



Adeguamento del decreto federale concernente la rete delle strade nazionali (RS 725.113.11)

Rapporto per la consultazione

9 maggio 2008

L'essenziale in breve

Nel decreto federale concernente la rete delle strade nazionali, le Camere federali hanno stabilito i collegamenti stradali d'importanza nazionale. Oggi, a quasi 50 anni dalla sua entrata in vigore, è giunto il momento di sottoporlo a una revisione e a un aggiornamento integrale. Una sua verifica s'impone perché la pianificazione delle strade nazionali risale principalmente alla fine degli anni Cinquanta e per molti aspetti non risponde più ai bisogni attuali e futuri. Tale esigenza viene espressa anche in diversi interventi parlamentari e nel nuovo strumento di coordinamento «Piano settoriale dei trasporti».

Dal punto di vista della pianificazione del territorio e dello sviluppo, la verifica del decreto si basa su una rete urbana integrata e tiene debitamente conto della struttura territoriale decentrata. Per impostare la rete delle strade nazionali in modo unitario e coerente, nel Piano settoriale dei trasporti il Consiglio federale ha definito una serie di criteri funzionali, che devono essere soddisfatti dagli elementi della rete d'importanza nazionale (capitolo 1.2.1). I risultati della verifica nonché le conclusioni corrispondenti sono disponibili. Il presente rapporto illustra i conseguenti adeguamenti del decreto federale concernente la rete delle strade nazionali e ne illustra le ripercussioni.

La verifica conferma integralmente la rete delle strade nazionali esistente, fatto salvo il segmento della N4 tra Sciaffusa e Barga. Evidenzia però anche che la rete non soddisfa più in misura sufficiente i bisogni attuali e futuri degli agglomerati urbani di medie dimensioni nonché delle regioni periferiche della Svizzera. Per colmare queste lacune, il Consiglio federale propone l'inserimento di nuovi collegamenti nella rete delle strade nazionali per un totale di 396 chilometri. Si tratta esclusivamente di collegamenti stradali già *esistenti* (capitolo 1.2.2). Per la Confederazione, ciò comporta maggiori costi di esercizio, di manutenzione nonché di risanamento e sistemazione dei tratti trasferiti per un totale di circa 350 milioni di franchi all'anno. Le spese di esercizio e manutenzione, pari a 150 milioni di franchi all'anno, saranno compensate integralmente dalla Confederazione mediante una diminuzione dei contributi federali non direttamente vincolati alle opere nonché dei contributi globali per le strade principali versati ai Cantoni che cedono strade alla Confederazione. Questa compensazione è parte integrante degli indirizzi della riforma, definiti il 9 aprile 2008 dal Consiglio federale nell'ambito della verifica dei compiti. Anche le spese per la sistemazione dei tratti trasferiti dovranno essere compensate. Le modalità e l'entità di tale compensazione saranno definite dalla Confederazione nell'ambito del messaggio sul programma concernente l'eliminazione delle insufficienze di capacità sulle strade nazionali.

Il proposto adeguamento del decreto concernente la rete assicura l'accesso coerente e a lungo termine a tutte le regioni del Paese mediante collegamenti stradali d'importanza nazionale. L'inserimento nella rete viaria nazionale di strade già esistenti contribuisce al mantenimento e al rafforzamento della piazza economica svizzera e favorisce l'attuazione degli obiettivi di pianificazione del territorio della Confederazione. Non sono prevedibili ripercussioni sostanziali sul traffico né all'interno del sistema stradale né per altri vettori di trasporto. L'adeguamento proposto avrà invece ripercussioni differenti sui singoli Cantoni: alcuni cederanno delle strade alla Confederazione, altri no (capitolo 3). Diversi saranno anche gli sgravi di cui beneficeranno i singoli Cantoni riguardo agli obblighi di esercizio, manutenzione e sistemazione della "propria" rete stradale e diverso sarà il diritto di compensazione della Confederazione nei confronti delle strade trasferite.

Sono esclusi gli adeguamenti della rete nei principali agglomerati della Svizzera. Questa tematica dovrà essere esaminata nell'ambito dell'elaborazione dei programmi d'agglomerato e delle misure di eliminazione delle insufficienze di capacità sulla rete delle strade nazionali, che saranno sottoposti alle Camere federali nei corrispondenti messaggi programmatici più avanti.

Indice

| | |
|---|-----------|
| L'essenziale in breve | 2 |
| Indice | 3 |
| 1. Punti essenziali del progetto | 6 |
| 1.1 Il contesto della politica dei trasporti | 6 |
| 1.1.1 Storia del decreto federale concernente la rete delle strade nazionali | 6 |
| 1.1.2 Rapida evoluzione del territorio e del traffico | 6 |
| 1.1.3 Attualmente circa il 6 per cento dell'intera rete stradale è di competenza della Confederazione | 7 |
| 1.1.4 Necessaria una verifica approfondita del decreto concernente la rete | 7 |
| 1.1.5 Condizioni contenutistiche derivanti dal Piano settoriale dei trasporti | 8 |
| 1.1.6 Criteri funzionali per una rete infrastrutturale coerente d'importanza nazionale | 8 |
| 1.1.7 Necessaria un'armonizzazione con i progetti infrastrutturali | 9 |
| 1.1.8 La legge sul fondo infrastrutturale presuppone una procedura a tappe | 9 |
| 1.2 Adeguamento del decreto federale concernente la rete delle strade nazionali | 11 |
| 1.2.1 Requisiti della futura rete delle strade nazionali | 11 |
| 1.2.2 Adeguamenti proposti del decreto concernente la rete | 12 |
| 1.2.4 Portata della rete complementare | 18 |
| 1.2.5 Adeguamenti: ripercussioni variabili sui Cantoni | 19 |
| 1.3 Finanziamento dei nuovi tratti | 21 |
| 1.3.1 Quadro finanziario | 21 |
| 1.3.2 Gestione delle attività d'investimento della Confederazione | 21 |
| 1.3.3 Maggiore fabbisogno finanziario in seguito all'adeguamento del decreto concernente la rete | 22 |
| 1.3.4 Copertura del maggiore fabbisogno finanziario | 23 |
| 1.4 Norma transitoria per Cantoni privi di strade nazionali | 24 |
| 2. Spiegazioni concernenti gli adeguamenti degli atti giuridici | 25 |
| 2.1 Premessa | 25 |
| 2.2 Classificazione | 25 |
| 2.3 Numerazione e designazione | 26 |
| 2.4 Trasferimento della proprietà | 27 |
| 2.5 Ripresa di progetti in corso | 27 |
| 2.6 Commento alle modifiche della legge federale sulle strade nazionali | 27 |
| 2.7 Commento alle modifiche della legge federale concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata | 31 |
| 2.7.1 Principi della compensazione | 31 |
| 2.7.2 Contributi non direttamente vincolati alle opere | 31 |
| 2.7.3 Contributi per le strade principali | 31 |
| 2.8 Commento alle modifiche del decreto federale concernente le strade nazionali | 32 |

| | |
|--|-----------|
| 3. Ripercussioni | 33 |
| 3.1 Ripercussioni sulla Confederazione..... | 33 |
| 3.1.1 Ripercussioni finanziarie..... | 33 |
| 3.1.2 Ripercussioni sulle risorse umane | 33 |
| 3.2 Ripercussioni sui Cantoni e sui Comuni | 34 |
| 3.2.1 Ripercussioni finanziarie diverse..... | 34 |
| 3.2.2 Sgravi in materia di personale nell'esecuzione delle attività di competenza del committente..... | 37 |
| 3.2.3 Ripercussioni impercettibili sui Comuni | 37 |
| 3.3 Ripercussioni sull'economia nazionale..... | 37 |
| 3.4 Ripercussioni sugli altri vettori di trasporto..... | 38 |
| 3.5 Ripercussioni sull'ordinamento del territorio e l'ambiente..... | 38 |
| 3.5.1 Coerenza con gli obiettivi della Confederazione in materia di pianificazione del territorio .. | 38 |
| 3.5.2 Nessuna ripercussione diretta sull'ambiente | 38 |
| 4. Implicazioni con il programma di legislatura..... | 39 |
| 5. Aspetti giuridici | 39 |
| 5.1 Costituzionalità e conformità alla legge..... | 39 |
| 5.2 Compatibilità con gli impegni internazionali della Svizzera e raffronto con il diritto europeo | 39 |
| 5.3 Forma dell'atto legislativo | 40 |
| 5.4 Applicazione del freno all'indebitamento | 40 |
| 5.5 Compatibilità con la legge sui sussidi..... | 40 |
| Allegati..... | 41 |
| Allegato 1: Informazioni dettagliate sui proposti adeguamenti del decreto federale concernente la rete delle strade nazionali..... | 42 |
| Allegato 2: Adeguamenti LSN, LUMin e decreto federale concernente la rete delle strade nazionali | 48 |
| Allegato 3: Panoramica delle modifiche dell'allegato del decreto federale concernente la rete delle strade nazionali | 56 |
| Allegato 4: Carta panoramica della nuova rete delle strade nazionali | 58 |

Elenco delle abbreviazioni

| | |
|--------|--|
| DATEC | Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni |
| EIA | Esame dell'impatto sull'ambiente |
| GEMAP | Gestione mediante mandato di prestazioni e preventivo globale |
| LFIT | Legge sul fondo infrastrutturale |
| LSN | Legge sulle strade nazionali |
| LUMIN | Legge federale concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata |
| MS | <i>Mobilité spatiale</i> , regioni utilizzate come livello locale intermedio per scopi scientifici e di politica regionale. Sono contraddistinte da un'omogeneità territoriale e sottostanno al principio di micromercati del lavoro con orientamento funzionale verso i centri. |
| NPC | Nuova impostazione della perequazione finanziaria e della ripartizione dei compiti tra Confederazione e Cantoni |
| NUP | (Commissione incaricata del) riesame dei tratti delle strade nazionali |
| OSN | Ordinanza sulle strade nazionali |
| OUMin | Ordinanza concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata |
| PAV | Messaggio sul programma concernente il traffico d'agglomerato |
| PEB | Messaggio sul programma concernente l'eliminazione delle insufficienze di capacità |
| PST | Piano settoriale dei trasporti, parte programmatica |
| TL | Traffico lento |
| TMP | Traffico motorizzato privato |
| TP | Trasporti pubblici |
| UPlaNS | Pianificazione della manutenzione delle strade nazionali |
| USTRA | Ufficio federale delle strade |
| VDS | Valutazione della sostenibilità |

1. Punti essenziali del progetto

1.1 Il contesto della politica dei trasporti

1.1.1 Storia del decreto federale concernente la rete delle strade nazionali

Con il decreto federale del 21 giugno 1960, le Camere federali hanno definito i collegamenti stradali d'importanza nazionale. Il punto di partenza era costituito dal lavoro pluriennale di pianificazione svolto dalla commissione del Dipartimento dell'interno incaricata di chiarire tutti gli aspetti politici, tecnici, economici, finanziari e giuridici legati alla definizione della rete delle strade nazionali.

Il decreto federale concernente la rete delle strade nazionali definisce sostanzialmente la rete di quelle che nel linguaggio corrente chiamiamo autostrade. Gli elementi cardine del decreto sono collegamenti comodi tra i centri economici svizzeri nonché l'integrazione dei centri economici nelle reti di strade a forte traffico. Originariamente, il decreto concernente la rete era improntato in particolare ai requisiti del traffico sovraregionale. I bisogni dell'allora modesto traffico locale erano secondari. Nel frattempo i requisiti posti alle strade nazionali sono fortemente mutati. Oggi le strade nazionali rappresentano la vera e propria spina dorsale per il collegamento stradale dei centri e degli agglomerati del Paese. Contemporaneamente, la loro importanza per il collegamento dei centri economici nonché per il traffico stradale nazionale e internazionale è rimasta inalterata.

Sostanzialmente, il decreto del 1960 conserva la sua validità. Sono semplicemente stati inseriti alcuni nuovi tratti, comprendenti la circonvallazione nord e ovest di Zurigo, la galleria stradale del San Gottardo, la Transgiurassiana nonché l'integrazione della galleria della Vereina nella rete delle strade nazionali.

Questa continuità è stata possibile perché il decreto concernente la rete lasciava un sufficiente margine di libertà per reagire ai nuovi sviluppi. Con la costruzione di vie di accesso alla rete delle strade nazionali e di nuovi raccordi autostradali nonché con potenziamenti locali delle capacità, la Confederazione ha potuto reagire al rapido incremento del volume di traffico e alla forte evoluzione dei bisogni degli agglomerati e delle regioni periferiche – anche senza adeguamenti radicali del decreto concernente la rete.

1.1.2 Rapida evoluzione del territorio e del traffico

Dal 1960 a oggi, alcuni fattori d'influenza essenziali per la definizione delle infrastrutture nazionali dei trasporti sono radicalmente mutati. La popolazione residente in Svizzera è passata da circa 5,36 a circa 7,5 milioni di abitanti. A segnare la maggiore progressione è stata la popolazione dei Comuni ai margini degli agglomerati e dei Comuni rurali vicini ai centri. Questa evoluzione è stata accompagnata da una continua estensione territoriale delle aree d'insediamento, crescenti distanze tra le aree residenziali e i posti di lavoro nonché una progressiva urbanizzazione. Ma sono mutate radicalmente anche parametri importanti come le nostre abitudini di vita o il reddito delle economie domestiche. Di conseguenza, il volume di traffico è cresciuto rapidamente. Solo nel traffico motorizzato privato, la prestazione di trasporto è quintuplicata tra il 1960 e il 2004, passando da 18'590 a 93'096 milioni di persone-chilometri. La crescita è stata particolarmente forte negli agglomerati e ai loro margini.

Secondo un rapporto dell'Ufficio federale di statistica¹, tra il 2000 e il 2030 la popolazione residente in Svizzera progredirà di un altro 13,5 per cento. Questo incremento non si distribuirà uniformemente sul territorio, ma si concentrerà in alcune regioni andando a gravare ulteriormente sull'infrastruttura dei trasporti. Tutti gli scenari e

¹ Scenari dell'evoluzione demografica della Svizzera dal 2005 al 2050, Ufficio federale di statistica, 2006

le previsioni ipotizzano infatti un'ulteriore crescita del traffico. Tra il 2000 e il 2030, il DATEC stima un incremento delle prestazioni di trasporto del traffico motorizzato privato del 15-29 per cento². Ad aumentare sarà soprattutto il traffico sulla rete di strade a forte traffico.

1.1.3 Attualmente circa il 6 per cento dell'intera rete stradale è di competenza della Confederazione

Il traffico terrestre dispone di un'infrastruttura della lunghezza totale di circa 80'515 chilometri. Di questi, il 6 per cento circa è costituito da tratte ferroviarie, il 2 per cento circa da strade nazionali, il 3,5 per cento circa da strade principali e l'89 per cento circa da altre strade. La rete delle strade nazionali comprende l'892,5 chilometri, di cui circa 135 devono ancora essere realizzati da qui al 2018. Le strade cantonali comprendono circa altri 18'100 chilometri. Di questi, 2'262 chilometri fanno parte della rete delle strade principali svizzere. Le strade comunali raggiungono circa 55'500 chilometri. La rete ferroviaria comprende 5023,75 chilometri. La rete ferroviaria delle Ferrovie Federali Svizzere – e cioè il 60 per cento circa dell'intera rete ferroviaria – è di competenza esclusiva della Confederazione. Per quasi tutta la rete ferroviaria restante la responsabilità è condivisa tra la Confederazione e i Cantoni. Per le strade, l'impegno della Confederazione si limita alle strade nazionali e principali elvetiche, che rappresentano quasi il 6 per cento dell'intera rete viaria.

Per tenere il passo con gli sviluppi menzionati l'infrastruttura dei trasporti deve essere nuovamente adeguata. Sul fronte della sistemazione, la Confederazione e le Camere rispondono a queste esigenze a vari livelli: con il sostegno finanziario ai programmi d'agglomerato, con l'eliminazione delle insufficienze di capacità sulle strade nazionali esistenti (vedi capitolo 1.1.8) nonché con il progetto concernente lo sviluppo futuro dei grandi progetti ferroviari.

Oltre alle varie misure di sistemazione devono però essere adeguate anche le competenze per le singole reti infrastrutturali. La ripartizione dei compiti tra la Confederazione e i Cantoni non corrisponde più perfettamente ai bisogni attuali e futuri degli utenti. Per quanto riguarda le strade, la Confederazione deve assumersi maggiormente la sua responsabilità in relazione al collegamento con le reti stradali estere, al rafforzamento della rete urbana nonché al miglioramento dell'accesso alle regioni periferiche della Svizzera.

1.1.4 Necessaria una verifica approfondita del decreto concernente la rete

Il decreto concernente la rete è in vigore da quasi 50 anni. Da un po' di tempo sono tuttavia sempre più frequenti le discussioni sull'inserimento di nuovi tratti nella rete delle strade nazionali. Ciò è documentato da un numero crescente di interventi parlamentari, che chiedono completamenti della rete delle strade nazionali. Questi interventi hanno indotto la Confederazione a riflettere sulla funzione originale della "sua" rete viaria e ad adattarla ai bisogni attuali e futuri. I motivi seguono essenzialmente due filoni:

Da un lato per i Cantoni e i Comuni è sempre più difficile finanziare i necessari percorsi alternativi e sistemazioni sulla loro rete stradale. Le ripercussioni di queste limitazioni sono molteplici: da un lato la compatibilità di queste strade con le esigenze delle aree d'insediamento e degli spazi vitali limitrofi è sempre più compromessa. Dall'altro gli standard di sistemazione e manutenzione non corrispondono più del tutto alle esigenze attuali e future del traffico motorizzato privato. Di conseguenza, singoli tratti non svolgono più le loro funzioni nella misura auspicata. Queste "disfunzioni" provocano effetti indesiderati e compromettono l'adempimento dei compiti federali in relazione all'accessibilità del Paese.

Dall'altro i bisogni degli agglomerati in rapida crescita e delle regioni turistiche della Svizzera sono fortemente mutati. Entrambi si aspettano collegamenti rapidi e confortevoli tra di loro nonché con le vicine aree metropoli-

² Perspektiven im Personenverkehr bis 2030, Ufficio federale dello sviluppo territoriale, 2006

tane transfrontaliere. La rete delle strade nazionali esistente soddisfa questi bisogni in ampissima misura. Vi sono tuttavia importanti collegamenti interregionali il cui esercizio, la cui manutenzione e la cui sistemazione oggi sono di competenza dei Cantoni. Anche l'integrazione di alcune regioni e agglomerati di medie dimensioni del nostro Paese nella rete delle strade nazionali non è assicurata in misura sufficiente. Infine, con il crescente carico e sovraccarico sulla rete delle strade nazionali per la Confederazione assume rilievo la questione della ridondanza della rete – e quindi degli itinerari alternativi.

Per questi motivi, nell'ambito del Piano settoriale dei trasporti il Consiglio federale ha sottoposto i compiti della futura rete delle strade nazionali a una verifica completa ed ha elaborato delle proposte di adeguamento. È sull'ancoraggio giuridico vincolante di questi adeguamenti nel decreto federale concernente la rete delle strade nazionali che verte il presente progetto.

1.1.5 Condizioni contenutistiche derivanti dal Piano settoriale dei trasporti

Nel Piano settoriale dei trasporti, che rappresenta una base essenziale della politica nazionale dei trasporti, il Consiglio federale fissa obiettivi, principi e priorità per le infrastrutture dei trasporti. Questo documento si orienta ai principi di uno sviluppo sostenibile e assicura il coordinamento delle misure riguardanti i vettori di trasporto tra di loro nonché con lo sviluppo territoriale e con le esigenze ambientali. La parte programmatica del Piano settoriale dei trasporti è stata elaborata dal DATEC in stretta collaborazione con i Cantoni e tenendo conto dei loro Piani direttori.

Nel Piano settoriale dei trasporti, il Consiglio federale ha definito – tra l'altro – due tipi di reti di infrastrutture stradali: la rete delle strade nazionali intesa come rete d'importanza nazionale (rete di base) e la rete delle strade principali quale rete complementare. Le due reti si distinguono per la loro funzione in relazione al traffico nonché per le responsabilità e competenze in materia di manutenzione, esercizio, ulteriore sviluppo e finanziamento.

Nell'ambito della nuova impostazione della perequazione finanziaria e della ripartizione dei compiti tra Confederazione e Cantoni (NPC), la rete delle strade nazionali è diventata integralmente di competenza della Confederazione, che deve gestirla, mantenerla, sistemarla e finanziarla. La rete complementare, che corrisponde essenzialmente all'attuale rete delle strade principali, è di competenza esclusiva dei Cantoni. Essa manterrà un significato importante per la Confederazione anche in futuro. Per questo motivo, la Confederazione partecipa, mediante contributi globali, alle spese dei Cantoni per l'esercizio, la manutenzione e la sistemazione della rete complementare.

1.1.6 Criteri funzionali per una rete infrastrutturale coerente d'importanza nazionale

In base agli obiettivi della Confederazione in materia di politica dei trasporti, politica regionale e ordinamento del territorio, nel Piano settoriale dei trasporti il Consiglio federale ha stabilito dei "criteri funzionali". Questi criteri definiscono i requisiti che dovranno soddisfare la futura rete delle strade nazionali e la rete complementare. L'obiettivo era da un lato di stabilire se l'attuale competenza della Confederazione e dei Cantoni per i collegamenti interregionali sia in grado di soddisfare le esigenze attuali e future. Dall'altro il Consiglio federale mirava a fissare criteri unitari per una verifica completa del decreto concernente la rete del 1960.

I "criteri funzionali" rappresentano la base dell'attribuzione di elementi vecchi e nuovi alla rete delle strade nazionali. In futuro dovranno essere inseriti nella rete viaria nazionale solo i tratti necessari per adempiere funzioni chiaramente definite. Il Consiglio federale crea così le basi per una valutazione coerente degli interventi parlamentari attuali e futuri concernenti l'inserimento di collegamenti nella rete delle strade nazionali nonché per il completamento della rete viaria d'importanza nazionale con nuovi elementi.

1.1.7 Necessaria un'armonizzazione con i progetti infrastrutturali

Vi sono altri due progetti che assumono rilievo per i presenti adeguamenti del decreto concernente la rete: il messaggio sul programma concernente il traffico d'agglomerato e il messaggio concernente l'eliminazione delle insufficienze di capacità sull'attuale rete delle strade nazionali. Entrambi sono pensati per attenuare i problemi attuali e futuri del traffico e si basano sulla legge sul fondo infrastrutturale (LFIT). Dal punto di vista dei contenuti sono interdipendenti e dovranno essere presentati alle Camere federali congiuntamente entro il 31 dicembre 2009.

Nell'ambito del messaggio sul programma concernente il traffico d'agglomerato, la Confederazione sostiene interventi di sistemazione infrastrutturali per i trasporti pubblici e privati nella sfera di competenza dei Cantoni e dei Comuni. Quale base per tale messaggio, entro la fine del 2007 i Cantoni hanno sottoposto alla Confederazione i loro programmi d'agglomerato. In questi programmi, i Cantoni e i Comuni illustrano le loro idee sull'ulteriore sviluppo dell'infrastruttura dei trasporti in sintonia con lo sviluppo del territorio. In particolare nei grandi agglomerati di Basilea, Berna, Ginevra, Losanna, Lugano, Lucerna, San Gallo, Winterthur e Zurigo vi sono strette interazioni tra le misure di sistemazione delle infrastrutture dei trasporti cantonali e urbane da un lato e delle infrastrutture dei trasporti d'importanza nazionale dall'altro. A seconda del contenuto, i programmi d'agglomerato possono anche ripercuotersi sulla funzionalità e sulla configurazione della rete delle strade nazionali.

La situazione è analoga per il messaggio sul programma concernente l'eliminazione delle insufficienze di capacità sull'attuale rete delle strade nazionali. Con la LFIT, il Parlamento ha incaricato il Consiglio federale di definire le misure necessarie per eliminare le insufficienze di capacità sulla rete delle strade nazionali prevedibili nel 2020 tenendo conto di tutti i vettori di trasporto. Per quanto riguarda le strade è previsto innanzitutto il completamento di corsie sulle strade nazionali esistenti. Per eliminare le insufficienze di capacità, si discute anche della costruzione di nuovi segmenti della rete delle strade nazionali in numerosi agglomerati. Questi complementi della rete presuppongono un adeguamento del decreto federale concernente la rete delle strade nazionali e toccano quindi direttamente il presente progetto.

1.1.8 La legge sul fondo infrastrutturale presuppone una procedura a tappe

Nei grandi agglomerati sussistono strette interdipendenze tra la necessità di adeguare il decreto concernente la rete da un lato e di adattare i programmi sul traffico d'agglomerato ed eliminare le insufficienze di capacità sulla rete delle strade nazionali dall'altro. Per la Confederazione e i Cantoni interessati è urgente regolare in modo vincolante le modifiche proposte relative alla competenza per le strade esistenti. Disciplinare questo aspetto è un presupposto importante per l'ulteriore trattamento mirato di diversi progetti urgenti di sistemazione delle strade in questione.

Date queste interdipendenze a livello di contenuti e la ristrettezza dei tempi, per i necessari adeguamenti del decreto federale concernente la rete delle strade nazionali è necessario procedere a tappe:

- In una prima tappa, occorre ancorare giuridicamente la nuova attribuzione delle strade esistenti fuori dai grandi agglomerati derivante dal Piano settoriale dei trasporti e chiarire i singoli collegamenti e tracciati rimasti in sospeso nel Piano. Il relativo adeguamento del decreto concernente la rete è oggetto del presente progetto. Questo progetto si limita a disciplinare di nuovo la *competenza* per le strade esistenti, ma non concerne né la determinazione di sistemazioni eventualmente necessarie sulle strade trasferite né l'aggiunta di nuovi elementi alla rete delle strade nazionali.

- In una seconda tappa, il Consiglio federale presenterà al Parlamento i piani della rete nei grandi agglomerati di Basilea, Berna, Ginevra, Losanna, Lugano, Lucerna, San Gallo, Winterthur e Zurigo, assieme ai messaggi sui programmi concernenti il traffico d'agglomerato e l'eliminazione delle insufficienze di capacità sulle strade nazionali esistenti. Questi piani mirano in primis a completare il decreto con *nuovi* elementi della rete, al fine di eliminare le insufficienze di capacità sulle strade nazionali esistenti.

Con questa procedura a due tappe, il Consiglio federale crea, senza ulteriori ritardi, al di fuori dei grandi agglomerati, la certezza del diritto indispensabile per l'ulteriore trattamento di vari progetti di sistemazione urgenti sulle strade che passeranno nella sfera di competenza della Confederazione. Contemporaneamente, grazie al rinvio degli adeguamenti del decreto nei grandi agglomerati resta garantita la necessaria sintonia con le decisioni del Parlamento sui programmi d'agglomerato e sulle misure di eliminazione delle insufficienze di capacità sulla rete delle strade nazionali esistenti.

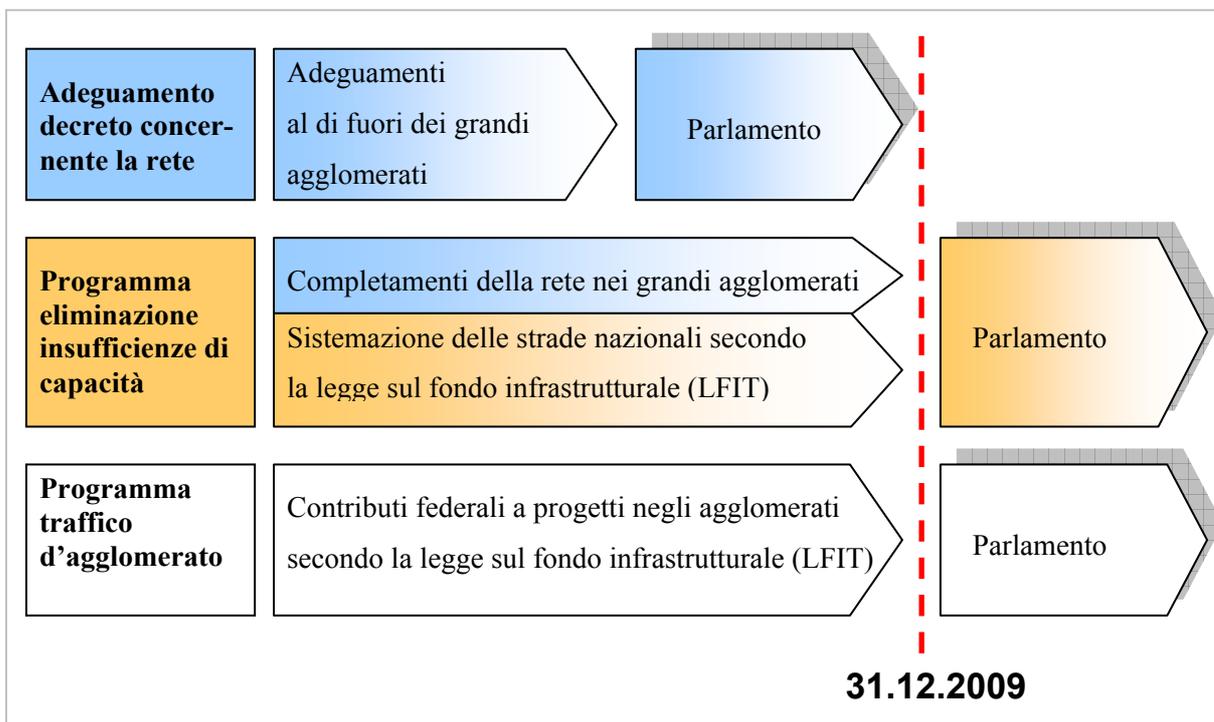


Illustrazione 1: Interdipendenza cronologica dei progetti “adeguamento del decreto concernente la rete”, “programma concernente l’eliminazione delle insufficienze di capacità” e “programma concernente il traffico d’agglomerato”. Il presente progetto di “adeguamento del decreto concernente la rete” comprende gli adeguamenti della rete delle strade nazionali al di fuori degli agglomerati principali di Basilea, Berna, Ginevra, Losanna, Lugano, Lucerna, San Gallo, Winterthur e Zurigo. Eventuali completamenti della rete in questi agglomerati servono a eliminare le insufficienze di capacità e saranno quindi decisi nell’ambito del – futuro – “programma concernente l’eliminazione delle insufficienze di capacità” e in sintonia con il “programma concernente il traffico d’agglomerato”.

1.2 Adeguamento del decreto federale concernente la rete delle strade nazionali

1.2.1 Requisiti della futura rete delle strade nazionali

L'attribuzione delle strade alla rete d'importanza nazionale avviene in base ai principi contenuti nel Piano settoriale dei trasporti. I criteri funzionali definiti sono misurabili e stabiliscono se un tratto adempie la funzione richiesta oppure no. Essi riguardano i seguenti elementi:

1. **Garantire il passaggio del traffico di transito internazionale:** questi collegamenti fanno parte della rete stradale transeuropea (Transeuropean Road Network, TERN) e assicurano l'accesso alle aree metropolitane estere di Parigi, Lione, Torino, Milano, Vienna, Monaco, Stoccarda e Francoforte.³
2. **Collegare la Svizzera all'estero (grandi agglomerati urbani):** il collegamento dei grandi agglomerati urbani della Svizzera agli agglomerati transfrontalieri di dimensioni almeno equivalenti fa parte della rete nazionale. I grandi agglomerati urbani della Svizzera sono Ginevra, Losanna, Berna, Basilea, Lucerna, Zurigo, Winterthur, San Gallo e Lugano.
3. **Collegare fra loro gli agglomerati di medie e grandi dimensioni:** tutti i grandi agglomerati urbani della Svizzera devono essere interconnessi. Gli agglomerati svizzeri di medie dimensioni vanno collegati ai grandi agglomerati urbani e tra di loro, se tali collegamenti presentano un elevato potenziale di domanda.
4. **Collegare gli impianti di trasporto d'importanza nazionale:** gli aeroporti nazionali, i porti renani e gli impianti per il trasporto combinato da confine a confine devono essere allacciati alla rete.
5. **Collegare i capoluoghi cantonali:** i capoluoghi cantonali vanno collegati al grande agglomerato urbano più vicino.
6. **Garantire la funzionalità della rete sulle direttrici principali (ridondanza):** laddove, sulle direttrici principali est-ovest (A1) e nord-sud (A2), il traffico a lunga distanza rappresenta una parte significativa del traffico complessivo, la rete di base deve prevedere itinerari alternativi intelligenti. La Confederazione assicura così che la "sua" rete di traffico possa svolgere la sua funzione anche in caso di eventi straordinari come catastrofi naturali, incendi in galleria, ecc.
7. **Collegare le grandi regioni turistiche alpine:** le grandi regioni turistiche alpine rinomate a livello internazionale che attestano ogni anno oltre 1,5 milioni di pernottamenti vanno in linea di massima collegate alla rete ferroviaria o alla rete di base stradale. Nelle località in cui vi sono già collegamenti ferroviari la strada va integrata nella rete complementare. Le regioni turistiche che attestano annualmente oltre 3 milioni di pernottamenti vanno collegate alla rete stradale di base in ogni caso.

Nel capitolo 1.2.2, il Consiglio federale illustra i propositi adeguamenti del decreto federale concernente la rete delle strade nazionali e motiva l'inserimento di singoli tratti nella rete delle strade nazionali. Il capitolo 1.2.3 risponde agli interrogativi rimasti in sospeso nel Piano settoriale dei trasporti. La definizione della rete complementare è di competenza del Consiglio federale. Siccome vi sono strette interdipendenze tra la rete di base e la rete complementare, nel capitolo 1.2.4 il Consiglio federale presenta per informazione la prevista rete complementare. Il capitolo 1.2.5, infine, mostra le ripercussioni delle nuove attribuzioni per i singoli Cantoni. Indicazioni dettagliate relative all'inizio e alla fine dei nuovi tratti inseriti nella rete delle strade nazionali figurano nell'allegato 1.

³ Il sottocriterio "strade europee" del Piano settoriale dei trasporti non è stato utilizzato per l'attribuzione alla rete di base poiché i requisiti delle strade europee corrispondono a quelli delle strade principali a livello di standard di sistemazione.

1.2.2 Adeguamenti proposti del decreto concernente la rete

L'illustrazione 2 offre una panoramica dei proposti adeguamenti del decreto concernente la rete in vigore. La linea tratteggiata rappresenta l'attuale rete delle strade nazionali. I completamenti della rete proposti sono tracciati con una linea doppia. È evidenziato anche l'unico tratto di cui è proposta l'eliminazione dall'attuale rete delle strade nazionali.

L'illustrazione mostra che la rete delle strade nazionali già decisa adempie in misura preponderante i compiti d'importanza nazionale. In alcune regioni della Svizzera, essa non ha tuttavia tenuto il passo con lo sviluppo delle aree d'insediamento e i bisogni del traffico motorizzato privato. In queste regioni, il Consiglio federale propone l'inserimento nella rete d'importanza nazionale di collegamenti supplementari. I motivi principali sono un miglioramento dell'accesso di intere regioni alle aree metropolitane transfrontaliere, un miglioramento dell'accesso degli agglomerati di medie dimensioni ai grandi agglomerati urbani nonché l'accesso diretto di tutti i capoluoghi cantonali alla rete delle strade nazionali.

Nel complesso, dagli adeguamenti proposti risulta il trasferimento nella rete stradale nazionale di 396 chilometri di strade. Si tratta esclusivamente di strade già esistenti. Non sono ancora considerati eventuali adeguamenti negli agglomerati di Basilea, Berna, Ginevra, Losanna, Lugano, Lucerna, San Gallo, Winterthur e Zurigo, che saranno proposti in concomitanza con i messaggi sui programmi "traffico d'agglomerato" ed "eliminazione delle insufficienze di capacità".

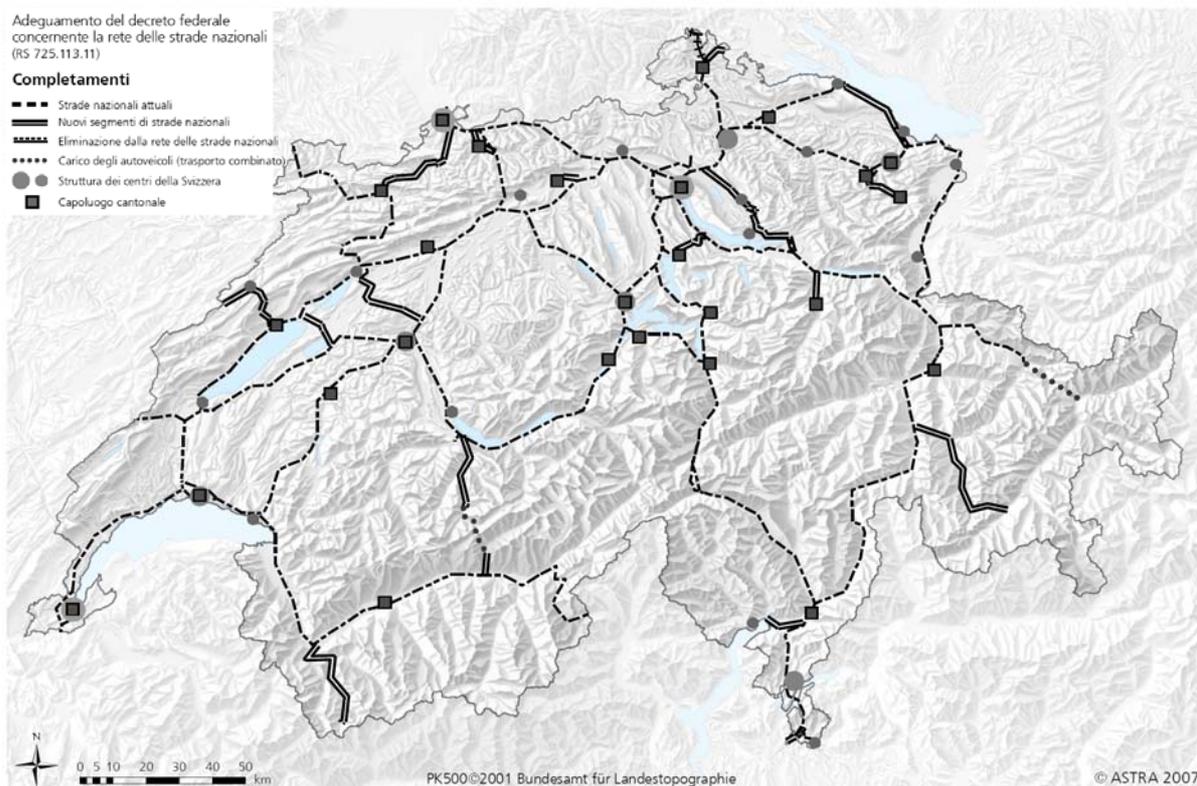


Illustrazione 2: Panoramica dei proposti adeguamenti del decreto federale concernente la rete delle strade nazionali.

Di seguito il Consiglio federale illustra in dettaglio e motiva le proposte di modifica della rete delle strade nazionali. L'ordine delle modifiche proposte segue il catalogo dei criteri funzionali di cui al capitolo 1.2.1. I tratti di cui è previsto l'inserimento nella rete delle strade nazionali in virtù di più criteri sono menzionati un'unica volta – sotto il primo criterio applicabile.

Criterio 1: garantire il passaggio del traffico di transito internazionale

Per svolgere correttamente questo compito, il Consiglio federale propone di adeguare il decreto concernente la rete come segue:

- Nella rete stradale di base vanno integrati i collegamenti **Martigny - Gran San Bernardo** nonché **Sciaffusa - Thayngen**.
- **L'attuale N4 tra Sciaffusa e Barga** dovrà invece essere eliminata dalla rete delle strade nazionali e trasferita nella rete complementare.

La strada tra **Martigny e il Gran San Bernardo** garantisce un importante collegamento per il traffico internazionale tra l'area di Ginevra – Losanna, la Franca Contea nonché tra la N1 in direzione Berna/Friburgo e l'area metropolitana del Norditalia. Con l'inserimento di questo tratto, la Confederazione assume la responsabilità per il quarto e ultimo importante collegamento per il traffico di transito nord-sud – dopo il San Gottardo, il San Bernardino e il Sempione.

Il decreto del 1960 prevedeva il passaggio del traffico proveniente dalla Germania meridionale attraverso la N4 Barga – Sciaffusa. Oggi è chiaro che la Germania farà passare il traffico di transito nord-sud proveniente dall'area di Stoccarda attraverso Thayngen. Per questo motivo, il Consiglio federale chiede di inserire nella rete di base il collegamento **Sciaffusa - Thayngen**. **L'attuale N4 tra Sciaffusa e Barga** dovrà essere invece eliminata dalla rete delle strade nazionali e trasferita nella rete complementare.

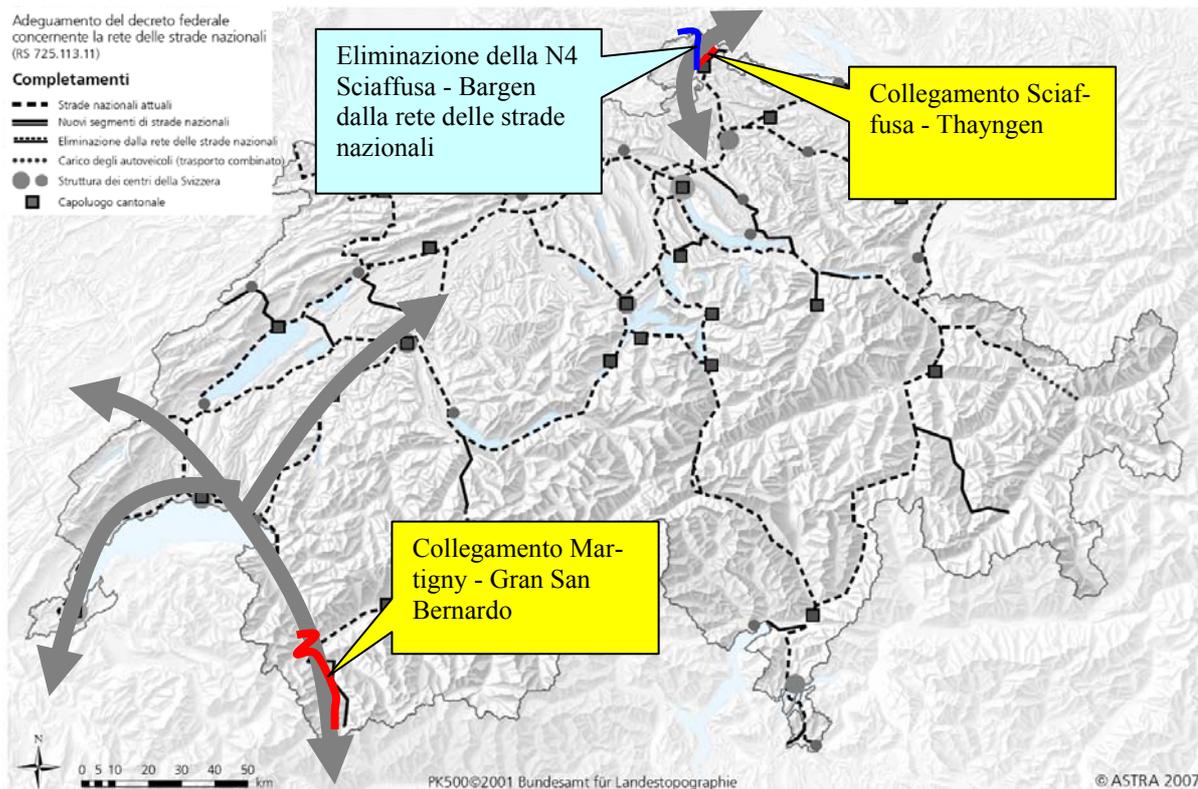


Illustrazione 3: Adeguamenti del decreto federale concernente la rete delle strade nazionali per adempiere al criterio “garantire il passaggio del traffico di transito internazionale”.

Criterio 2: collegare la Svizzera all'estero (grandi agglomerati urbani)

Anche il collegamento dei grandi agglomerati urbani di Ginevra, Losanna, Berna, Basilea, Lucerna, Zurigo, Winterthur, San Gallo e Lugano agli agglomerati o regioni transfrontalieri di dimensioni almeno equivalenti è sostanzialmente assicurato dalla rete delle strade nazionali esistente.

Devono essere aggiunti i collegamenti:

- **Berna - Neuchâtel - Le Locle - Col des Roches**
- **Berna - Bienne** - (Delémont - Boncourt)
- (Berna -) **Spiez - Lötschberg - Gampel** (- Briga - Sempione)
- (Lucerna - Zugo -) **Baar - Hirzel - Wädenswil** (- Pfäffikon)
- **Mendrisio - Stabio - Giaggiolo**

Per l'allacciamento della N1 Berna - Zurigo alle grandi regioni di Besançon/Nancy/Digione e di Belfort, il Consiglio federale propone di aggiungere alla rete d'importanza nazionale i collegamenti mancanti **Morat - Ins**, **Neuchâtel - Le Locle - Col des Roches** nonché **Berna/Schönbühl - Bienne**.

L'inserimento nella rete di base del collegamento **Spiez - Lötschberg - Gampel** assicura il necessario allacciamento dei grandi agglomerati urbani di Berna e Basilea/Zurigo alla grande regione del Nord Italia Genova/Novara/Torino/Milano.

Con l'inserimento del collegamento **Baar - Hirzel - Wädenswil**, il Consiglio federale colma la lacuna esistente nell'allacciamento di Lucerna/Zugo alla regione di Rheintal/Vorarlberg. L'inserimento del collegamento **Mendrisio - Stabio - Gaggiolo**, infine, assicura l'allacciamento del grande agglomerato urbano di Lugano a Varese.

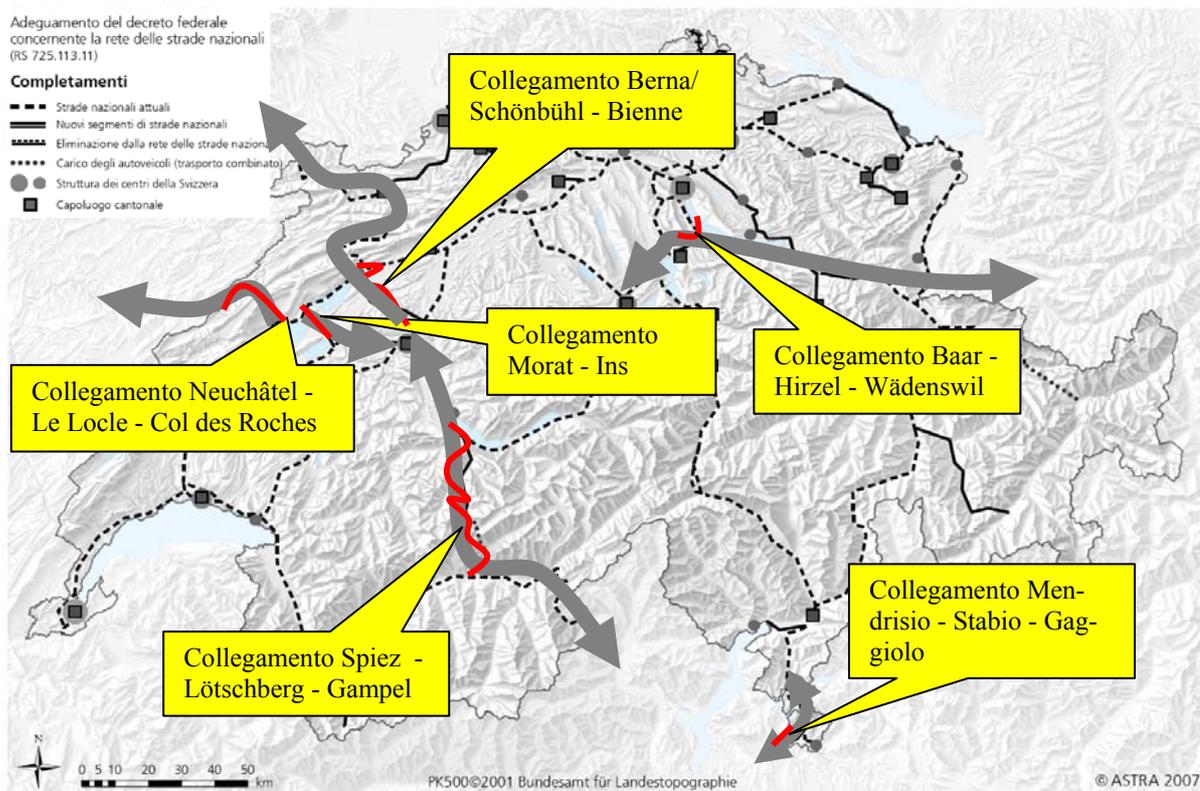


Illustrazione 4: Adeguamenti del decreto federale concernente la rete delle strade nazionali per adempiere al criterio “collegare la Svizzera ai grandi agglomerati urbani all'estero”.

Criterio 3: collegare fra loro gli agglomerati di medie e grandi dimensioni

Per i tre agglomerati urbani di medie dimensioni di Locarno, Kreuzlingen e Wetzikon, la rete delle strade nazionali esistente non soddisfa le esigenze attuali. Il collegamento e l'accesso di Aarau e Olten sono trattati sotto il criterio 5 (collegare i capoluoghi cantonali) e nel capitolo 1.2.3 (risposta ai punti in sospeso del Piano settoriale dei trasporti). Il Consiglio federale propone di adeguare il decreto concernente la rete come segue:

- Per unire l'agglomerato di medie dimensioni di Locarno a Lugano occorre inserire nella rete delle strade nazionali il collegamento **Locarno - Bellinzona**.
- Il collegamento **Brüttisellen - Uster - Wetzikon - Rüti (ZH) - Schmerikon - Reichenburg** deve essere integrato nella rete delle strade nazionali per unire Wetzikon ai grandi agglomerati di Winterthur/Zurigo nonché alla N3.
- Aggiungendo il collegamento **Kreuzlingen - Arbon - Rorschach**, gli agglomerati di medie dimensioni di Kreuzlingen, Arbon e Rorschach vengono uniti in modo più diretto a San Gallo e Winterthur/Zurigo.

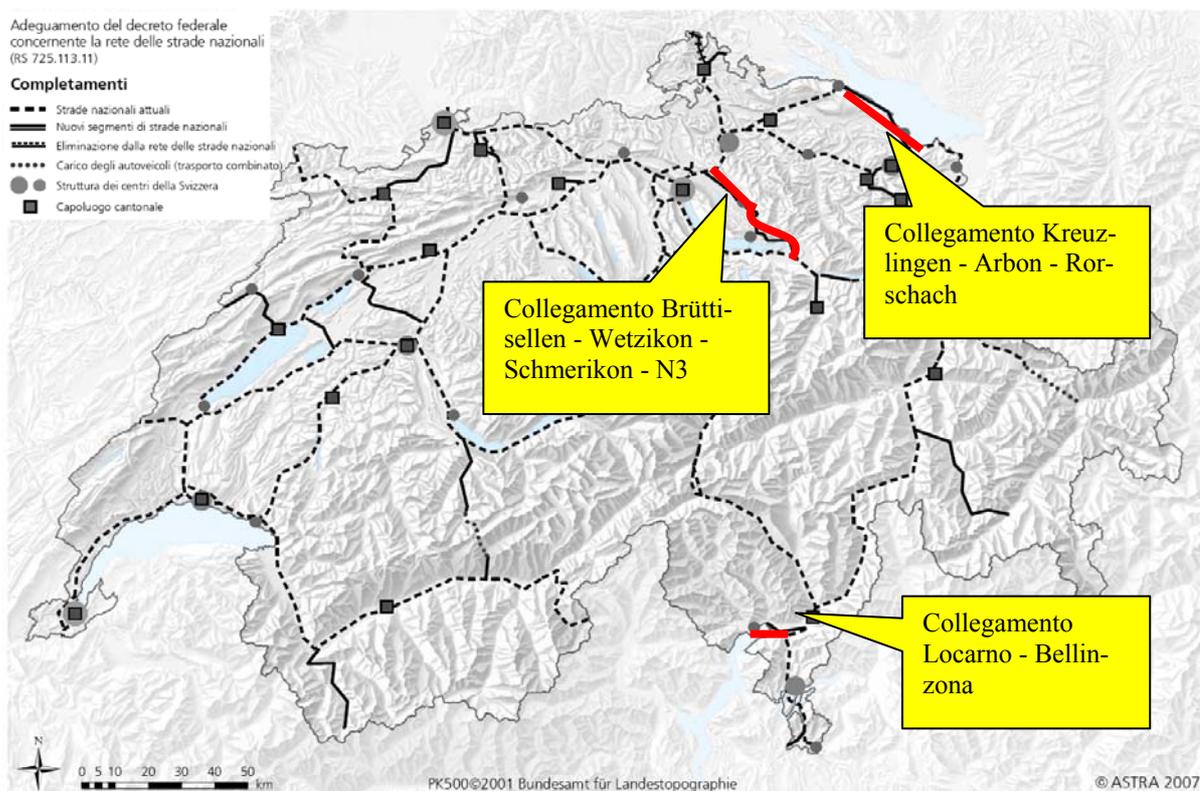


Illustrazione 5: Adeguamenti del decreto federale concernente la rete delle strade nazionali per adempiere al criterio “collegare gli agglomerati di medie dimensioni ai grandi agglomerati della Svizzera”.

Criterio 4: collegare gli impianti di trasporto d'importanza nazionale

La rete delle strade nazionali esistente adempie il criterio 4. Non sono necessari adeguamenti.

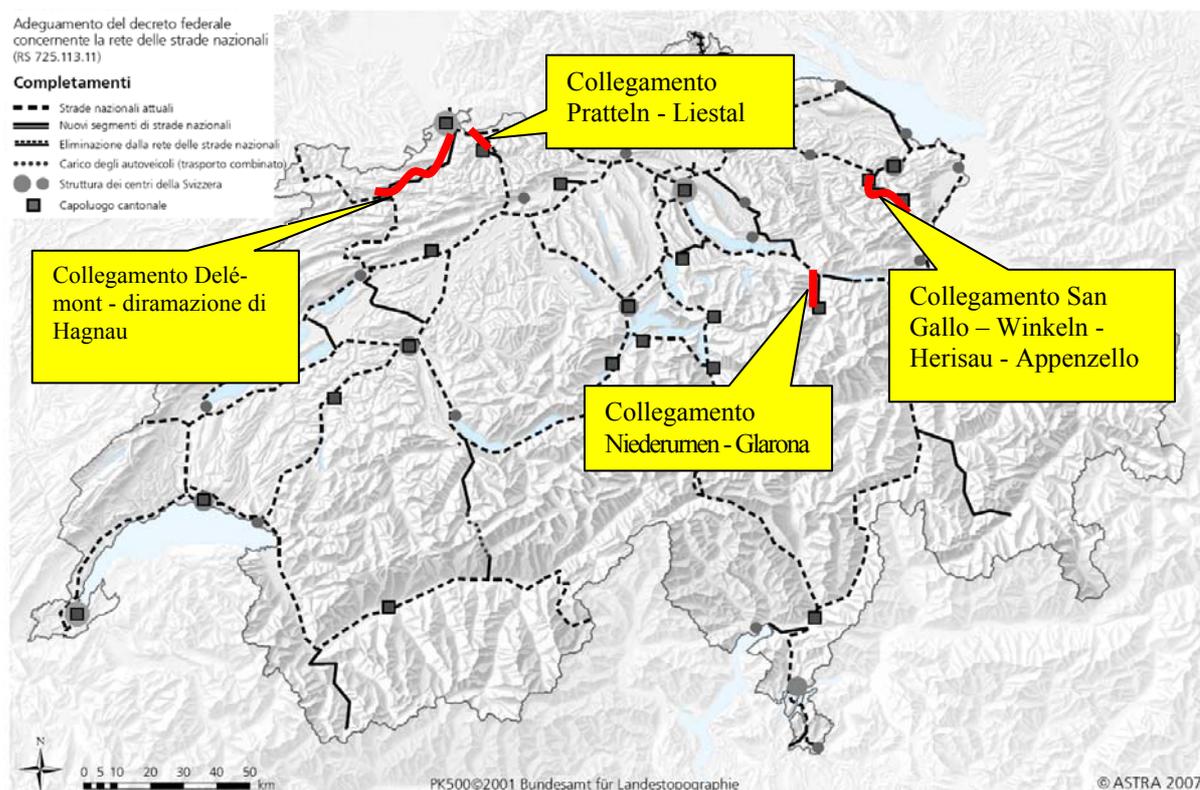
Criterio 5: collegare i capoluoghi cantonali

I capoluoghi cantonali che non costituiscono la città nucleo di un agglomerato urbano di medie o grandi dimensioni devono essere uniti alla rete delle strade nazionali o al grande agglomerato urbano più vicino. Si tratta dei capoluoghi cantonali seguenti: Appenzello, Herisau, Delémont, Glarona, Listal e Aarau. Per unire queste località, devono essere integrati nella rete delle strade nazionali i seguenti collegamenti:

- **Raccordo San Gallo – Winkel – Herisau - Appenzello**

- **Delémont – diramazione di Hagnau**
- **Niederurnen - Glarona**
- **Pratteln - Liestal e**
- **Aarau – raccordo di Aarau est alla N1**

Illustrazione 6: Adeguamenti del decreto federale concernente la rete delle strade nazionali per adempiere al criterio “col-



legare i capoluoghi cantionali”.

Criterio 6: garantire la funzionalità della rete sulle direttrici principali (ridondanza)

Per assicurare una ridondanza della rete sufficiente deve essere inserito nella rete di base il collegamento **Liestal - Sissach**. Assieme al proposto inserimento del collegamento **Liestal - Pratteln** (collegare i capoluoghi cantionali), la Confederazione disporrà così di un percorso alternativo all'attuale N2 tra Pratteln e il raccordo di Sissach.

Criterio 7: collegare le grandi regioni turistiche alpine

L'adempimento di questo criterio presuppone l'inserimento nella rete delle strade nazionali del collegamento **Thusis - Silvaplana** (per l'accesso all'Alta Engadina). L'Alta Engadina è l'unica regione turistica alpina che raggiunge il valore limite richiesto di 3 milioni di pernottamenti all'anno.

1.2.3 Risposta ai punti in sospeso del Piano settoriale dei trasporti

Nel Piano settoriale dei trasporti vi sono alcuni interrogativi rimasti in sospeso. Con il presente progetto, il Consiglio federale risponde a questi interrogativi al di fuori dei grandi agglomerati urbani.

Collegamento Sciaffusa - Trasadingen (Klettgau)

Nel Piano settoriale dei trasporti, il Consiglio federale non si è pronunciato in modo definitivo sull'inserimento della H13 Klettgaustrasse nella rete di base. A favore dell'inserimento della Klettgaustrasse gioca unicamente la segnalazione come strada europea E54. Questa segnalazione non ha tuttavia alcun influsso sulla funzione o sullo standard di sistemazione della Klettgaustrasse né alcun effetto vincolante. Per questo motivo, in linea con le esigenze del Cantone di Sciaffusa, la Klettgaustrasse dev'essere attribuita alla rete complementare.

Collegamento Raccordo di Rothrist - Olten - Aarau - Kölliken

L'applicazione sistematica del criterio "collegare gli agglomerati di medie dimensioni" comporterebbe l'inserimento nella rete di base dei collegamenti Raccordo di Rothrist – Olten – Aarau (H5) e di Aarau – Kölliken (T24). La strada principale H5 interessata scorre parallela alla strada nazionale N1 ed è tutt'ora molto trafficata. Inoltre gli agglomerati sono fortemente interdipendenti dal punto di vista funzionale. L'altra strada principale interessata, la T24, potrebbe essere vista come raccordo alternativo di Aarau alla rete delle strade nazionali. Già nell'ambito dell'elaborazione del Piano settoriale dei trasporti sono stati espressi dubbi quanto all'opportunità di inserire nella rete di base strade molto trafficate parallele a strade nazionali.

Ogni collegamento parallelo ha le sue peculiarità. Per questo motivo il Consiglio federale rinuncia a una regolamentazione generale concernente i collegamenti paralleli. Per valutare il presente caso bisogna chiedersi se gli interessi della Confederazione di utilizzazione del collegamento Raccordo di Rothrist - Olten - Aarau quale alternativa alla vicina strada nazionale N1 prevalgano sugli interessi regionali del collegamento. Il Consiglio federale ha esaminato la questione ed è giunto a un risultato chiaramente negativo: la funzione principale di questo tratto è il collegamento interno tra i poli dell'agglomerato Aarau, Olten e Zofingen. È opportuno lasciare questi collegamenti all'interno degli agglomerati nella sfera di competenza dei Cantoni. Inoltre il collegamento si presterebbe comunque solo minimamente quale percorso alternativo alla N1 dato il forte carico di traffico.

In base a tali considerazioni e conformemente al desiderio dei Cantoni di Argovia e Soletta interessati, è necessario rinunciare all'attribuzione alla rete di base dei collegamenti Raccordo di Rothrist - Olten - Aarau nonché tra Aarau e Kölliken. Questi collegamenti devono restare nella futura rete delle strade principali o rete complementare.

Collegamento Pfäffikon - Rüti (diga di Rapperswil)

In base al criterio funzionale "collegare gli agglomerati di medie dimensioni", la diga di Pfäffikon SZ - Rapperswil - Jona dovrebbe essere inserita nella rete di base. Tale misura *non* è tuttavia opportuna per motivi di coerenza della rete. Da un lato esiste già la via d'accesso a doppia corsia priva di incroci Reichenburg - Schmerikon. Dall'altro, la via d'accesso di Reichenburg - Schmerikon rappresenta il proseguimento logico del collegamento Brüttsellen - Wetzikon - Rüti alla N3.

Vi sono però anche considerazioni regionali che si oppongono all'inserimento della diga di Rapperswil nella rete di base: sulla diga passa una strada principale a due corsie. La funzione principale di questa strada è di collegare due centri dello stesso agglomerato – l' "Agglo Obersee". Trattandosi di un collegamento all'interno di un agglomerato, è più opportuno lasciare la strada nella sfera di competenza dei Cantoni. D'intesa con i Cantoni di San Gallo e Svitto interessati, si rinuncia all'inserimento della diga nella rete di base. La diga di Rapperswil deve essere attribuita alla rete complementare.

Accesso nord di Zugo

Secondo il Piano settoriale dei trasporti bisogna verificare se l'accesso nord di Zugo debba essere inserito nella rete di base. È ipotizzabile un inserimento in base ai criteri "collegare i capoluoghi cantonali" rispettivamente "collegare gli agglomerati di medie dimensioni della Svizzera".

Secondo il Consiglio federale, l'accesso da Zugo alla rete delle strade nazionali – analogamente ad esempio a Friburgo o Olten – è assicurato in misura sufficiente attraverso gli attuali raccordi autostradali di Zugo e Baar anche senza l'inserimento dell'accesso nord. Si rinuncia pertanto all'inserimento dell'accesso nord di Zugo nella rete di base.

Collegamento Morat – Ins

Il collegamento tra la N1 e la N5 nell'area di Morat / Kerzers – Ins deve essere inserito nella rete di base quale componente del collegamento (Besançon/Nancy/Digione -) Neuchâtel - Berna. A tal fine vi sono due possibilità: una attraverso Löwenberg fino al raccordo N1/Morat e l'altra attraverso l'attuale strada principale H10 fino al raccordo N1/Kerzers. Dopo un attento esame, il Consiglio federale propone l'inserimento nella rete stradale nazionale del collegamento attraverso Löwenberg. Giocano a favore di questa soluzione lo standard di sistemazione superiore della strada e il tempo di percorrenza più breve.

1.2.4 Portata della rete complementare

La rete complementare corrisponde sostanzialmente all'attuale rete delle strade principali svizzere. La definizione della rete complementare spetta al Consiglio federale (art. 12 LUMin). Il Consiglio federale procederà a tale definizione nell'ambito dell'ordinanza concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata (OUMin), non appena le Camere federali avranno adottato le presenti proposte di adeguamento del decreto federale concernente la rete delle strade nazionali.

La definizione della rete di base da parte delle Camere federali e l'ancoraggio giuridico della rete complementare sono interdipendenti. Di seguito, il Consiglio federale presenta pertanto la prevista rete complementare. Secondo il Piano settoriale dei trasporti devono essere inseriti nella rete complementare i collegamenti che soddisfano le seguenti condizioni:

- **Garantire i collegamenti di base delle regioni periferiche:** le strade che presentano una quota elevata di traffico a lunga distanza e un carico veicolare medio o elevato devono essere attribuite alla rete complementare. Lo stesso vale per i collegamenti tra regioni di montagna definite (regioni MS) – sempre che il collegamento non sia già garantito dall'adempimento di altri criteri e che vi sia una strada di standard elevato. Devono essere inseriti nella rete stradale complementare anche gli accessi a regioni turistiche omogenee che hanno adottato sinergie di promozione e attestano da 0,5 a 1,5 milioni di pernottamenti all'anno – a condizione che le strade in questione colleghino regioni che fanno registrare complessivamente oltre 0,5 milioni di pernottamenti all'anno.⁴

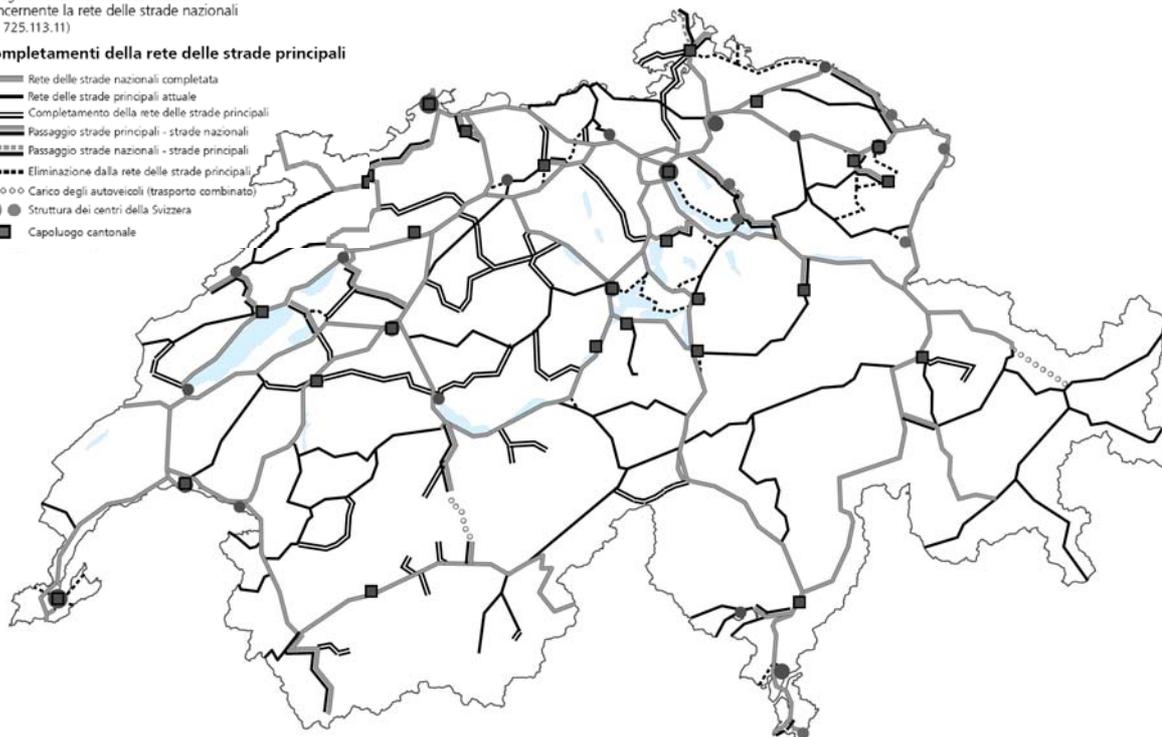
Applicando questo criterio e tenendo conto degli adeguamenti del decreto federale concernente la rete delle strade nazionali descritti nei capitoli 1.2.1 - 1.2.3 scaturiscono le modifiche della rete delle strade nazionali raffigurate qui di seguito. Il proposto adeguamento della rete delle strade nazionali prevede di trasferire 342 chilometri dall'attuale rete svizzera delle strade principali alla rete delle strade nazionali. Contemporaneamente il Consiglio federale intende inserire nella rete complementare circa 630 chilometri di strade cantonali ed eliminare 315 chilometri di strade dall'attuale rete delle strade principali svizzere, per integrarle nelle reti viarie cantonali.

⁴ Piano settoriale dei trasporti 2006, pagina 22

Adeguamento del decreto federale
concernente la rete delle strade nazionali
(RS 725.113.11)

Completamenti della rete delle strade principali

- Rete delle strade nazionali completata
- Rete delle strade principali attuale
- Completamento della rete delle strade principali
- Passaggio strade principali - strade nazionali
- Passaggio strade nazionali - strade principali
- Eliminazione dalla rete delle strade principali
- ○ ○ ○ Carico degli autoveicoli (trasporto combinato)
- Struttura dei centri della Svizzera
- Capoluogo cantonale



0 4 8 16 24 32 40 km

PK500©2001 Bundesamt für Landestopographie

© ASTRA 2007

Illustrazione 7: Panoramica della futura rete complementare.

1.2.5 Adeguamenti: ripercussioni variabili sui Cantoni

I proposti adeguamenti del decreto federale concernente la rete delle strade nazionali e la rete complementare prevista hanno ripercussioni differenti per i singoli Cantoni. La seguente tabella fornisce una panoramica delle varie ripercussioni. La colonna “SN oggi” comprende la lunghezza attuale delle strade nazionali sul corrispondente territorio cantonale. La colonna “SN future” riporta la lunghezza della futura rete delle strade nazionali. Sono indicate anche le variazioni nella rete delle strade principali (SP). Queste risultano dai proposti trasferimenti di strade principali nella futura rete delle strade nazionali, dai trasferimenti di strade nazionali e cantonali nella futura rete delle strade principali nonché dai trasferimenti di attuali strade principali in strade cantonali.

La tabella mostra che la maggior parte dei Cantoni cederà strade alla Confederazione; questi Cantoni saranno così sgravati nei loro compiti rispetto a oggi (colonna “Differenza SN”). Non ci saranno nuove strade nazionali per i Cantoni di Basilea Città, Ginevra, Lucerna, Nidvaldo, Obvaldo, Svitto, Soletta, Uri e Vaud. Solo il Cantone di Sciaffusa avrà meno strade nazionali (-7 chilometri). A registrare il maggior numero di chilometri di strade nazionali supplementari saranno i Cantoni di Berna (+60 chilometri), Vallese (+57 chilometri), Grigioni (+55 chilometri), Basilea Campagna (+41 chilometri), Zurigo (+35 chilometri) nonché San Gallo, Neuchâtel e Turgovia (ognuno +29 chilometri.)

| Strade nazionali | | | | | Strade principali o futura rete complementare (non inclusa nel presente decreto) | | |
|-------------------------|----------------|----------------|------------------|----------------------|---|----------------|--|
| Cantone | SN oggi | SN future | Differenza SN | Di cui attuali SP | SP oggi | SP future | Differenza SP (de- terminante per i futuri contributi globali) |
| | [km] | [km] | [km] | [km] | [km] | [km] | [km] |
| ZH | 159.1 | 194.3 | 35.2 | 8.4 | 67.4 | 46.7 | -20.7 |
| BE | 231.9 | 291.4 | 59.5 | 59.0 | 293.1 | 415.2.0 | 122.1 |
| LU | 58.5 | 58.5 | 0.0 | 0.0 | 72.6 | 116.6 | 44 |
| UR | 69.3 | 69.3 | 0.0 | 0.0 | 92.8 | 87.5 | -5.3 |
| SZ | 52.7 | 52.7 | 0.0 | 0.0 | 67.3 | 31.4 | -35.9 |
| OW | 33.9 | 33.9 | 0.0 | 0.0 | 9.3 | 28.9 | 19.6 |
| NW | 25.8 | 25.8 | 0.0 | 0.0 | 10.7 | 10.7 | 0 |
| GL | 16.6 | 27.1 | 10.5 | 10.0 | 37.5 | 27.6 | -9.9 |
| ZG | 17.7 | 22.8 | 5.1 | 5.1 | 9.5 | 4.4 | -5.1 |
| FR | 84.2 | 89.1 | 4.9 | 0.0 | 51.1 | 92.5 | 41.4 |
| SO | 43.8 | 43.8 | 0.0 | 0.0 | 21.7 | 35.0 | 13.3 |
| BS | 11.5 | 11.5 | 0.0 | 0.0 | 2.4 | 0.0 | -2.4 |
| BL | 30.2 | 71.2 | 41.0 | 41.0 | 44.0 | 0.0 | -44 |
| SH | 19.1 | 11.9 | -7.2 | 7.1 | 13.9 | 33.7 | 19.8 |
| AR | 0 | 11.2 | 11.2 | 5.2 | 42.9 | 6.1 | -36.8 |
| AI | 0 | 4.1 | 4.1 | 0.0 | 13.2 | 0.0 | -13.2 |
| SG | 139.8 | 168.9 | 29.1 | 13.6 | 139.7 | 96.8 | -42.9 |
| GR | 162.3 | 217.0 | 54.7 | 54.7 | 455.5 | 430.6 | -24.9 |
| AG | 99.3 | 104.0 | 4.7 | 4.7 | 107.8 | 138.6 | 30.8 |
| TG | 47.3 | 76.5 | 29.2 | 24.6 | 98.4 | 33.6 | -64.8 |
| TI | 136.8 | 157 | 20.2 | 15.3 | 115.2 | 112.4.4 | -2.8 |
| VD | 206 | 206 | 0.0 | 0.0 | 122.6 | 160.7 | 38.1 |
| VS | 133.8 | 192.0 | 57.3 | 57.3 | 221.5 | 233.4 | 11.9 |
| NE | 37.8 | 66.5 | 28.7 | 28.7 | 74.6 | 53.2 | -21.4 |
| GE | 27.2 | 27.2 | 0.0 | 0.0 | 33.0 | 0.0 | -33 |
| JU | 47.9 | 55.8 | 7.9 | 7.4 | 43.5 | 36.0 | -7.5 |
| Totale | 1'892.5 | 2'288.6 | 396.1 | 342.1 | 2'261.2 | 2'231.6 | -29.6 |

Tabella 1: Ripercussioni degli adeguamenti proposti del decreto federale concernente la rete delle strade nazionali nonché della definizione prevista della rete delle strade principali o rete complementare sulla lunghezza della rete delle strade nazionali nonché della rete delle strade principali.

1.3 Finanziamento dei nuovi tratti

1.3.1 Quadro finanziario

Fino alla fine del 2007 le strade nazionali erano un compito congiunto della Confederazione e dei Cantoni. La Confederazione esercitava un diritto di alta vigilanza, che si traduceva soprattutto nell'approvazione di progetti, aggiudicazioni e crediti. I Cantoni erano proprietari, committenti e gestori. I costi erano sostenuti da Confederazione e Cantoni: in media, la Confederazione finanziava l'87 per cento delle spese di costruzione e manutenzione e il 67 per cento delle spese di esercizio. A decorrere dal 1° gennaio 2008, la NPC ha attribuito l'intera responsabilità per la rete delle strade nazionali alla Confederazione, per quanto riguarda sia l'adempimento dei compiti che il finanziamento. La Confederazione è inoltre diventata proprietaria di queste strade. Solo il completamento della rete delle strade nazionali decisa nel 1960 resta un compito svolto congiuntamente dalla Confederazione e dai Cantoni.

Questo regime di competenze è determinante anche per tutti i tratti classificati come strade nazionali nell'ambito dell'adeguamento del decreto concernente la rete. Ciò significa che la Confederazione decide da sola della costruzione delle nuove strade e della sistemazione di quelle esistenti. Assicura la funzionalità delle strade e il loro risanamento, provvede alla conservazione dell'infrastruttura e organizza l'esercizio.

La Confederazione finanzia le sue spese attraverso proventi a destinazione vincolata, provenienti per metà dai ricavi netti dell'imposta sugli oli minerali, dal supplemento di 30 ct./l su questa imposta nonché dai ricavi netti del contrassegno autostradale. Attualmente, questi proventi ammontano a circa 3,7 miliardi di franchi all'anno. La Confederazione utilizza questo denaro essenzialmente per le spese delle strade nazionali, i contributi globali alle strade principali, i contributi per le misure di protezione dell'ambiente e del paesaggio rese necessarie dal traffico stradale, il traffico combinato, un quarto delle spese della NFTA nonché per il cofinanziamento delle sistemazioni infrastrutturali nell'ambito dei programmi d'agglomerato conformemente alla LFIT.

1.3.2 Gestione delle attività d'investimento della Confederazione

Per gestire le attività d'investimento si distinguono i due canali di finanziamento "finanziamento speciale dei trasporti stradali (FSTS)" e "fondo infrastrutturale". Le modalità di gestione cambiano a seconda del canale di finanziamento.

La gestione degli *investimenti nelle strade nazionali finanziati direttamente attraverso il FSTS* avviene mediante tre strumenti: il programma di costruzione pluriennale, il programma di costruzione annuale nonché la pianificazione della manutenzione delle strade nazionali. Il *programma di costruzione pluriennale* (art. 11 cpv. 2 LSN) assicura la gestione a lungo termine degli investimenti di costruzione e sistemazione delle strade nazionali. Questo programma coordina il fabbisogno di investimenti di tutti i progetti e i mezzi disponibili in base alla pianificazione finanziaria. È fondamentale attribuire la priorità ai progetti secondo l'importanza per il traffico e il carattere sostenibile. Un altro importante fattore d'influenza è lo stato di avanzamento dei progetti. Il programma di costruzione pluriennale è riveduto e approvato dal Consiglio federale ogni tre anni circa. Contemporaneamente, nell'ottica di una pianificazione continua, l'USTRA adatta annualmente il programma alle nuove contingenze, che possono verificarsi ad esempio se un progetto subisce ritardi a causa di un ricorso. Da questo adeguamento scaturisce un *programma di costruzione annuale*, approvato dal DATEC (art. 24a OSN). Per i compiti di sistemazione e manutenzione, l'USTRA utilizza inoltre uno strumento di gestione affinato, e cioè la "*pianificazione della manutenzione delle strade nazionali (UPlaN)*", la cui base è costituita da segmenti di manutenzione integrali, distribuiti in tutta la Svizzera, in cui a determinati intervalli di tempo sono pianificate ed eseguite tutte le misure di manutenzione necessarie.

Per gestire gli investimenti finanziati attraverso il *fondo infrastrutturale*, entrano in gioco gli strumenti previsti dalla LFIT. La gestione dei progetti di completamento della rete è di competenza del Consiglio federale. Quale base, ogni quattro anni deve essere sottoposto al Consiglio federale un messaggio programmatico. Ciò dovrà avvenire per la prima volta il 31 dicembre 2009. Nel frattempo, la gestione è assicurata attraverso il programma di costruzione pluriennale delle strade nazionali (cfr. sopra). Le misure di sistemazione per eliminare le insufficienze di capacità sulla rete delle strade nazionali esistenti sono decise dal Parlamento in base al “*messaggio sul programma concernente l’eliminazione delle insufficienze di capacità*”, che dovrà essere presentato dal Consiglio federale alle Camere federali per la prima volta il 31 dicembre 2009.

Il Parlamento svolge un’altra funzione di gestione fondamentale nell’ambito del *processo budgetario annuale*. Nell’ambito di questo processo, il Parlamento decide i crediti annuali per le spese delle strade nazionali, in parte attraverso il preventivo GEMAP dell’USTRA e in parte attraverso il fondo infrastrutturale, con cui la Confederazione finanzia in particolare il completamento della rete delle strade nazionali già decisa nonché le misure di eliminazione delle insufficienze di capacità sulla rete nazionale già esistente.

Accanto agli strumenti menzionati sopra è prevista la presentazione, nell’ambito del preventivo, di una sintesi globale dei maggiori progetti d’investimento in materia di costruzione, sistemazione e manutenzione (documentazione supplementare DATEC).

Con l’entrata in vigore del presente decreto federale, le attività d’investimento sui nuovi segmenti di strade nazionali saranno integrate negli strumenti di gestione della Confederazione descritti. I progetti di sistemazione saranno valutati e realizzati dai servizi federali competenti secondo gli stessi criteri applicati ai progetti sulla rete delle strade nazionali già esistente.

1.3.3 Maggiore fabbisogno finanziario in seguito all’adeguamento del decreto concernente la rete

Con i proposti adeguamenti del decreto concernente la rete, l’attuale rete delle strade nazionali è prolungata del 21 per cento circa – senza contare le vie d’accesso alle strade nazionali. La Confederazione subirà conseguenze finanziarie incisive. In base alle stime attuali, il maggiore fabbisogno finanziario per l’esercizio, la manutenzione e la sistemazione delle nuove strade nazionali dovrebbe aggirarsi su circa 350 milioni di franchi all’anno. Questi dati si basano su varie ipotesi e sono soggetti a notevoli incertezze – in particolare per quanto riguarda le spese per le misure di sistemazione.

L’USTRA stima il maggiore fabbisogno annuale per l’esercizio dei 396 chilometri di strade supplementari a circa 50 milioni di franchi. Questa stima si basa sulla media svizzera dei costi d’esercizio effettivi nel 2005⁵.

L’onere finanziario per la conservazione a lungo termine del valore di un impianto stradale ammonta in base agli indicatori internazionali all’1 - 2 per cento del valore di rimpiazzo⁶. In base alle stime attuali, il valore di rimpiazzo dei nuovi elementi della rete è di circa 6,6 miliardi di franchi. Per la manutenzione dei tratti e per piccoli investimenti di valorizzazione⁷, l’USTRA calcola un onere finanziario del’1,5 per cento del valore di rimpiazzo. Questo approccio tiene conto della quota elevata di strade di montagna, ma anche degli standard di sicurezza in parte insufficienti delle strade di cui è previsto l’inserimento nella rete delle strade nazionali. Per le misure di conservazione del valore risulta un onere finanziario supplementare di circa 100 milioni di franchi all’anno.

Per i *progetti di sistemazione* la situazione si presenta come segue: per i nuovi tratti inseriti nella rete delle strade nazionali, i Cantoni hanno elaborato circa 50 progetti o idee di progetto. Questi progetti sono documentati nei

⁵ Müller AG (2006), Schweizerische Mittelwerte 2005, Betrieblicher Unterhalt der Nationalstrassen

⁶ VSS FK7, Erhaltungsmanagement Generelle Fachkonzepte, MSE99/00

⁷ Tra questi figurano in particolare le misure volte ad aumentare la sicurezza della circolazione stradale nonché a garantire la disponibilità dell’infrastruttura stradale (ad esempio protezione contro i pericoli naturali).

Piani direttori cantonali, nei programmi d'agglomerato nonché nei programmi di manutenzione e risanamento degli uffici del genio civile dei Cantoni. Alcuni progetti sono già in fase avanzata di sviluppo e sono disponibili stime rappresentative dei costi. Per altri progetti o idee di progetto non sono invece disponibili stime affidabili. In base allo stato attuale delle conoscenze, per i 35 progetti di nuova costruzione o di sistemazione con stime dei costi sono in gioco spese per circa 5,9 - 7,4 miliardi di franchi. L'USTRA stima il volume degli investimenti per la realizzazione di tutti i progetti previsti sui nuovi elementi della rete a circa 7 - 10 miliardi di franchi. Ciò non dice tuttavia ancora nulla sull'urgenza, sulla fattibilità e sulla maturità dei progetti. La Confederazione esaminerà tutti i progetti in base a criteri unitari e li includerà poi nei suoi strumenti di pianificazione. È presumibile che singoli progetti non saranno realizzati e altri non lo saranno nei tempi previsti oggi dai Cantoni. L'USTRA parte dal presupposto che nei prossimi 20 anni saranno realizzati progetti per un totale di circa 4 miliardi di franchi. Ne consegue un onere finanziario annuo per la Confederazione di circa 200 milioni di franchi.

1.3.4 Copertura del maggiore fabbisogno finanziario

I proposti adeguamenti del decreto federale concernente la rete delle strade nazionali non devono comportare modifiche della compensazione degli oneri tra la Confederazione e i Cantoni appena adottata nell'ambito della NPC. Il Consiglio federale ha ancorato questo principio nel Piano settoriale dei trasporti e lo ha ribadito il 9 aprile 2008 nel definire gli indirizzi della riforma nell'ambito della verifica dei compiti. Di conseguenza, gli impegni finanziari della Confederazione derivanti dagli adeguamenti del decreto concernente la rete dovranno essere opportunamente compensati.

Per le **spese di esercizio e manutenzione** delle strade che dovranno essere integrate nella rete delle strade nazionali, la situazione è evidente. Con l'entrata in vigore dell'adeguamento del decreto federale concernente la rete delle strade nazionali queste spese saranno a carico della Confederazione. In cambio, i Cantoni che cedono strade alla Confederazione saranno alleggeriti finanziariamente. Si tratta quindi di un trasferimento diretto di oneri dai Cantoni alla Confederazione. Il Consiglio federale chiede di compensare integralmente questo trasferimento di oneri, pari a 150 milioni di franchi all'anno, mediante una riduzione dei contributi federali non direttamente vincolati alle opere nonché dei contributi globali alle strade principali per i Cantoni che cedono strade alla Confederazione.

Per i Cantoni di Basilea Campagna e Neuchâtel, lo sgravio derivante dagli adeguamenti del decreto concernente la rete supera i contributi alle strade principali e i contributi non direttamente vincolati alle opere che spettano loro. Per la compensazione delle spese rimanenti, occorre cercare una soluzione complementare di concerto con questi due Cantoni. È ipotizzabile per esempio una riduzione delle quote della tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP) dei Cantoni interessati. A tale riguardo bisognerebbe modificare l'articolo 19 capoverso 1 della legge sul traffico pesante.

Per le **spese di sistemazione** delle strade trasferite, la situazione iniziale è diversa. Attualmente, non si sa quali progetti saranno effettivamente realizzati né sussistono dati sufficientemente affidabili sull'ammontare e sul calendario degli investimenti necessari. L'unica cosa chiara è che un intervento è necessario e che con il trasferimento di strade nella sfera di competenza della Confederazione i Cantoni saranno sgravati anche di future spese derivanti dalle misure di sistemazione, come la costruzione delle circonvallazioni. Dal punto di vista del Consiglio federale sussiste quindi un diritto di compensazione anche in relazione alle spese di sistemazione dei collegamenti stradali ceduti.

Una possibile soluzione potrebbe essere la seguente: non appena sono realizzati progetti soggetti a compensazione, la Confederazione riduce dell'importo corrispondente i contributi alle strade principali e quelli non direttamente vincolati alle opere. Con questa soluzione, la Confederazione compensa le spese effettive al momento in

cui sono sostenute. Il carico della compensazione è distribuito tra tutti i Cantoni. Ciò si giustifica con l'idea che alla fine a beneficiare delle sistemazioni è l'intera rete.

Il Consiglio federale approfondirà questa soluzione nell'ambito del messaggio sul programma concernente l'eliminazione delle insufficienze di capacità della rete e verificherà se esistono altre possibilità di soluzione.

1.4 Norma transitoria per Cantoni privi di strade nazionali

Attualmente il territorio dei Cantoni di Appenzello Interno e di Appenzello Esterno è privo di strade nazionali. A questo titolo, i due Cantoni ricevono ogni anno una determinata quota dei contributi a destinazione non vincolata (art. 35 cpv. 2 LUMin). Nel 2008 questa quota ammonta a circa 5,8 milioni di franchi per Appenzello Esterno e a circa 1,4 milioni per Appenzello Interno. Con l'integrazione del collegamento verso i due capoluoghi cantonali nella rete delle strade nazionali, il loro statuto di "Cantoni privi di strade nazionali" viene a cadere. Di conseguenza, questi due Cantoni perdono il diritto ai contributi corrispondenti.

Inserendo determinati tratti nella rete delle strade nazionali, la Confederazione ne assume l'intero finanziamento. Questo costituisce sicuramente uno sgravio per i Cantoni di Appenzello Interno e di Appenzello Esterno, ma anche una perdita poiché non percepiranno più i contributi finanziari in qualità di "Cantoni privi di strade nazionali". Lo sgravio descritto non riuscirà a compensare la perdita di questi contributi, per lo meno finché la Confederazione non realizzerà potenziamenti maggiori. Specialmente per il Cantone di Appenzello Esterno, solo l'eventuale entrata in servizio della circonvallazione di Herisau potrà controbilanciare questa perdita.

Occorre pertanto perseguire una soluzione che permetta una compensazione ragionevole. L'idea è che la Confederazione continui a versare ai due Cantoni i contributi destinati ai "Cantoni privi di strade nazionali" fino all'eventuale messa in servizio del primo tronco della circonvallazione di Herisau. Da questi contributi verrà tuttavia dedotto l'onere supplementare sopportato dalla Confederazione per la manutenzione corrente ed edile di tali tratti, analogamente a quanto avviene con tutti gli altri Cantoni che cedono tratti di strada alla Confederazione. Con questa restrizione, il Consiglio federale evita di avvantaggiare i Cantoni di Appenzello Esterno e Appenzello Interno rispetto alla situazione attuale.

A tempo debito il Consiglio federale adeguerà l'ordinanza concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata (OUMin).

2. Spiegazioni concernenti gli adeguamenti degli atti giuridici

2.1 Premessa

L'Assemblea federale decide definitivamente il tracciato generale e la specie delle strade nazionali da costruire (art. 11 LSN). Il tracciato generale definisce il collegamento su vasta scala di territori o regioni all'interno della rete. La specie delle strade nazionali contempla la loro classificazione. La LSN distingue tre classi diverse a seconda del grado di sistemazione tecnico-edilizio e del tipo di traffico cui le strade sono destinate.

Le strade nazionali soggiacciono all'EIA plurifase (n. 11.1 dell'allegato all'ordinanza concernente l'esame dell'impatto sull'ambiente). La prima fase dell'esame, che si riferisce al completamento del decreto concernente la rete delle strade nazionali, va eseguita quando il Consiglio federale propone all'Assemblea federale l'approvazione del tracciato generale e la specie di strada nazionale (art. 11 LSN). L'obiettivo di questa prescrizione è di trovare il tracciato ottimale per le vie di collegamento da costruire e di individuare gli ostacoli insormontabili nei tracciati previsti.

In realtà, i tratti che in base al presente progetto dovrebbero essere inseriti nella rete, esistono già e sono percorribili da tempo. Pertanto la prima fase dell'EIA risulta superflua. È stata seguita la stessa procedura, quando nel 2000 il Parlamento ha aggiunto la strada del Prättigau alla rete delle strade nazionali. Ovviamente, in caso di sistemazioni che soggiacciono all'EIA occorre seguire le altre fasi della procedura.

2.2 Classificazione

La classificazione dei nuovi segmenti della rete rappresenta una componente essenziale del decreto del Parlamento. La LSN distingue tre classi di strade nazionali. Le prime due sono riservate esclusivamente al traffico degli autoveicoli, mentre la terza è aperta anche ad altri utenti. Inoltre, la prima classe è accessibile soltanto in determinati punti di raccordo e comporta sedi direzionali separate, senza intersezioni a raso. Le vie di collegamento con un grado di sistemazione tecnico-edilizio basso rientrano nella seconda classe. Anch'esse sono accessibili soltanto in determinati punti di raccordo e di norma non sono intersecate a raso (artt. 1-3 LSN).

Per l'attribuzione dei nuovi tratti alle classi delle strade nazionali ci si riferisce alla classificazione dei tratti di strade nazionali già esistenti. La maggior parte di questi tratti sono attualmente strade principali. In genere le strade principali sono arterie a traffico misto a doppia corsia e per il loro standard di sistemazione equivalgono a strade nazionali di terza classe. Alcuni segmenti riguardano autostrade cantonali e vengono attribuiti di norma alla seconda classe. Qualora una nuova strada nazionale soddisfi i criteri di due classi, il Consiglio federale ne terrà conto adeguatamente.

Nei tratti in cui vengono intraprese misure di sistemazione che ne modificheranno la classe, la decisione sulla classificazione del nuovo tratto spetta al Consiglio federale nell'ambito dell'approvazione del progetto generale. Se tratti della rete esistenti sono sostituiti con tratti nuovi – p. es. in seguito alla costruzione di circonvallazioni – il tratto originario viene stralciato dalla rete delle strade nazionali e attribuito successivamente alla rete stradale cantonale. Riguardo all'eliminazione di un tratto dalla rete delle strade nazionali e a un eventuale smantellamento della sezione stradale eliminata il Consiglio federale decide di volta in volta nell'ambito dell'approvazione del progetto generale per il nuovo tratto della rete.

La classificazione dei nuovi tratti proposta è descritta negli allegati 1 e 2.

2.3 Numerazione e designazione

Nel numerare e designare i nuovi segmenti, il Consiglio federale tiene conto della prassi applicata in precedenza. In quest'ottica, propone di norma di trasferire gli attuali numeri delle strade principali ai nuovi segmenti delle strade nazionali. Per esempio, prevede di designare come N17 la via d'accesso di Glarona, un segmento dell'attuale strada principale svizzera H17.

Non sarebbe invece opportuno utilizzare numeri troppo alti. Pertanto, il Consiglio federale rinuncia a riprendere per analogia le numerazioni alte delle strade cantonali. Sui tratti in questione, come il collegamento Spiez - Kandersteg - Gampel - Steg, devono essere utilizzati i numeri bassi ancora disponibili delle strade nazionali. Le proposte di numerazione dei nuovi segmenti sono illustrate nei dettagli negli allegati 1 e 2. L'allegato 3 fornisce una panoramica della rete e della numerazione delle strade nazionali.

Il Consiglio federale propone inoltre alcune modifiche della numerazione di segmenti delle strade nazionali già esistenti, allo scopo di migliorare la comprensione delle informazioni sul traffico. In quest'ottica, saranno sopresse le lettere aggiuntive "a, b, c". In particolare, il Consiglio federale propone di adeguare la numerazione dei segmenti delle strade nazionali esistenti come segue:

- Conformemente al nuovo decreto concernente la rete, la N1 inizia al confine di St-Julien e attraverso la circonvallazione di Ginevra porta a Ginevra nord, l'attuale punto di partenza della N1. La via di accesso di Perly per la circonvallazione di Plan-les-Ouates diventerà N31 fino a Ginevra sud (La Praille).
- Nella regione di Zurigo, la N1 non raggiungerà più la città attraverso due arterie, ma attraverso la strada utilizzata dal traffico di transito passando per la circonvallazione nord di Zurigo (diramazione della Limmattal - Zurigo Aubrugg)
- Il decreto concernente la rete verrà adeguato per analogia nella regione di Zurigo: la N4 si divide dalla N1 alla diramazione della Limmattal e comprende la circonvallazione ovest di Zurigo. La N3 prosegue dalla diramazione di Brunau (Zurigo sud) attraverso la galleria dell'Üetliberg fino alla diramazione di Zurigo ovest. La terza arteria che porta in città tra Brunau e il Sihlquai diventerà N37.
- La N14 subirà un prolungamento e condurrà dalla diramazione di Rotsee attraverso l'Hirzel al raccordo di Wädenswil: Emmen (biforcazione della N2) – diramazione di Rütihof (N4) e dalla diramazione di Blegi (N4) - Baar - Sihlbrugg - Hirzel – Wädenswil (raccordo alla N3). L'aggiunta del collegamento Cham – Sihlbrugg – Wädenswil (Hirzel) alla rete nazionale sopprime la biforcazione di Cham per Blickenstorf (Baar / Zugo) come parte della N4.
- La N6 sarà collegata alla N16 e passerà da Boncourt (confine di Stato con la Francia, attualmente N16), Bienne, Berna e, ora, Spiez, il Lötschberg fino a Gampel: confine (F) di Boncourt - Porrentruy – Delémont – Moutier - Tavannes - Bienne-Bözingenfeld (raccordo alla N5), continuazione Biel-Brüggmoos (raccordo alla N5) - Lyss Nord - diramazione di Schönbühl (raccordo alla N1) - Berna (Wankdorfplatz, biforcazione della N1) - Berna (Freudenbergerplatz) – diramazione di Lattigen - Spiez - Kandersteg (stazione di carico del Lötschberg) - Goppenstein (stazione di carico del Lötschberg) - Gampel (raccordo alla N9).
- Adeguamento della N8 alla N6 prolungata (via d'accesso Port Simmental) Port - Wimmis - diramazione di Lattigen (raccordo alla N6) – diramazione di Spiez (biforcazione della N6) - Interlaken - Iseltwald – Brienzwiler – Brünig – Sarnen – Acheregg (raccordo alla N2).

2.4 Trasferimento della proprietà

Fino alla fine del 2007 le strade nazionali erano di proprietà dei Cantoni. Con l'entrata in vigore della NPC, il 1° gennaio 2008, sono passate nelle mani della Confederazione. In seguito a questa profonda revisione, oltre ad adeguare il decreto concernente la rete occorre disciplinare parallelamente anche il passaggio di proprietà delle strade trasferite.

Il trasferimento della proprietà delle strade nazionali *esistenti* è avvenuto il 1° gennaio 2008 in concomitanza con l'introduzione della NPC. In previsione di ciò, le Camere federali hanno descritto nei dettagli le modalità del trasferimento della proprietà e introdotto le disposizioni transitorie corrispondenti nell'articolo 62a LSN (cfr. 05.070 messaggio concernente la legislazione esecutiva della nuova impostazione della perequazione finanziaria e della ripartizione dei compiti tra Confederazione e Cantoni, pag. 5471 segg.). Ai tratti da introdurre nella rete delle strade nazionali devono essere applicabili per analogia gli stessi principi. Tuttavia, dato che le disposizioni transitorie citate erano valide unicamente per il passaggio di proprietà nell'ambito della NPC, occorre creare nella LSN un disciplinamento applicabile generalmente a tutti i successivi trasferimenti della proprietà.

2.5 Ripresa di progetti in corso

La realizzazione di grandi progetti stradali, dalla pianificazione all'entrata in servizio, richiede spesso più di un decennio. Secondo le legislazioni cantonali corrispondenti, questi progetti implicano numerose fasi: l'esame del progetto, il progetto preliminare, il progetto di pubblicazione, l'approvazione dei piani incluse le eventuali procedure di opposizione e di ricorso, la gara d'appalto e l'esecuzione dei lavori di costruzione. Numerosi progetti situati sui futuri tratti della rete d'importanza nazionale si trovano in una delle fasi descritte, per cui occorre chiarire come procedere dopo l'entrata in vigore del decreto concernente la rete.

Da quel momento i progetti saranno sottoposti al diritto federale, i cui requisiti di tecnica edilizia si discostano in parte da quelli delle legislazioni cantonali. Inoltre, il diritto federale prevede una procedura articolata su diversi livelli, ognuno dei quali implica competenze proprie. Per esempio, secondo la legge sulle strade nazionali i progetti di sistemazione devono essere dapprima presentati sotto forma di progetti generali. Questi progetti devono segnatamente recare i tracciati delle strade, i punti di collegamento e le opere d'intersezione (art. 12 LSN). L'approvazione di questi progetti spetta al Consiglio federale. I progetti approvati costituiscono la base per l'elaborazione dei progetti esecutivi, i quali indicano la specie, l'ampiezza e la posizione dell'opera, con tutti gli impianti accessori, i particolari tecnici della costruzione e gli allineamenti (art. 21 LSN). Il DATEC rilascia l'approvazione dei piani, che contiene parallelamente il titolo di espropriazione in virtù del diritto federale.

A partire dall'entrata in vigore del decreto federale concernente la rete delle strade nazionali, i progetti elaborati dai Cantoni devono soddisfare i requisiti del diritto federale. Questi progetti devono essere trattati diversamente, a seconda del grado di elaborazione (capitolo 2.6).

2.6 Commento alle modifiche della legge federale sulle strade nazionali

Articolo 4a

Come illustrato nel capitolo 2.8, il vigente decreto concernente la rete non soddisfa più le attuali disposizioni degli atti giuridici. Pertanto, occorre recepire nella legge le disposizioni legislative ancora necessarie del decreto del 1960. Questo riguarda soltanto ancora l'articolo 2 capoverso 1 concernente la modifica della classificazione che deve però essere modificato leggermente. La versione vigente autorizza infatti il Consiglio federale a modificare, d'accordo con il Cantone, una classificazione stabilita dall'Assemblea federale. Questa prescrizione tiene conto del fatto che prima dell'entrata in vigore della NPC le strade nazionali erano un compito comune della Confederazione e dei Cantoni. Dall'inizio del 2008 la Confederazione è responsabile unica di questa rete strada-

le. Spetta quindi unicamente al Consiglio federale modificarne la classificazione previa consultazione dei Cantoni interessati. Con questa nuova formulazione, la decisione del Parlamento in caso di conflitti diventa superflua. Dal punto di vista del contenuto, l'articolo 2 capoverso 2 è praticamente una ripetizione dell'articolo 22 LSN, per cui non sussiste alcun bisogno di intervenire a livello legislativo.

Articolo 8a capoverso 1

Secondo il capoverso 1, in forza di questa disposizione, le strade aggiunte alla rete viaria nazionale diventano per principio e gratuitamente di proprietà della Confederazione (successione universale). La Confederazione riprende tuttavia soltanto le parti di impianti funzionali all'esercizio delle strade e della proprietà. Le eventuali particelle non più utilizzate restano al Cantone.

Il passaggio gratuito di proprietà delle strade nazionali potrebbe causare ai Cantoni una maggiore necessità di ammortamento straordinario al momento del trasferimento, sempreché i valori patrimoniali corrispondenti siano ancora contabilizzati. L'ammortamento unico di questi valori contabili residui potrebbe comportare un consistente disavanzo del conto corrente, senza che vi sia un'erosione di liquidità. A sua volta questo disavanzo potrebbe collidere con le disposizioni cantonali relative a un contenimento del disavanzo oppure causare un aumento della pressione fiscale. Nell'ambito della legislazione sul bilancio, i Cantoni hanno tuttavia la possibilità di trasformare i valori contabili residui in "contributi agli investimenti della Confederazione" e di effettuare, come al solito, gli ammortamenti nei tempi previsti. Questa procedura consente di evitare oneri straordinari nel conto corrente dei Cantoni e risulta pertinente in quanto evita di intervenire nella legislazione finanziaria cantonale.

Articolo 8a capoverso 2

Il capoverso 2 definisce, per certi versi, in forma speculare al capoverso 1, che in base a questa disposizione la proprietà delle strade eliminate dalla rete nazionale passa per principio e gratuitamente al rispettivo Cantone. Dall'altro esso stabilisce che anche la proprietà di una strada sostituita da una nuova strada dal tracciato diverso (p. es. entrata in servizio di una circonvallazione) passa senza indennizzo al rispettivo Cantone. Il passaggio della proprietà avviene al momento dell'eliminazione dalla rete o dell'entrata in servizio delle nuove strade.

Fino all'entrata in vigore della NPC queste disposizioni non erano necessarie. I Cantoni erano i proprietari delle strade nazionali, per cui una strada eliminata o sostituita diventava nuovamente strada cantonale, senza necessità di provvedere a trasferimenti di proprietà.

Articolo 8a capoverso 3

Secondo il capoverso 3, l'Assemblea federale decide come procedere se, al momento dell'entrata in vigore delle modifiche del decreto concernente la rete delle strade nazionali, su un tratto vi è un progetto approvato in base al diritto cantonale e passato in giudicato.

Riguardo al passaggio in giudicato occorre precisare quanto segue: secondo la legislazione delle strade nazionali (art. 27e LSN) con l'approvazione dei piani il DATEC decide parallelamente anche delle opposizioni relative al diritto di espropriazione. In questo senso, l'approvazione dei piani riveste una duplice funzione. Per i propri progetti stradali, numerosi Cantoni seguono la stessa procedura di opposizione in materia di autorizzazione edilizia e di espropriazione. La legislazione di alcuni Cantoni prevede invece una prassi separata per le opposizioni relative alle espropriazioni. In questi casi un progetto è legalmente valido soltanto se sono state liquidate sia le

opposizioni in materia di pianificazione sia quelle in materia di espropriazione. Diversamente, occorre seguire le procedure previste dal diritto federale.

Qualora al momento del passaggio in giudicato nel senso citato poc'anzi siano già state avviate procedure di indennizzo, queste verrebbero invalidate, in quanto nel frattempo il progetto definitivo è passato nella sfera di competenza della Confederazione. I costi processuali necessari, accumulatisi fino a quel momento, devono essere regolati nella decisione di stralcio. Di conseguenza occorre accordare legalmente alla Confederazione il titolo di espropriazione. Per le richieste di indennizzo occorre adire la commissione federale di stima.

Secondo il Consiglio federale, dinnanzi a un progetto approvato secondo il diritto cantonale e passato in giudicato occorre distinguere due fattispecie importanti.

A. Progetti approvati secondo il diritto cantonale e passati in giudicato, ma non ancora in fase di costruzione

Il Parlamento decide se la Confederazione riprende un progetto approvato secondo il diritto cantonale e passato in giudicato al momento dell'entrata in vigore del decreto concernente la rete. Per principio, in simili casi un progetto viene ripreso e realizzato. Non sarebbe plausibile in questo caso seguire nuovamente la lunga procedura di approvazione, tanto più che simili progetti sottostanno all'EIA e i diritti di difesa degli interessati sono garantiti alla stessa stregua di un progetto approvato ai sensi del diritto delle strade nazionali.

Riguardo al procedimento descritto occorre formulare un'importante riserva: il progetto deve soddisfare i requisiti del diritto federale in materia di norme e standard e la sua realizzazione deve essere necessaria nell'ottica degli interessi supremi della Confederazione. Deve infatti trattarsi di progetti importanti e non di piccoli adeguamenti dell'infrastruttura esistente. L'USTRA verificherà i progetti previsti in base a questi criteri e redigerà un rapporto in tal senso. In base a tale rapporto il Consiglio federale prenderà posizione su ognuno di questi progetti nell'ambito del messaggio. Spetta poi al Parlamento stabilire se la Confederazione riprenderà un simile progetto. Questa decisione viene pronunciata per ogni singolo progetto nell'ambito delle disposizioni speciali del decreto federale.

Se ripreso, il progetto viene incluso nel programma pluriennale di costruzione. Nell'ambito di tale programma, il Consiglio federale decide in quale momento costruire l'opera progettata. I Cantoni non possono accelerare i propri progetti per sollecitare la Confederazione ad agire. Diversamente, significherebbe che un Cantone può influenzare indirettamente il programma di costruzione della Confederazione e ignorare le priorità attribuite ai progetti all'interno del programma stesso. Pertanto, i progetti sottostanno alle stesse regole di priorità valide per gli altri progetti dell'attuale rete delle strade nazionali. Questa affermazione è applicabile in prima linea ai progetti di ampio respiro con un notevole volume d'investimenti ma anche a progetti più contenuti e meno significativi.

Fino al momento dell'entrata in vigore del decreto federale, i Cantoni devono farsi carico di tutti i costi accumulatisi fino ad allora, relativi alla pianificazione, alla progettazione, alla procedura di autorizzazione edilizia e di espropriazione e all'acquisto dei terreni. È quanto prevede il vigente ordinamento delle competenze. Non esiste peraltro alcuna base giuridica a livello federale che consenta di finanziare posticipatamente tali spese. E non vi è alcun motivo di creare una simile base, tanto più che non sarebbe possibile delimitare adeguatamente le spese sostenute in precedenza dai Cantoni. A partire da quel momento la Confederazione assume la responsabilità e il finanziamento completo di tutte le spese necessarie per le rispettive strade.

Non vengono invece ripresi i progetti cantonali non ancora passati in giudicato. Questa regola vale anche qualora i progetti siano già in fase di pianificazione e progettazione o i Cantoni abbiano già avviato la procedura di autorizzazione edilizia ed eventualmente di espropriazione. In questo caso, una procedura di espropriazione già avviata decade. Nell'ambito della decisione di stralcio, l'autorità competente deve disciplinare anche le necessarie spese processuali dell'espropriato. Questi progetti devono quindi seguire le fasi di pianificazione e progettazione

previste dal diritto federale. L'Ufficio federale competente non ripeterà ovviamente la pianificazione fin dall'inizio, ma proseguirà i lavori avvalendosi delle basi preesistenti e applicando le disposizioni della legislazione federale.

B. Progetti cantonali approvati e passati in giudicato, in fase di costruzione

Secondo il Consiglio federale, i progetti che al momento dell'entrata in vigore del decreto concernente la rete sono in costruzione devono essere completati e finanziati per principio dai Cantoni. I Cantoni dovrebbero quindi continuare ad assumersi la piena responsabilità di un progetto in fase così avanzata, tanto più che hanno adottato autonomamente le principali decisioni riguardo al contenuto e al volume del progetto, al finanziamento, all'attribuzione dei lavori, alle condizioni del contratto d'appalto e ai tempi di realizzazione. Inoltre, un passaggio di proprietà del progetto nella fase di costruzione comporta notevoli difficoltà di natura pratica e giuridica, per cui un procedimento simile appare inadeguato. Oltretutto, le risorse finanziarie stanziata dalla Confederazione per il proprio programma di costruzione sono già state investite interamente in altri progetti edilizi, per cui non sarebbe nemmeno possibile finanziare subito un altro progetto già in fase di realizzazione. Proprio per questo, il Consiglio federale ritiene fondamentale che le rispettive strade debbano diventare di proprietà della Confederazione solo con la loro apertura al traffico.

Può capitare che al momento dell'apertura alla circolazione le procedure concernenti l'indennizzo dell'espropriazione non siano ancora concluse. Inoltre è pensabile che non tutti i fondi appartengano già al proprietario delle opere, in quanto la costruzione delle strade è iniziata sulla scorta di una immissione in possesso anticipata. In questo caso è opportuno concludere la procedura cantonale di indennizzo, tanto più che il Cantone, oltre ai costi del progetto, deve assumere anche i costi per l'acquisizione del fondo. Invece bisogna fare salva la procedura federale di indennizzo per le richieste di indennizzo già presentate o future, in caso di immissioni eccessive derivanti dall'esercizio delle strade.

Articolo 8a capoverso 4

Questa disposizione rimanda all'articolo 62a, applicabile per analogia per le modalità del passaggio di proprietà. Nei dettagli si tratta dei seguenti aspetti:

- Nella proprietà rientrano anche i diritti e i doveri stabiliti per contratto o mediante decisione formale, come doppie destinazioni, condutture per l'acqua, acque di scarico, gas, calore prodotto a distanza, telecomunicazioni, elettricità, ripari fonici, antenne di telefonia mobile, aree di posteggio e manufatti, cavalcavia e sottopassaggi. Questi contratti e decisioni devono essere ripresi.
- L'ufficiale del registro deve trasferire i fondi e i diritti reali limitati assunti al momento dell'entrata in vigore del nuovo disciplinamento al nuovo proprietario o al titolare (Confederazione o Cantone). A tale scopo, gli uffici del registro fondiario ricevono un elenco dei fondi e dei diritti reali limitati trasferiti alla Confederazione o al Cantone, i quali sono designati dal Consiglio federale. Bisogna rinunciare a ulteriori formalità. L'iscrizione nel registro fondiario è esente da tasse e imposte.
- L'USTRA necessita, per sé stesso e per i futuri gestori, di tutti i documenti rilevanti che forniscano informazioni sull'attuale stato d'esecuzione (atti concernenti le opere edilizie, documenti per la manutenzione e l'esercizio delle strade, ecc.). I Cantoni devono consegnare questi atti alla Confederazione al momento del trasferimento della proprietà. Gli atti storici e i giustificativi contabili rimangono invece presso i Cantoni. Questo è applicabile per analogia anche nel caso opposto, cioè se strade della Confederazione tornano di proprietà dei Cantoni.

Punto II

Sotto questo punto deve essere abrogato il decreto federale del 1960 concernente la rete delle strade nazionali. Dato che il vecchio decreto non è stato emanato ai sensi del nuovo diritto, esso va abrogato mediante un disciplinamento che tenga conto del pertinente livello legislativo (parallelismo delle forme). Per evitare al Parlamento di dover emanare un'ordinanza d'abrogazione propria, l'attuale decreto federale deve essere abrogato mediante la legge.

2.7 Commento alle modifiche della legge federale concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata

2.7.1 Principi della compensazione

Secondo il capitolo 1.3.4 l'esercizio e la manutenzione dei nuovi elementi della rete causeranno alla Confederazione un onere annuo supplementare di 150 milioni di franchi, importo che, secondo il parere del Consiglio federale, dovrà essere compensato dai Cantoni. La soluzione migliore è che questa compensazione avvenga attraverso i contributi per le strade principali e i contributi non direttamente vincolati alle opere. Nel fare ciò, entrambi i crediti a preventivo devono essere ridotti uniformemente rispetto all'attuale dotazione. Questa procedura implica le modifiche della LUMin, indicate di seguito.

2.7.2 Contributi non direttamente vincolati alle opere

Articolo 4 capoverso 5

Secondo la disposizione vigente, la quota per i contributi non direttamente vincolati alle opere ammonta almeno al 10 per cento del prodotto dell'imposta sugli oli minerali assegnati al traffico stradale. L'1 per cento di queste entrate equivale all'incirca a 36 milioni di franchi. Ora, questa quota minima stabilita per legge dev'essere ridotta al fine di conferire al Consiglio federale un margine di manovra sufficiente a procedere alla compensazione. È sufficiente ridurre tale quota del 4 per cento, ciò che costituisce all'incirca 140 milioni di franchi. Ciò non significa tuttavia che i crediti a preventivo annui verranno ridotti esattamente di questo importo. La riduzione si limita all'essenziale, ovvero, secondo le stime attuali, a 110 – 115 milioni di franchi. La prescrizione menzionata dev'essere adeguata in modo tale da sostituire la cifra 10 con la cifra 6.

Articolo 35a

In base agli articoli 34 e 35 LUMin, i contributi non direttamente vincolati alle opere sono commisurati alla lunghezza delle strade aperte agli autoveicoli, strade nazionali escluse, e all'onere stradale dei Cantoni. Qualora vengano ridotti unicamente i crediti a preventivo (almeno al 6 per cento, a fronte di almeno il 10 per cento attuale degli introiti vincolati), tutti i Cantoni dovrebbero contribuire alla compensazione in funzione della lunghezza delle loro strade e del loro onere stradale, quindi anche i Cantoni che non cedono strade alla rete viaria nazionale. Tuttavia, secondo il Consiglio federale, solo i Cantoni che cedono strade alla Confederazione devono provvedere alla compensazione, ciò che implica un completamento dell'attuale meccanismo di ripartizione. La disposizione proposta autorizza il Consiglio federale ad adeguare a livello di ordinanza la ripartizione dei contributi non direttamente vincolati alle opere in conseguenza del nuovo decreto concernente la rete.

2.7.3 Contributi per le strade principali

Articolo 13 capoverso 4

La LUMin non prevede una quota minima di introiti fiscali a destinazione vincolata per le strade principali. Pertanto, la compensazione proposta viene ottenuta riducendo in maniera corrispondente i crediti a preventivo. In questa rubrica devono essere risparmiati 35 – 40 milioni di franchi.

Anche in questo caso bisogna badare affinché solo i Cantoni che cedono strade alla rete viaria nazionale provvedano alla compensazione. I meccanismi di ripartizione vanno quindi riveduti anche per le strade principali. L'articolo 13 capoverso 4 LUMin getta le basi legali necessarie.

2.8 Commento alle modifiche del decreto federale concernente le strade nazionali

Il decreto federale vigente non soddisfa più le disposizioni costituzionali relative agli atti giuridici. Secondo l'articolo 163 Cost., l'Assemblea federale emana norme di diritto sotto forma di legge federale o ordinanza. Gli altri atti sono emanati sotto forma di decreto federale. Il decreto del 1960 concernente la rete contiene oltre alla determinazione della rete delle strade nazionali, anche norme di diritto. Ora, questi due elementi devono essere separati: le norme di diritto ancora necessarie vengono recepite nella LSN (capitolo 2.6), mentre la rete delle strade nazionali viene determinata all'interno di un decreto federale semplice.

Secondo il vigente articolo 3 del decreto concernente la rete, nei progetti generali il Consiglio federale decide il punto in cui una strada nazionale si situa all'esterno o all'interno della zona urbana rispettivamente all'esterno o all'interno della zona alpina. Questa prescrizione poggia sul fatto che finora i Cantoni dovevano contribuire ai costi di fabbricazione in base ad aliquote diverse a seconda che la strada nazionale si trovasse appunto all'esterno o all'interno della zona urbana o alpina (cfr. art. 7a e art. 11 LUMin). Dall'entrata in vigore della NPC, la Confederazione finanzia da sola questi investimenti, per cui la disposizione in questione diventa superflua e può quindi essere abrogata.

Allegato

L'entità della modifica dell'attuale testo del decreto e dell'allegato richiede, conformemente alle direttive di tecnica legislativa, una revisione totale del decreto federale. A livello materiale, il Parlamento decide tuttavia unicamente delle modifiche dell'attuale decreto federale. L'allegato riporta quindi la rete delle strade nazionali aggiornata, in particolare i tratti esistenti e quelli completati. Esso contiene il tracciato, la classificazione e la numerazione (cfr. anche capitoli 2.2 e 2.3).

Per questioni di chiarezza, nel rapporto esplicativo le modifiche della rete sono elencate separatamente (allegato 3).

L'allegato del decreto federale prevede inoltre disposizioni particolari per singole sezioni stradali che nel frattempo sono state dichiarate strade nazionali. Esso elenca in particolare (cfr. spiegazioni al capitolo 2.6):

- tutti i singoli progetti passati in giudicato e ripresi dalla Confederazione;
- i progetti in fase di realizzazione; vi si precisa che il Cantone deve completare questi progetti a proprie spese e che le strade in questione diventano di proprietà della Confederazione soltanto con la loro apertura al traffico.

3. Ripercussioni

3.1 Ripercussioni sulla Confederazione

L'inserimento di quasi 400 chilometri di vie di collegamento nell'attuale rete delle strade nazionali comporterà costi supplementari e un maggiore fabbisogno di personale per la Confederazione.

3.1.1 Ripercussioni finanziarie

Secondo il capitolo 1.3.3, i costi supplementari si aggirano complessivamente attorno ai 350 milioni di franchi. Il finanziamento di queste spese viene compensato mediante la riduzione dei contributi federali ai Cantoni. Così facendo, il proposto adeguamento del decreto concernente la rete non incide sul bilancio della Confederazione, in linea con i decreti del Consiglio federale relativi al Piano settoriale dei trasporti e agli indirizzi della riforma nell'ambito della verifica dei compiti.

3.1.2 Ripercussioni sulle risorse umane

Dopo l'entrata in vigore del decreto riveduto, la Confederazione dovrà garantire un esercizio ineccepibile dei nuovi tratti, inclusi la gestione del traffico, la manutenzione, il risanamento necessario e il l'ulteriore sviluppo. La Confederazione affiderà i compiti necessari alla progettazione, alla sistemazione, all'esercizio e alla manutenzione ad aziende private o alle unità territoriali. Per le attività di competenza del committente e pertanto non delegabili, come la pianificazione, la preparazione e la sorveglianza dei compiti da eseguire, nonché per la gestione del traffico sarà invece necessario potenziare l'organico degli Uffici federali preposti.

In seguito all'entrata in vigore della NPC, l'USTRA ha creato una struttura decentrata composta di cinque filiali, operative dal 1° gennaio 2008. I nuovi compiti concerneranno prevalentemente queste filiali. L'organico delle filiali per l'esecuzione delle attività di competenza del committente sui circa 1'900 chilometri delle strade nazionali, che nell'ambito della NPC le Camere federali hanno trasferito sotto la proprietà della Confederazione, è limitato. Esso tiene conto del potenziale di risanamento e di sinergie derivante dalla concentrazione delle attività di competenza del committente presso la Confederazione (cfr. 2° messaggio NPC; p. 5620 segg.) e costituisce pertanto una buona grandezza iniziale per la quantificazione del fabbisogno di personale supplementare per la realizzazione dei compiti di competenza del committente sui nuovi elementi della rete. Occorre unicamente tenere presente che le nuove strade aggiunte nella rete nazionale comporteranno maggiori costi rispetto a quelle preesistenti, a causa di una certa obsolescenza degli impianti e delle interferenze di vicinanza molto più frequenti all'interno delle località che sulle strade nazionali classiche.

Tenendo conto di questo onere supplementare e dell'ampliamento della rete delle strade nazionali del 21 per cento circa, il Consiglio federale propone di potenziare del 25 per cento il numero di posti di lavoro nel settore operativo dell'USTRA. Fermo restando che le filiali contano circa 174 impieghi a tempo pieno, questo potenziamento corrisponde a un fabbisogno supplementare di 43 impieghi a tempo pieno. A questo si aggiunge un fabbisogno di personale supplementare per le prestazioni centralizzate, come la pianificazione della rete, gli standard, gli audit e l'esame dei progetti, per la conduzione e l'amministrazione centralizzate dei nuovi elementi della rete nonché per la gestione del traffico. Il disbrigo di queste attività presuppone la creazione di altri dieci posti a tempo pieno.

Anche l'Ufficio federale dell'ambiente (UFAM), in qualità di ente preposto alla salvaguardia dell'ambiente registrerà un carico supplementare. Oggi, presso l'UFAM, almeno cinque posti a tempo pieno sono destinati alla valutazione dei progetti delle strade nazionali. L'ampliamento del 21 per cento circa della rete viaria nazionale richiede la creazione di un posto supplementare a tempo pieno.

Complessivamente, il Consiglio federale propone di accrescere di 53 impieghi a tempo pieno l'organico dell'USTRA e di un posto a tempo pieno quello dell'UFAM.

Questi 54 posti supplementari a tempo pieno sono finanziati mediante i costi supplementari per l'esercizio e la manutenzione delle strade trasferite, per un ammontare di 150 milioni di franchi all'anno (cfr. capitolo 1.3.3). In seguito alla proposta compensazione di queste spese da parte dei Cantoni, l'incremento richiesto dell'organico non avrà ripercussioni sul bilancio della Confederazione.

3.2 Ripercussioni sui Cantoni e sui Comuni

La proposta integrazione di strade principali svizzere nella rete delle strade nazionali nonché il previsto ampliamento della rete delle strade principali o rete complementare nell'ambito del Piano settoriale dei trasporti avranno implicazioni diverse per i Cantoni, in termini di finanze e di risorse umane. Al riguardo, occorre tenere conto della decisione di assegnare ai Cantoni contributi globali per l'adempimento dei loro compiti legati alla rete delle strade principali svizzere nonché contributi non direttamente vincolati alle opere.

3.2.1 Ripercussioni finanziarie diverse

I proposti adeguamenti del decreto federale concernente la rete delle strade nazionali e della rete delle strade principali avranno molteplici ripercussioni sugli impegni finanziari dei Cantoni.

- I nuovi tratti della rete delle strade nazionali vengono trasferiti nella sfera di competenza della Confederazione. I Cantoni interessati saranno sgravati interamente dagli impegni finanziari derivanti dall'esercizio, dalla manutenzione e dalla sistemazione di queste strade.
- 342 chilometri dei tratti che saranno integrati nella rete delle strade nazionali fanno attualmente parte della rete delle strade principali. Cedendo delle strade principali alla Confederazione, i Cantoni disporranno in futuro di una rete viaria principale più breve e perderanno il diritto a parte dei contributi globali federali alla rete delle strade principali nonché ai contributi federali non direttamente vincolati alle opere.
- Conformemente al Piano settoriale dei trasporti, determinate strade cantonali vengono inserite nella rete delle strade principali o rete complementare o eliminate dalle stesse. Le relative modifiche avranno ricadute diverse sul volume dei contributi globali della Confederazione alla futura rete delle strade principali nonché dei contributi non direttamente vincolati alle opere dei singoli Cantoni.
- Va inoltre tenuto conto del diritto di compensazione della Confederazione per coprire i suoi costi supplementari conformemente al capitolo 1.3.4.

La tabella seguente illustra le ripercussioni finanziarie che i proposti adeguamenti del decreto federale concernente la rete delle strade nazionali e la prevista definizione della futura rete delle strade principali avranno sui singoli Cantoni.

La colonna 1 presenta i contributi globali per le strade principali e i contributi federali non direttamente vincolati alle opere, che i Cantoni riceverebbero nel 2008 senza i proposti adeguamenti del decreto federale concernente la rete delle strade nazionali.

La colonna 2 riporta i contributi federali corrispondenti, tenuto conto dei previsti adeguamenti della rete delle strade principali descritti nei capitoli 1.2.4 e 1.2.5. Le ripercussioni finanziarie che ne risultano sono una conseguenza indiretta dei proposti adeguamenti del decreto concernente la rete. Esse derivano, da un lato, dal proposto trasferimento di tratti dall'attuale rete delle strade principali alla futura rete delle strade nazionali e, dall'altro, dai previsti adeguamenti dell'attuale rete delle strade principali.

La colonna 4 illustra la compensazione necessaria alla Confederazione per finanziare le proprie uscite supplementari per l'esercizio e la manutenzione dei nuovi tratti. L'entità della compensazione viene calcolata in base alle conoscenze disponibili su standard di sistemazione, funzione e ubicazione dei segmenti stradali trasferiti.

I contributi federali per i Cantoni di Appenzello Interno e Appenzello Esterno tengono conto del loro attuale particolare statuto di "Cantoni privi di strade nazionali". In base alla soluzione transitoria di cui al capitolo 1.4, il diritto ai contributi si estinguerebbe al termine dell'eventuale realizzazione di un primo tratto parziale della circonvallazione di Herisau.

| Cantone | Contributi globali per strade principali e contributi non direttamente vincolati alle opere | | Tratti ceduti alla Confederazione | Modifica dei contributi federali per compensare le spese di esercizio e manutenzione ⁸ |
|------------------|---|---|-----------------------------------|---|
| | Stato 2008 (senza fase transitoria) ⁹ | Stato con rete complementare (secondo cap. 1.2.4 e 1.2.5) ¹⁰ | | |
| | (1) | (2) | (3) | (4) |
| | [mln] | [mln] | [km] | [mln] |
| ZH | 40.06 | 38.25 | 35.2 | - 10.96 |
| BE | 62.69 | 78.00 | 59.5 | - 18.34 |
| LU | 15.65 | 20.13 | 0.0 | 0.00 |
| UR | 14.40 | 14.18 | 0.0 | 0.00 |
| SZ | 10.00 | 6.57 | 0.0 | 0.00 |
| OW | 2.23 | 4.69 | 0.0 | 0.00 |
| NW | 1.68 | 1.70 | 0.0 | 0.00 |
| GL | 4.83 | 3.98 | 10.5 | - 2.29 |
| ZG | 3.92 | 3.23 | 5.1 | - 2.03 |
| FR | 13.89 | 17.99 | 4.9 | - 1.31 |
| SO | 9.44 | 10.65 | 0.0 | 0.00 |
| BS | 5.45 | 5.21 | 0.0 | 0.00 |
| BL ¹¹ | 14.18 | 8.95 | 41.0 | - 15.06 |
| SH | 4.63 | 6.36 | -7.2 | + 1.66 |
| AR ¹² | 12.87 | 8.88 | 11.2 | - 2.79 |
| AI ¹³ | 3.35 | 2.00 | 4.1 | - 1.15 |
| SG | 27.03 | 22.31 | 29.1 | - 9.06 |
| GR | 90.50 | 87.81 | 54.7 | - 28.10 |
| AG | 24.79 | 27.89 | 4.7 | - 1.49 |
| TG | 16.39 | 10.91 | 29.2 | - 9.09 |
| TI | 26.59 | 25.89 | 20.2 | - 6.16 |
| VD | 34.48 | 39.32 | 0.0 | 0.00 |
| VS | 46.94 | 48.71 | 57.3 | - 27.11 |
| NE ¹⁴ | 16.07 | 12.53 | 28.7 | - 15.44 |
| GE | 9.40 | 5.91 | 0.0 | 0.00 |
| JU | 8.80 | 8.22 | 7.9 | - 1.62 |
| Totale | 520.28 | 520.28 | 396.10 | - 150.00 |

Tabella 2: Ripercussioni finanziarie sui Cantoni in seguito ai proposti adeguamenti del decreto federale concernente la rete delle strade nazionali e della rete delle strade principali.

⁸ Il diritto di compensazione viene calcolato in base ai chilometri “ponderati” dei tratti trasferiti, conformemente alla chiave di ripartizione per il calcolo dei contributi alla rete delle strade principali.

⁹ Stima degli importi globali alla rete delle strade principali: 160 milioni di franchi. Non sono considerate le norme transitorie correnti per il cofinanziamento della Confederazione dei progetti in corso sulla rete delle strade principali, in base al diritto previgente.

¹⁰ Le ripercussioni finanziarie presentate sono una conseguenza indiretta dei proposti adeguamenti del decreto federale concernente la rete delle strade nazionali e si basano sui previsti adeguamenti della rete delle strade principali menzionati nel capitolo 1.2.4.

^{11/14} Per i Cantoni di BL e NE i contributi federali alle strade principali e i contributi non direttamente vincolati alle opere superano il diritto di compensazione. In un secondo tempo occorrerà trovare soluzioni in collaborazione con questi Cantoni per l'importo rimanente (cfr. capitolo 1.3.4)

^{12/13} Inclusi i contributi destinati ai “Cantoni privi di strade nazionali”. Dopo l'eventuale realizzazione di un tronco parziale della circonvallazione di Herisau, questi contributi federali non saranno più erogati (capitolo 1.4).

3.2.2 Sgravi in materia di personale nell'esecuzione delle attività di competenza del committente

Con il trasferimento di strade cantonali nella rete delle strade d'importanza nazionale, i Cantoni saranno sgravati dalle attività operative di pianificazione, preparazione e sorveglianza dell'esercizio e della manutenzione, nonché di sistemazione dei tratti trasferiti. Attualmente non è possibile quantificare questo sgravio a livello di personale, ma si può supporre che i Cantoni potranno ridurre il proprio organico nel settore di competenza del committente all'incirca dello stesso numero di posti supplementari necessari presso la Confederazione.

Riguardo al personale preposto alla manutenzione, va osservato che con l'entrata in vigore della NPC la Confederazione esternalizzerà i compiti legati all'esercizio e alla manutenzione a cosiddette unità territoriali. Questo vale anche per le strade che in seguito al proposto adeguamento del decreto concernente la rete passeranno nella sfera di competenza della Confederazione. Queste unità territoriali nascono in parte dalla fusione delle attuali organizzazioni cantonali che curano il servizio e la manutenzione corrente nell'ambito di un budget globale. In questo ambito, l'integrazione delle strade cantonali nella rete nazionale non dovrebbe generare grosse ricadute per i Cantoni a livello di personale.

3.2.3 Ripercussioni impercettibili sui Comuni

I Comuni non dovrebbero praticamente subire ripercussioni. Occorre tuttavia tenere presente che con il trasferimento delle competenze e della proprietà delle strade nazionali alla Confederazione, i Comuni dovranno coordinare determinati compiti direttamente con la Confederazione. Non è da escludere che il passaggio delle competenze alla rete delle strade principali comporterà anche una compensazione del carico e dei compiti per le strade cantonali.

3.3 Ripercussioni sull'economia nazionale

La piazza finanziaria svizzera dipende in gran parte dal buon funzionamento dell'infrastruttura dei trasporti. Con gli adeguamenti del decreto federale concernente la rete delle strade nazionali proposti, la Confederazione si assume la piena responsabilità per la rete stradale di importanza nazionale definita nel Piano settoriale dei trasporti. Inserendo nella sua sfera di competenza diversi collegamenti piuttosto periferici, la Confederazione garantisce un accesso equilibrato a tutte le regioni della Svizzera e fornisce nel contempo un importante impulso al loro sviluppo.

Anche i centri economici beneficiano di questo maggiore impegno della Confederazione a favore delle zone più discoste del Paese, che favorisce la coesione delle regioni nazionali, ne contrasta lo sviluppo asimmetrico e ne garantisce un collegamento sicuro e attrattivo anche a lungo termine.

Integrando questi nuovi tratti nella rete stradale di sua proprietà, la Confederazione darà il via alla realizzazione di importanti misure di sistemazione delle attuali strade cantonali, alcune delle quali sono in sospenso da tempo. Di conseguenza, verranno attribuiti importanti mandati all'esterno, che consentiranno di creare posti di lavoro supplementari nell'edilizia e di consolidare quelli esistenti.

La suddivisione della rete viaria in strade nazionali e strade principali sotto la responsabilità unica della Confederazione rispettivamente dei Cantoni permette di fissare competenze chiare. Questo approccio costituisce inoltre un incentivo per i servizi responsabili a soppesare meglio il rapporto costi-utilità dei progetti di loro competenza e a organizzare le infrastrutture del traffico con maggiore efficienza.

La Confederazione integrerà inoltre i nuovi elementi della rete nella gestione del traffico su scala nazionale nonché nel programma "via sicura", attualmente in corso, finalizzato a migliorare la sicurezza viaria. In tal modo

verranno creati migliori presupposti per un impiego ottimale delle capacità stradali disponibili e per un potenziamento della sicurezza del traffico.

3.4 Ripercussioni sugli altri vettori di trasporto

I proposti adeguamenti del decreto federale concernente la rete delle strade nazionali non implicano la creazione di nuovi collegamenti viari ma riguardano esclusivamente il trasferimento di strade esistenti dalla sfera di competenza dei Cantoni a quella della Confederazione.

Le misure di sistemazione dei tratti ripresi dalla Confederazione perseguono in primo luogo il ripristino della compatibilità delle strade esistenti con le esigenze delle zone urbane e il necessario risanamento in materia di sicurezza e di ambiente. Queste misure interessano soprattutto le regioni periferiche del Paese, nelle quali la concorrenza con i trasporti pubblici sarà molto contenuta o addirittura inesistente.

Inoltre, conformemente alle direttive del Piano settoriale dei trasporti, il Consiglio federale è tenuto a definire e a coordinare eventuali sistemazioni sui nuovi tratti di importanza nazionale cercando soluzioni intermodali.

3.5 Ripercussioni sull'ordinamento del territorio e l'ambiente

3.5.1 Coerenza con gli obiettivi della Confederazione in materia di pianificazione del territorio

In linea con gli obiettivi del Piano settoriale dei trasporti, la preoccupazione principale di questo progetto è di conservare e garantire a lungo termine la funzionalità della rete delle strade di importanza nazionale. Particolarmente toccate dalle nuove attribuzioni alla rete delle strade nazionali proposte sono i collegamenti viari finalizzati a potenziare il sistema viario urbano, nonché i collegamenti in zone periferiche della Svizzera. Queste nuove attribuzioni garantiscono l'accessibilità di tali zone a lungo termine e contribuiscono allo sviluppo equilibrato dell'intero Paese, conformemente agli obiettivi della Confederazione in questo ambito.

3.5.2 Nessuna ripercussione diretta sull'ambiente

Con la riattribuzione proposta di tratti esistenti, la Confederazione non assume alcun impegno circa i tempi di attuazione delle misure di sistemazione. Presumibilmente essa porterà avanti una serie di piani di sistemazione cantonali, verificando però dapprima attentamente la necessità e l'adeguatezza di tali progetti e confrontandoli con le esigenze dell'ordinamento del territorio e della protezione dell'ambiente.

Eventuali ripercussioni sull'ambiente possono subentrare indipendentemente dal fatto che la Confederazione o i Cantoni competenti realizzino le misure di sistemazione. Si registrerebbero ripercussioni – positive o negative – sull'ambiente unicamente qualora la proposta modifica di competenza incidesse sul numero dei progetti realizzati o se la Confederazione o il Cantone competente realizzasse il progetto in modo più ecocompatibile.

4. Implicazioni con il programma di legislatura

Questo progetto è stato annunciato nel messaggio del 23 gennaio 2008 sul programma di legislatura 2007-2011 con il titolo “messaggio relativo alla revisione del decreto federale concernente la rete delle strade nazionali”.

5. Aspetti giuridici

5.1 Costituzionalità e conformità alla legge

Secondo l'articolo 83 della Costituzione federale (Cost.), la Confederazione assicura la realizzazione e la viabilità di una rete di strade nazionali (cpv. 1). Costruisce e gestisce le strade nazionali e provvede alla loro manutenzione. Ne assume essa stessa le spese (cpv. 2). Queste disposizioni costituzionali sono precisate nella LSN e nella LUMin. Per aggiungere o eliminare strade dalla rete nazionale è necessario dotare queste due leggi di disposizioni supplementari che riguardino da un lato il trasferimento della proprietà e, dall'altro, la compensazione dello sgravio finanziario dei Cantoni da parte della Confederazione. Il decreto concernente la rete si basa in particolare sulle prescrizioni preesistenti nella LSN e sulla nuova disposizione dell'articolo 8a capoverso 3 LSN. Secondo gli articoli 1 e 11 LSN, l'Assemblea federale decide definitivamente, a proposta del Consiglio federale, il tracciato generale e la specie delle strade nazionali da costruire. Riguardo alla classificazione dei singoli tratti, sono applicabili le disposizioni di cui agli articoli 2-4 LSN. Secondo l'articolo 8a capoverso 3 LSN il Parlamento decide della ripresa di progetti esistenti e del loro eventuale finanziamento da parte dei Cantoni. Le nuove prescrizioni introdotte nelle due leggi si mantengono entro l'ambito della disposizione costituzionale e il decreto federale può basarsi sulle deleghe menzionate nella LSN..

Occorre poi tenere conto dell'articolo sulla protezione delle Alpi (art. 84 cpv. 3 Cost.), secondo cui la capacità delle strade di transito nella regione alpina non può essere aumentata. Infine, la legge federale concernente il transito stradale nella regione alpina (LTS; RS 725.14) elenca i quattro tratti considerati strade di transito nella regione alpina ai sensi dell'articolo costituzionale. Si tratta dei quattro valichi alpini internazionali, tre dei quali sono già strade nazionali: San Bernardino, San Gottardo e Sempione. Ad essi viene ora ad aggiungersi la strada del Gran San Bernardo. Queste disposizioni non toccano tuttavia l'impostazione della rete in quanto tale, poiché non determinano ancora la capacità di un tratto. Soltanto i progetti di costruzione concreti contemplano l'effettivo grado di sistemazione dal profilo edilizio e del traffico.

5.2 Compatibilità con gli impegni internazionali della Svizzera e raffronto con il diritto europeo

L'impostazione delle reti stradali è una questione interna a ogni Stato. Da questo punto di vista, gli Stati non sono vincolati a impegni o a convenzioni internazionali. Certo, la Svizzera ha aderito all'Accordo europeo sulle grandi strade a traffico internazionale (RS 0.725.11), con il quale le parti contraenti s'impegnano unicamente a realizzare i tratti nazionali della “Rete internazionale E” nel quadro dei loro programmi nazionali (art. 1). Tuttavia, l'Accordo attribuisce a ogni Parte contraente la facoltà di disciplinare le competenze nazionali. Pertanto, già oggi diversi tratti elvetici rientrano nella rete E pur *non* essendo strade nazionali (p. es. la già citata strada del Gran San Bernardo o l'autostrada cantonale che collega Schönbühl a Bienne). L'integrazione dei questi tratti nella rete di strade nazionali non modifica quindi assolutamente il loro statuto internazionale.

5.3 Forma dell'atto legislativo

Conformemente all'articolo 11 LSN, l'Assemblea federale decide definitivamente della rete delle strade nazionali. Questo decreto non può quindi soggiacere al referendum, per cui un decreto federale è ammissibile come forma dell'atto legislativo.

5.4 Applicazione del freno all'indebitamento

La decisione su come impostare la rete delle strade nazionali è una questione di politica dei trasporti che riguarda la competenza per tale rete. Secondo la Costituzione e la legge applicabile, in futuro la responsabilità dei tratti aggiunti non incomberà più ai Cantoni ma alla Confederazione. Questo vale anche per il finanziamento. La decisione circa l'aspetto della rete non è tuttavia una decisione di finanziamento e non soggiace pertanto al freno all'indebitamento.

5.5 Compatibilità con la legge sui sussidi

L'adeguamento proposto del decreto concernente la rete non tocca i principi riportati nel capitolo 2 della legge sui sussidi (LSu, RS 616.1).

Allegati

- 1 Informazioni dettagliate sui proposti adeguamenti del decreto federale concernente la rete delle strade nazionali
- 2 Adeguamenti LSN, LUMin e decreto federale concernente la rete delle strade nazionali
- 3 Modifiche dell'allegato del decreto federale concernente la rete delle strade nazionali
- 4 Carta panoramica della nuova rete delle strade nazionali



Allegato 1: Informazioni dettagliate sui proposti adeguamenti del decreto federale concernente la rete delle strade nazionali

Criterio 1: garantire il passaggio del traffico di transito internazionale¹⁴

Aggiunta della H21, Martigny – Gran San Bernardo

| | |
|---|---|
| Numero proposto: | N21 |
| Classe (secondo LSN): | 2 (circonvallazione di Martigny) e 3 |
| Raccordi alla rete delle strade nazionali | Nord: N9 / diramazione 22 del Gran San Bernardo Fine sud: portale della galleria di Bourg-St-Bernard |
| Cantoni interessati: | VS, ca. 45 km |
| Osservazioni: | La galleria del Gran San Bernardo è privata e non rientra quindi nella rete. |

Aggiunta della H15, Sciaffusa - Thayngen

| | |
|---|---|
| Numero proposto: | N4 (spostamento del collegamento Sciaffusa – Bargaen) |
| Classe (secondo LSN): | 3 |
| Raccordi alla rete delle strade nazionali | Sudovest: N4 / raccordo 3 Mutzentäli Fine nordest: confine di Stato D verso Thayngen |
| Cantoni interessati: | SH, ca. 8 km |

Trasferimento della N4 Bargaen – Sciaffusa nella rete complementare

| | |
|---|----------------------------|
| Numero proposto: | H4 |
| Classe (secondo LSN): | --- |
| Raccordi alla rete delle strade nazionali | N4 / raccordo 3 Mutzentäli |
| Cantoni interessati: | SH, ca. 15 km |

¹⁴ Il sottocriterio "strade europee" del Piano settoriale dei trasporti non è stato utilizzato per l'attribuzione alla rete di base poiché i requisiti delle strade europee corrispondono a quelli delle strade principali a livello di standard di sistemazione.

Criterio 2: collegare la Svizzera all'estero (grandi agglomerati urbani)

Aggiunta della H6 Berna/Schönbühl - Bienne

| | |
|---|--|
| Numero proposto: | N6 |
| Classe (secondo LSN): | 2 |
| Raccordi alla rete delle strade nazionali | Est: N1 / diramazione 38 di Schönbühl Ovest: N5 / diramazione 26 di Brüggmoos |
| Cantoni interessati: | BE, ca. 26 km |

Aggiunta della H20, Neuchâtel - Le Locle - Col des Roches

| | |
|---|---|
| Numero proposto: | N20 |
| Classe (secondo LSN): | 2 (Neuchâtel-Vauseyon – La Chaux-de-Fonds e circonvallazione di La Chaux-de-Fonds) e 3 |
| Raccordi alla rete delle strade nazionali | Est: N5 / diramazione 12 di Neuchâtel-Vauseyon Fine ovest: Col des Roches, confine di Stato verso la Francia |
| Cantoni interessati: | NE, ca. 28 km |
| Osservazioni: | prima tappa circonvallazione La Chaux-de-Fonds completata nel settembre 2007. |

Aggiunta della H223, Spiez - Kandersteg e H509, Goppenstein - Gampel

| | |
|---|---|
| Numero proposto: | N6 |
| Classe (secondo LSN): | 2 (Spiez – Frutigenstrasse, Reudlen – Frutigen) e 3 |
| Raccordi alla rete delle strade nazionali | Nord: N8 / raccordo 19 Spiez (nuova diramazione) Sud: N9 / raccordo 31 Gampel-Steg |
| Cantoni interessati: | BE, ca. 25 km VS, ca. 10 km [galleria esclusa] |

Aggiunta della H338 (Hirzel) Baar - Wädenswil

| | |
|---|--|
| Numero proposto: | N14 (continuazione tratto Lucerna – Cham) |
| Classe (secondo LSN): | 2 (Baar – Sihlbrugg) e 3 |
| Raccordi alla rete delle strade nazionali | Est: N3 / raccordo 36 Wädenswil Ovest: N4 / raccordo 3 Baar |
| Cantoni interessati: | ZG, ca. 6 km ZH, ca. 8 km |

Allegato 1 (continuazione)

Aggiunta della H394, Mendrisio – Stabio / Gaggiolo

| | |
|---|--|
| Numero proposto: | N38 |
| Classe (secondo LSN): | 2 (Mendrisio – Stabio est) e 3 |
| Raccordi alla rete delle strade nazionali | Est: N2 / diramazione 52 di Mendrisio Fine ovest: confine di Stato con l'Italia, Gaggiolo |
| Cantoni interessati: | TI, ca. 7 km |

Criterio 3: collegare fra loro gli agglomerati di medie e grandi dimensioni

Aggiunta della H406, H13, Bellinzona - Locarno

| | |
|---|--|
| Numero proposto: | N13 (continuazione della strada del San Bernardino) |
| Classe (secondo LSN): | 3 |
| Raccordi alla rete delle strade nazionali | Est: N2 / raccordo 47 Bellinzona sud Fine ovest: Locarno est (Tenero, Via alle Brere) Motivazione: il raccordo di Locarno est si trova a margine del territorio urbano densamente popolato e collega la rete di base alla rete viaria subordinata dell'area d'insediamento di Locarno. |
| Cantoni interessati: | TI, ca. 13 km |

Aggiunta della H13 Kreuzlingen – Meggenhus

| | |
|---|---|
| Numero proposto: | N13 (continuazione St. Margrethen – Coira – San Bernardino) |
| Classe (secondo LSN): | 2 (via d'accesso Meggenhus – Arbon ovest) e 3 |
| Raccordi alla rete delle strade nazionali | Sudest: N13 / raccordo 1 Arbon ovest Nordovest: N7 / raccordo 7 Kreuzlingen nord |
| Cantoni interessati: | TG, ca. 29 km SG, ca. 4 km |

Aggiunta della semiautostrada cantonale A53 Brüttsellen - Wetzikon - Rüti

| | |
|---|---|
| Numero proposto: | N34 |
| Classe (secondo LSN): | 2 (Brüttsellen – Uster est e Hinwil - Rüti) e 3 |
| Raccordi alla rete delle strade nazionali | Nordovest: Wetzikon Sudest: raccordo 12 Rüti |
| Cantoni interessati: | ZH, ca. 27 km |

Allegato 1 (continuazione)

Criterio 5: collegare i capoluoghi cantonali

Aggiunta della H8, San Gallo -Winkeln - Appenzello

| | |
|---|--|
| Numero proposto: | N25 |
| Classe (secondo LSN): | 3 |
| Raccordi alla rete delle strade nazionali | Nord: N1 / raccordo 80 SG-Winkeln Fine sud: Appenzello (nodo con la Enggenhüttenstrasse (H448)). Motivazione: la rete di base termina a margine del territorio urbano densamente popolato e collega la rete di base alla rete viaria subordinata dell'area d'insediamento di Appenzello. |
| Cantoni interessati: | SG, ca. 2 km AR, ca. 23 km AI, ca. 4 km |

Aggiunta della H18, Delémont est - Hagnau

| | |
|---|---|
| Numero proposto: | N18 |
| Classe (secondo LSN): | 2 (Hagnau - Aesch) e 3 |
| Raccordi alla rete delle strade nazionali | Nordest: N2 / diramazione di Hagnau Sudovest: N16 / raccordo 11 Delémont est |
| Cantoni interessati: | JU, ca. 7 km BL, ca. 31 km |
| Osservazioni: | Il raccordo con l'agglomerato della grande città più vicina implica il collegamento di Delémont a Basilea |

Aggiunta della H17, Niederurnen - Glarona

| | |
|---|--|
| Numero proposto: | N17 |
| Classe (secondo LSN): | 2 (Niederurnen – Näfels nord) e 3 |
| Raccordi alla rete delle strade nazionali | Nord: N3 / raccordo 44 Niederurnen Fine sud: Glarona nord (nodo con la Nordstrasse e la Lurigenstrasse). Motivazione: la rete di base termina a margine del territorio urbano densamente popolato e collega la rete di base alla rete viaria subordinata dell'area d'insediamento di Glarona. |
| Cantoni interessati: | GL, ca. 10 km |

Allegato 1 (continuazione)

Aggiunta della H2, Pratteln - Liestal

| | |
|---|-------------------------------|
| Numero proposto: | N22 |
| Classe (secondo LSN): | 3 |
| Raccordi alla rete delle strade nazionali | Nord: N2 / raccordo 8 Liestal |
| Cantoni interessati: | BL, ca. 10 km |

Aggiunta della H5, Aarau – Aarau est (raccordo alla N1)

| | |
|---|--|
| Numero proposto: | N32 |
| Classe (secondo LSN): | 2 |
| Raccordi alla rete delle strade nazionali | Raccordo est: N1 / raccordo Aarau est Raccordo ovest: nodo ponte di Suhr/Tellstrasse (trasferimento rete complementare) |
| Cantoni interessati: | AG, ca. 5 km |

Criterio 6: garantire la funzionalità della rete sulle direttrici principali (ridondanza)

Aggiunta della H2, Liestal – Sissach

| | |
|---|-------------------------------|
| Numero proposto: | N22 |
| Classe (secondo LSN): | 2 |
| Raccordi alla rete delle strade nazionali | Sud: N2 / raccordo 11 Sissach |
| Cantoni interessati: | BL, ca. 10 km |

Criterio 7: collegare le grandi regioni turistiche alpine

Aggiunta della H417, H3 Thusis – Silvaplana

| | |
|---|---|
| Numero proposto: | N3 (continuazione del tratto Zurigo – Sargans) |
| Classe (secondo LSN): | 2 (circonvallazione di Sils) e 3 |
| Raccordi alla rete delle strade nazionali | Nord: N13 / raccordo 22 Thusis sud Fine Sud: Silvaplana, collegamento con la H27 La H27 collega la strada dello Julier con diverse località della stessa regione turistica. |
| Cantoni interessati: | GR, ca. 54 km |

Allegato 1 (continuazione)

Aggiunta di parti della rete, la cui attribuzione nel Piano settoriale dei trasporti è rimasta in sospeso

Aggiunta della H10, Thielle - Morat

| | |
|---|--|
| Numero proposto: | N10 |
| Classe (secondo LSN): | 2 (Thielle - Ins) e 3 |
| Raccordi alla rete delle strade nazionali | Raccordo ovest: N5 / raccordo 17 Thielle Raccordo est: N1 / raccordo 29 Morat |
| Cantoni interessati: | FR, ca. 5 km BE, ca. 9 km NE, ca. 1 km |

Aggiunta della A53, Rüti ZH - Reichenburg

| | |
|---|--|
| Numero proposto: | N34 |
| Classe (secondo LSN): | 2 |
| Raccordi alla rete delle strade nazionali | Raccordo ovest: N35 / raccordo Rüti Raccordo est: N3 / diramazione di Reichenburg |
| Cantoni interessati: | SG, ca. 15 km SZ, ca. 1 km ZH, ca. 1 km |



Allegato 2: Adeguamenti LSN, LUMin e decreto federale concernente la rete delle strade nazionali

Legge federale sulle strade nazionali (LSN)

Modifica del ...

I

La legge federale dell'8 marzo 1960¹⁶ sulle strade nazionali è modificata come segue:

Art. 4a Modifica della classificazione (nuovo)

Dopo aver consultato il Cantone, il Consiglio federale può modificare la classificazione di una strada nazionale definita dall'Assemblea federale se ragioni inerenti alla tecnica dei trasporti o altri motivi lo richiedono.

Art. 8a Trasferimento della proprietà e ripresa di progetti nel caso di adeguamenti della rete delle strade nazionali (nuovo)

¹ Qualora strade esistenti siano aggiunte alla rete delle strade nazionali, al momento dell'aggiunta la loro proprietà viene trasmessa senza indennizzo alla Confederazione.

² Qualora strade nazionali esistenti siano eliminate dalla rete delle strade nazionali o sostituite da una strada nazionale dal tracciato diverso, la loro proprietà viene trasmessa senza indennizzo al rispettivo Cantone al momento dell'eliminazione o dell'apertura alla circolazione della nuova strada.

³ Qualora per un nuovo tratto della rete delle strade nazionali vi sia un progetto approvato in base al diritto cantonale e passato in giudicato, l'Assemblea federale decide se il progetto viene ripreso dalla Confederazione. Per simili progetti non è necessaria un'approvazione dei piani in base al diritto federale. Alla Confederazione spetta il diritto di espropriazione.

⁴ L'articolo 62a è applicabile per analogia ai capoversi 1-3.

II

Il decreto federale del 21 giugno 1960¹⁵ concernente la rete delle strade nazionali è abrogato.

III

¹ Questa legge soggiace al referendum facoltativo.

² Il Consiglio federale ne decide l'entrata in vigore.

¹⁶ RS 725.11

¹⁷ RS 725.113.11

**Legge federale
concernente l'utilizzazione dell'imposta
sugli oli minerali a destinazione vincolata (LUMin)**

Modifica del...

I

La legge federale del 22 marzo 1985¹⁸ concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata è modificata come segue:

Art. 4 cpv. 5 (nuovo)

⁵ La quota per i contribuiti non direttamente vincolati alle opere è fissata ogni quattro anni; ammonta almeno al 6 per cento del prodotto dell'imposta sugli oli minerali assegnato al traffico stradale.

Art. 13 cpv. 4 (nuovo)

⁴ Il Consiglio federale può derogare ai capoversi 2 e 3 per compensare l'onere supplementare della Confederazione derivante dall'inserimento di strade cantonali nella rete delle strade nazionali. La compensazione è a carico dei Cantoni che cedono strade alla rete delle strade nazionali.

Art. 35a Disposizioni speciali (nuovo)

La Confederazione può derogare agli articoli 34 e 35 per compensare il proprio onere supplementare derivante dall'inserimento di strade cantonali nella rete delle strade nazionali. La compensazione è a carico dei Cantoni che cedono strade alla rete delle strade nazionali.

II

¹ Questa legge soggiace al referendum facoltativo.

² Il Consiglio federale ne decide l'entrata in vigore.

**Decreto federale
concernente la rete delle strade nazionali
(Decreto concernente la rete)**

del...

*L'Assemblea federale della Confederazione svizzera,
visti gli articoli 1 capoverso 1, 8a capoverso 3 e 11 capoverso 1 della legge federale dell'8 marzo 1960¹⁹ sulle strade nazio-
nali,*

visto il messaggio del Consiglio federale del...

decreta:

Art. 1.

Sono dichiarate strade nazionali, ai sensi della legislazione federale sulle strade nazionali, le vie di collegamento designate nell'elenco allegato al presente decreto.:

Art. 2

Il Consiglio federale ne decide l'entrata in vigore.

| | |
|--------------------------------------|------------------------------------|
| Consiglio degli Stati, [data] ... | Consiglio nazionale, [data] ... |
|--------------------------------------|------------------------------------|

¹⁹ RS 725.113.11

1. Elenco delle strade nazionali svizzere

Strade e segmenti stradali

| | | |
|------------|--|-----|
| N 1 | Ginevra – Losanna – Berna – Zurigo – Winterthur – San Gallo – St. Margrethen | |
| | St. Julien (confine) – Perly – aeroporto Cointrin – Ginevra (N) | 1 E |
| | Ginevra (N) – Ecublens (con biforcazione verso Losanna La Maladière) – Chavornay – Yverdon | 1 |
| | Yverdon – Avenches | 2 |
| | Avenches – Morat – Berna (Weyermannshaus) | 1 |
| | Berna (Weyermannshaus) – Berna (Wankdorfplatz) | 1 |
| | Berna (Neufeld) – Berna (Tiefenaustrasse) (accesso Neufeld) | 2 E |
| | Berna (Forsthaus) – Berna (Insel) (accesso Forsthaus) | 3 E |
| | Berna (Wankdorfplatz) – Luterbach – Egerkingen – Rothrist – Oberentfelden – Dättwil – Neuenhof – Zurigo (Aubrugg) | 1 |
| | Zurigo (Hardturmsportplatz) – Platzspitz | 3 E |
| | Zurigo (Aubrugg) – Töss – Ohringen – Attikon – Wil – San Gallo (O) | 1 |
| | San Gallo (O) – San Gallo (E) | 1 |
| | San Gallo (Schoren) – San Gallo (Kreuzbleiche) | 1 E |
| | San Gallo (E) – St. Margrethen (confine) | 1 |
| N 2 | Basilea – galleria del Belchen – Lucerna – Stans – Altdorf – San Gottardo – Lugano – Chiasso | |
| | Raccordo all'autostrada tedesca a Weil – Hagnau | 1 E |
| | Basilea (Hagnau) Hard – Augst – Arisdorf – Sissach – Eptingen – galleria del Bölchen – Egerkingen (raccordo alla N1) | 1 |
| | Rothrist (biforcazione della N1) – Dagmersellen – Sursee – Sempach – Lucerna (N) | 1 |
| | Lucerna (N) – Senti – Kasernenplatz | 1 E |
| | Senti – Lucerna (S) | 1 |
| | Lucerna (S) – Stans (E) | 1 |
| | Stans (E) – strada sulla sponda sinistra del lago dei quattro Cantoni – Altdorf – Göschenen | 2 |
| | Galleria autostradale Göschenen – Airolo | 2 |
| | Göschenen – passo del San Gottardo – Airolo | 3 |
| | Airolo – Castione | 2 |

| | | |
|------------|---|-----|
| | Castione – Lugano (N) | 1 |
| | Lugano (N) – Lugano (S) | 2 |
| | Lugano (S) - Chiasso (confine) | 1 |
| N 3 | Basilea (Euro-Airport) – Wiese (raccordo alla N2) – Augst (biforcazione della N2) – Brugg – Birmenstorf e diramazione Limmattal (biforcazione della N1) – Pfäffikon – Sargans e Thusis – Tiefencastel – Silvaplana | |
| | Basilea (Euro-Airport) - Wiese (raccordo alla N2) | 1 E |
| | Augst (biforcazione della N2) – Frick – Bözberg – Brugg – Birmenstorf (raccordo alla N1) | 1 |
| | Zurigo (W) – galleria dell’Üetliberg – Zurigo (Brunau) | 1 |
| | Zurigo (Brunau) – Pfäffikon | 1 |
| | Pfäffikon – Ziegelbrücke | 2 |
| | Ziegelbrücke – Walenstadt (O) | 1 |
| | Walenstadt (O) – Sargans (raccordo alla N13) | 2 |
| | Thusis sud (raccordo alla N13) – Tiefencastel – Silvaplana | 3 |
| N 4 | Confine di Thayngen – Sciaffusa – Winterthur e Zurigo – Knonau – Cham – Brunnen – Altdorf | |
| | Thayngen (confine) – Sciaffusa nord | 3 |
| | Sciaffusa (N) – Sciaffusa (S) | 2 E |
| | Sciaffusa (S) - Winterthur (N) (raccordo alla N1) | 2 |
| | Zurigo (crocicchio Limmattal) (biforcazione della N1) – Zurigo ovest (biforcazione della N3) – Knonau – Cham – Holzhäusern | 1 |
| | Holzhäusern – Brunnen (S) | 2 |
| | Brunnen (S) – Altdorf (raccordo alla N2) | 3 |
| N 5 | Luterbach (Soletta) – Bienne – Neuchâtel – Yverdon | |
| | Luterbach (biforcazione della N1) – Bienne (E) | 2 |
| | Bienne (E) – Bienne (O) | 2 E |
| | Bienne (O) – La Neuveville – Neuchâtel – Yverdon (S) (raccordo alla N1) | 2/3 |
| N 6 | Boncourt (confine) – Delémont – Moutier – Bienne – Schönbühl e Berna – Lattigen (diramazione della N6) – Spiez (diramazione della N 8) – Gampel (raccordo alla N9) | |
| | Boncourt (confine) – Porrentruy – Delémont – Moutier – Tavannes – Bienne (raccordo alla N5) | 2/3 |
| | Bienne sud – Lyss nord | 2 |
| | Lyss nord – diramazione di Schönbühl (raccordo alla N1) | 2 |
| | Berna (Wankdorfplatz) (biforcazione della N1) – Berna (Freudenbergerplatz) | 1 E |
| | Berna (Freudenbergerplatz) – diramazione di Lattigen (N8) – diramazione di Spiez | 1 |
| | Spiez – Kandersteg (stazione di carico del Lötschberg) | 3 |

| | | |
|-------------|---|-----|
| | Goppenstein (stazione di carico del Lötschberg) – Gampel (raccordo alla N9) | 3 |
| N 7 | Winterthur – Frauenfeld – Kreuzlingen (confine) | |
| | Attikon (diramazione della N1) – Frauenfeld – Kreuzlingen (confine) | 2 |
| N 8 | Wimmis – Lattigen (N6) – Spiez (diramazione N6) – Interlaken - Iseltwald – Brienzwiler – Brünig – Sarnen – Acheregg (raccordo alla N2) | 2/3 |
| N 9 | Vallorbe (confine) – Chavornay e Villars-Ste-Croix – Villeneuve – Sion – Briga – Sempione – Gondo (confine) | |
| | Vallorbe (confine) – Chavornay (raccordo alla N1) | 2 |
| | Villars-Ste-Croix (biforcazione della N1) – Lutrive (con biforcazione per Corsy) – Villeneuve | 1 |
| | Villeneuve – Sion – Sierre – Briga | 2 |
| | Briga – Sempione – Gondo (confine) | 3 |
| N 10 | Thielle (raccordo alla N5) – Morat (raccordo alla N1) | |
| | Thielle (raccordo alla N5) – Ins | 2 |
| | Ins – Morat (raccordo alla N1) | 3 |
| N 12 | Vevey – Friburgo – Berna | |
| | Vevey (biforcazione della N9) – Friburgo – Berna (Weyermannshaus) (raccordo alla N1) | 2 |
| N 13 | Kreuzlingen – Arbon – St. Margrethen (confine) – Sargans – Coira – Thusis – San Bernardino – Castione | |
| | Kreuzlingen nord (raccordo alla N7) – Romanshorn – Arbon ovest | 3 |
| | Arbon ovest – Diramazione di Meggenhus (raccordo alla N1) | 2 |
| | St. Margrethen (biforcazione della N1) – Sargans – Coira – Reichenau – Thusis | 2 |
| | Thusis – Hinterrhein (E) | 2/3 |
| | Hinterrhein (E) – galleria del San Bernardino – Malabarba | 2 |
| | Malabarba – Pian San Giacomo – Castione (raccordo alla N2) | 2 |
| | Bellinzona sud (raccordo alla N2) – Magadino – Locarno | 3 |
| N 14 | Lucerna – Cham – Sihlbrugg – Wädenswil | |
| | Emmen (biforcazione della N2) – diramazione di Rütihof (N4) | 1 |
| | Diramazione di Blegi (biforcazione della N4) – Baar – Sihlbrugg | 2 |
| | Sihlbrugg – Hirzel – Wädenswil (raccordo alla N3) | 3 |
| N 17 | Niederurnen - Glarona | |
| | Niederurnen (raccordo alla N3) – Näfels nord | 2 |
| | Näfels nord – Glarona | 3 |
| N 18 | Delémont (raccordo alla N16) – diramazione di Hagnau (N2) | |
| | Diramazione di Hagnau (biforcazione della N2) - Reinach sud | 2 |
| | Reinach sud - Aesch BL | 2 |

| | | |
|-------------|--|-----|
| | Aesch BL - Delémont est (raccordo alla N16) | 2/3 |
| N 20 | Neuchâtel – galleria della Vue des Alpes - Le Locle (confine) | |
| | Neuchâtel (biforcazione della N5) – galleria della Vue des Alpes – La Chaux-de-Fonds | 2 |
| | La Chaux-de-Fonds – Le Locle (confine) | 3 |
| N 21 | Martigny – passo del Gran San Bernardo | |
| | Diramazione Gran San Bernardo (biforcazione della N9) – Martigny-Croix | 2 |
| | Martigny-Croix – portale della galleria di Bourg-St-Bernard | 3 |
| N 22 | Pratteln – Liestal – Sissach | |
| | Pratteln (biforcazione della N2) – Füllinsdorf - Liestal Altmarkt | 3 |
| | Liestal Altmarkt – Lausen – Sissach (raccordo alla N2) | 2 |
| N 25 | San Gallo Winkeln - Appenzello | |
| | San Gallo Winkeln (biforcazione della N1) – Herisau – Appenzello | 3 |
| N 28 | Raccordo alla N13 Landquart–Klosters/stazione di carico della galleria della Vereina | 2/3 |
| N 31 | Perly (biforcazione della N1) – Ginevra (S, circonvallazione di Plan-les-Ouates) | 1 |
| | Perly – Ginevra (S, circonvallazione di Plan-les-Ouates) | 1E |
| N 32 | Aarau – Aarau-est | 2 |
| N 33 | Zurigo (N) (biforcazione della N1) - aeroporto Kloten | 1 |
| N 34 | Brüttsellen – Wetzikon – Schmerikon – Reichenburg | |
| | Ramificazione Brüttseller (biforcazione della N1) – Uster est | 2 |
| | Uster est – Wetzikon | 3 |
| | Wetzikon – Hinwil – Rapperswil | 2 |
| | Rapperswil – Schmerikon | 2 |
| | Schmerikon – ramificazione di Reichenburg (raccordo alla N3) | 2 |
| N 35 | Zurigo (Aubrugg) (biforcazione della N1) – galleria del Milchbuck | 1 |
| N 36 | Crocicchio Limmattal (biforcazione della N1) – Zurigo (Hardturmsportplatz) – Sihlquai | 1 |
| N 37 | Zurigo (Brunau, biforcazione della N3) – Zurigo (Sihlquai) | 1 E |
| N 38 | Mendrisio - Stabio | |
| | Mendrisio (diramazione della N2) – Stabio-est | 2 |
| | Stabio-est – Stabio (confine) | 3 |

2. Disposizioni speciali su singoli segmenti stradali ora dichiarati strade nazionali

N... **X1 – Y1 – Z1**

Il progetto A1 viene ripreso dalla Confederazione.

N... **X2 – Y2 – Z2**

Il progetto B1 dev'essere completato dal Cantone a proprie spese. La proprietà di questo tratto passa alla Confederazione con la sua apertura al traffico.

...

Il progetto A2 viene ripreso dalla Confederazione.

Allegato 3: Panoramica delle modifiche dell'allegato del decreto federale concernente la rete delle strade nazionali

Si propone di modificare come segue il decreto federale del 21 giugno 1960 concernente la rete delle strade nazionali:

1. Nell'allegato sono aggiunti i seguenti tratti:

| | | |
|-----|---|-----|
| N3 | Thusis sud (biforcazione della N13) – Tiefencastel – Silvaplana | 3 |
| N4 | Thayngen (confine) – Sciaffusa nord | 3 |
| N6 | Biel sud – Lyss nord | 2 |
| N6 | Lyss nord – Ramificazione Schönbühl (raccordo alla N1) | 2 |
| N6 | Spiez – Kandersteg (stazione di carico del Lötschberg) | 3 |
| N6 | Goppenstein (stazione di carico del Lötschberg) – Gampel (raccordo alla N9) | 3 |
| N10 | (Neuchâtel) – Thielle – Morat | |
| | Thielle (biforcazione della N5) – Ins | 2 |
| | Ins - Morat (raccordo alla N1) | 3 |
| N13 | Kreuzlingen nord (raccordo alla N7) – Romanshorn – Arbon ovest | 3 |
| N13 | Arbon ovest – ramificazione Meggenhus (raccordo alla N1) | 2 |
| N13 | Bellinzona sud (raccordo alla N2) – Locarno | 3 |
| N14 | Ramificazione Blegi (biforcazione della N4) – Baar – Sihlbrugg | 2 |
| N14 | Sihlbrugg – Hirzel – Wädenswil (raccordo alla N3) | 3 |
| N17 | Niederurnen – Glarona | |
| | Niederurnen (raccordo alla N3) – Näfels nord | 2 |
| | Näfels nord – Glarona | 3 |
| N18 | Ramificazione Hagnau (biforcazione della N2 – Delémont (raccordo alla N16)) | |
| | Ramificazione Hagnau (biforcazione della N2) – Reinach sud | 2 |
| | Reinach sud – Aesch BL | 2 |
| | Aesch BL – Delémont-est (raccordo alla N16) | 2/3 |
| N20 | Neuchâtel – Galleria della Vue des Alpes – Le Locle (confine) | |
| | Neuchâtel (raccordo alla N 5) – galleria della Vue des Alpes – La Chaux-de-Fonds | 2 |
| | La Chaux-de-Fonds – Le Locle (confine) | 3 |
| N21 | Martigny – Gd. St-Bernard | |
| | Ramificazione del Gran San Bernardo (biforcazione della N9) – Martigny-Croix | 2 |
| | Martigny-Croix – portale della galleria di Bourg-St-Bernard | 3 |
| N22 | Pratteln – Liestal – Sissach | |
| | Pratteln (biforcazione della N2) – Füllinsdorf – Liestal Altmarkt | 3 |
| | Liestal Altmarkt – Lausen – Sissach (raccordo alla N2) | 2 |
| N25 | San Gallo Winkeln – Appenzello | |
| | San Gallo Winkeln (biforcazione della N1) – Herisau – Appenzello | 3 |
| N32 | Aarau – Aarau-Ost | 2 |
| N34 | Brüttisellen – Wetzikon – Schmerikon – Reichenburg | |
| | Ramificazione Brüttisellen (biforcazione della N1) – Uster est | 2 |
| | Uster est – Wetzikon | 3 |
| | Wetzikon – Hinwil – Rapperswil | 2 |
| | Rapperswil – Schmerikon | 2 |
| | Schmerikon – Ramificazione Reichenburg (raccordo alla N3) | 2 |
| N38 | Mendrisio - Stabio | |
| | Mendrisio (biforcazione della N2) – Stabio-est | 2 |
| | Stabio-est – Stabio (confine) | 3 |

Allegato 3 (continuazione)

2. Nell'allegato sono modificati i seguenti tratti:

| | | |
|-----|---|-----|
| N1 | St. Julien (confine) – Perly – aeroporto di Cointrin – Ginevra (N) | 1 E |
| N1 | Berna (Wankdorfplatz) – Luterbach – Egerkingen – Rothrist – Oberentfelden – Dättwil – Neuenhof – Zurigo (Aubrugg) | 1 |
| N3 | Basilea (Euro-Airport) – Wiese (raccordo alla N2) e Augst (biforcazione della N2) – Brugg – Birmenstorf e diramazione Limmattal (biforcazione della N1) – Pfäffikon – Sargans e Thusis – Tiefencastel – Silvaplana | |
| | Basilea (Euro-Airport) – Wiese (raccordo alla N2) | 1 E |
| | Zurigo ovest – Üetlibergtunnel – Zurigo (Brunau) | 1 |
| N4 | Thayngen (confine) – Sciaffusa – Winterthur e Zurigo – Knonau – Cham – Brunnen – Altdorf | |
| | Diramazione Limmattal (Biforcazione della N1) – Zurigo West – Knonau – Cham – Holzhäusern | 1 |
| N6 | Boncourt (confine) – Delémont – Moutier – Biel – Schönbühl e Bern – Lattigen – Spiez – Gampel (raccordo alla N 9) | |
| | Boncourt (confine) – Porrentruy – Delémont – Moutier – Tavannes – Biene (Raccordo alla N 5) | 2 |
| | Berna (Freudenbergerplatz) – ramificazione Lattigen – ramificazione Spiez | 1 |
| N8 | Wimmis – Lattigen (raccordo alla N6) – Spiez (biforcazione della N6) – Interlaken - Iseltwald – Brienzwiler – Brünig – Sarnen – Acheregg (raccordo alla N2) | 2/3 |
| N13 | Kreuzlingen – Arbon – St. Margrethen (confine) – Sargans – Coira – Thusis – Bernardino – Castione | |
| N14 | Lucerna – Cham – Sihlbrugg – Wädenswil | |
| N31 | Perly (biforcazione della N1) – Ginevra (S, circonvallazione di Plan les Ouates) | 1 |
| N33 | Zurigo (N) (biforcazione della N1) – aeroporto Kloten | 1 |
| N35 | Zurigo (Aubrugg) (Biforcazione della N1) – galleria Milchbuck | 1 |
| N36 | Crocicchio Limmattal (biforcazione della N1) – Zurigo (Hardturm-sportplatz) – Sihlquai | 1 |
| N37 | Zurigo Brunau (Biforcazione della N3) – Zurigo (Sihlquai) | 1 E |

3. Dall'allegato sono eliminati i seguenti tratti:

| | | |
|----|----------------------------------|-----|
| N4 | Bargen (confine) – Sciaffusa (N) | 2/3 |
|----|----------------------------------|-----|



Allegato 4: Carta panoramica della nuova rete delle strade nazionali

