantonale, in cui il Cantone illustri le misure che intende adottare per ovviare al problema.

Articolo 54a

Per consentire di inventariare la rete delle strade nazionali in modo semplice ed efficiente, si procede al rilevamento di immagini relative a tutte le sue componenti (segnaletica luminosa, manufatti, ecc.). Ai fini di mantenere scorrevole il traffico sui tratti a cielo aperto e garantire la sicurezza nelle gallerie è inoltre necessario videosorvegliare costantemente gli impianti stradali. In linea di massima, secondo le direttive dell'USTRA, le installazioni sono programmate in modo tale da non consentire di riconoscere l'identità di singole persone, ciononostante, in particolare per quanto concerne i rilevamenti di immagini relative all'infrastruttura delle strade nazionali, non è possibile impedirlo del tutto (ad es. attraverso i numeri di targa, denominazioni commerciali sui camion ecc.). La nuova disposizione consente all'USTRA di utilizzare i dati rilevati unicamente nell'ambito dello svolgimento dei propri compiti (costruzione, esercizio, manutenzione delle strade nazionali e gestione del traffico) e vieta l'analisi delle immagini riferita alle persone. Solo se l'onere tecnico o economico risulta sproporzionato è possibile rinunciare ad anonimizzare i dati. Al capoverso 2 dell'articolo si sottolinea inoltre che l'USTRA può permettere alle unità territoriali preposte alla manutenzione l'accesso ai dati anche mediante procedura di richiamo qualora ciò risultasse necessario per l'adempimento dei loro compiti.

Allegato 1

L'allegato viene aggiornato. Vengono inoltre eliminati i lavori di completamento nel Cantone di Vaud (N9 Perraudette - Lutrive), visto che non figurano più nel nuovo decreto sulla rete stradale e non saranno quindi più eseguiti.

Allegato 2

L'integrazione dei tratti che figurano nel Messaggio sull'adeguamento del decreto concernente la rete rende necessario l'adeguamento dei limiti delle unità territoriali.

2. Ordinanza del 7 novembre 2007 concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata nel traffico stradale (RS 725.116.21)

Articolo 31 capoverso 1 e 1^{bis}

Finora i Cantoni Appenzello Esterno e Appenzello Interno non avevano strade nazionali e pertanto percepivano contributi non direttamente vincolati alle opere. In futuro la N25, che collega San Gallo (Winkeln) ad Appenzello, attraverserà i due Cantoni. Secondo l'articolo 35 capoverso 2^{bis} LUMin, i contributi continueranno tuttavia ad essere versati ai Cantoni interessati fintanto che sui tratti delle strade situate sul loro territorio non sono effettuati importanti lavori di sistemazione.

Nell'ambito delle deliberazioni parlamentari è stata avanzata la richiesta di precisare nell'ordinanza l'espressione «importanti lavori di sistemazione». Sono considerati importanti lavori di sistemazione la costruzione di circonvallazioni (ad es. 1° tratto parziale della circonvallazione di Herisau), l'allargamento o la rettifica della carreggiata, la separazione delle diverse aree di circolazione del traffico lento o il rafforzamento della sottostruttura su lunghi tratti.

La ripartizione dei contributi (cpv. 2 e 3 e art. 26) sarà ridefinita mediante modifica di ordinanza non appena nei singoli Cantoni saranno conclusi i lavori di sistemazione previsti sulla N25.

Allegato 2

L'elenco delle reti delle strade principali è stato completamente rivisto. Sono state eliminate le strade principali integrate nella rete delle strade nazionali ed è stato inserito il tratto Sciaffusa-Bargen (N4), prima considerato strada nazionale.

Inoltre, con l'entrata in vigore dell'OUMin il perimetro di manutenzione delle strade nazionali è stato ridefinito. Esso incide su determinate lunghezze delle strade principali che saranno ora adeguate. Va sottolineato che le cifre sono state arrotondate (a due cifre decimali), pertanto i totali presentano minimi scostamenti decimali. I totali sono quindi i valori più precisi.

Infine si è tenuto conto del fatto che nel frattempo la tangenziale ovest di Soletta e quella di Lugano Nord - Lugano (Cassarate) sono state messe in servizio. Il tratto Rive droite de la Sarine – Pont de la Poya sarà aperto soltanto nel corso del 2014, ma è già stato incluso nei calcoli.

3. Ordinanza del 30 marzo 1994 sulle linee elettriche (RS 734.31)

Articolo 116

Si tratta di una modifica omessa nell'ambito della NPF. Le parti della linea aerea all'interno delle aree degli allineamenti delle strade nazionali devono essere approvate anche dall'Ufficio federale delle strade, ai sensi degli articoli 44 LSN e 30 OSN.

4. Ordinanza del 18 dicembre 1991 concernente le strade di grande transito (RS 742.272)

Articolo 3

Adeguamento in seguito allo stralcio dell'articolo 9 capoverso 7 LCStr.

Allegati 1 e 2

L'integrazione di diverse strade cantonali nella rete delle strade nazionali rende necessario l'aggiornamento degli allegati 1 e 2.

Inoltre, l'allegato 2 è stato adattato in diversi punti sulla base delle richieste avanzate dai Cantoni e approvate dall'USTRA sin dall'entrata in vigore dell'ordinanza, ai sensi dell'articolo 6 capoverso 2 dell'ordinanza concernente le strade di grande transito.

5. Ordinanza del 15 dicembre 1986 contro l'inquinamento fonico (RS 814.41)

Articolo 17 capoverso 4 lettera a e a^{bis}

Come già illustrato nel messaggio (FF 2012 543), il passaggio delle attuali strade cantonali alla rete delle strade nazionali non consente di rispettare il termine del 31 marzo 2015 stabilito per il risanamento fonico delle strade nazionali. È stata pertanto accordata una proroga fino al 31 marzo 2018 (termine valido per le strade cantonali).