Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

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

Ufficio federale delle strade USTRA

Progetto relativo al limite di spesa 2024–2027, alla Fase di potenziamento 2023, al credito d'impegno e all'adeguamento del decreto concernente la rete delle strade nazionali

Rapporto sui risultati della consultazione

Berna, 21 luglio 2022

INDICE

1.	**Introduzione**	**3**
1.1	Situazione iniziale	3
1.2	Partecipanti alla consultazione	3
1.3	Nota preliminare sul riepilogo dei pareri	3
2.	**Sintesi dei risultati**	**4**
3.	**Analisi dei pareri sulla base del questionario**	**6**
3.1	Punti essenziali del progetto	6
3.2	Argomenti non sufficientemente trattati	6
3.3	Limite di spesa per esercizio, manutenzione e sistemazione delle strade nazionali per il periodo 2024-2027	8
3.4	Integrità del PROSTRA	8
3.5	Assegnazione dei progetti di ampliamento ai vari orizzonti realizzativi e alla fase di potenziamento 2023	11
3.6	Credito d'impegno per la fase di potenziamento 2023 e la programmazione di progetti non ancora deliberati	11
3.7	Altre osservazioni	11
4.	**Allegato 1: Elenco dei pareri pervenuti**	**14**
5.	**Allegato 2: Questionario sul progetto posto in consultazione**	**21**

1. Introduzione

1.1 Situazione iniziale

Il 26 gennaio 2022 il Consiglio federale ha incaricato il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) di svolgere una consultazione sul progetto concernente il limite di spesa 2024–2027 per le strade nazionali, la fase di potenziamento 2023, il credito d'impegno e l'adeguamento del decreto concernente la rete delle strade nazionali. La procedura, avviata il 26 gennaio 2022, si è conclusa il 30 aprile 2022. Sono stati invitati a parteciparvi i Cantoni, i partiti rappresentati nell'Assemblea federale, le associazioni economiche e le organizzazioni operanti a livello nazionale, le associazioni mantello di Comuni, città e regioni di montagna nonché altri soggetti interessati.

1.2 Partecipanti alla consultazione

Nel complesso sono stati espressi 335 pareri (v. allegato).

Alla consultazione hanno preso parte 25 Cantoni, la DCPA, 8 dei partiti rappresentati nell'Assemblea federale, 5 partiti cantonali e 50 partiti locali. Si sono inoltre espresse 3 associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna, 5 dell'economia e 114 organizzazioni e associazioni, principalmente dei settori trasporti, economia, ambiente e paesaggio. Hanno infine partecipato 45 città, Comuni, agglomerati e regioni, oltre a 79 privati.

1.3 Nota preliminare sul riepilogo dei pareri

Le proposte di modifiche, precisazioni e integrazioni, alcune delle quali ampiamente esposte, sono riassunte di seguito illustrando i punti principali.

Numerosi partecipanti si sono espressi più volte sulle questioni fondamentali ribadendo le proprie preoccupazioni, ad esempio, una prima volta nella parte sostanziale del loro parere e una seconda rispondendo al questionario. Alcuni aspetti ricorrono inoltre in diverse risposte. Nel rapporto tali osservazioni sono trattate in modo approfondito una sola volta. Alcuni interpellati hanno commentato unicamente singoli punti del progetto. Altri hanno espresso il proprio parere individualmente e in gruppo con altri. Nella valutazione le osservazioni simili sono state riassunte, quelle che non si riferiscono o si riferiscono solo lontanamente al progetto non sono state considerate.

2. Sintesi dei risultati

Ampio consenso sui punti essenziali del progetto

Il progetto trova ampio consenso presso le cerchie consultate. La maggior parte concorda sulla necessità di fornire risorse finanziarie per l'esercizio, la manutenzione e gli interventi di adeguamento e potenziamento. Alcuni dei partecipanti alla consultazione ribadiscono la necessità di dare la priorità a esercizio e manutenzione e chiedono di limitare il potenziamento delle strade nazionali o di promuovere in modo sistematico i mezzi di trasporto alternativi.

Critiche contrastanti del metodo di valutazione

Il metodo di valutazione adottato è oggetto di varie critiche in quanto sfavorirebbe i progetti delle regioni rurali e montane, in particolare NEB. Si ritiene che le strategie e gli obiettivi prioritari della Confederazione rendano in generale difficile il potenziamento stradale. Altre cerchie chiedono una maggiore ponderazione degli indicatori ambientali e costi più elevati per tonnellata di CO_2 equivalente, criticando il fatto di aver incluso progetti non ancora deliberati nelle Prospettive di traffico del DATEC.

Diversi punti di vista sull'orientamento generale

Vari partecipanti chiedono un generale contenimento della domanda di trasporto sulle strade nazionali e una maggiore tutela di clima e ambiente. Vogliono che la corsia dinamica sia inclusa nel Programma di sviluppo strategico delle strade nazionali (PROSTRA) e quindi sottoposta a referendum. Altri sono esattamente del parere opposto. Ritengono che l'ampliamento delle strade nazionali proceda troppo lentamente e sono contrari al finanziamento delle misure di protezione ambientale con risorse del Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA). Sono favorevoli alla corsia dinamica per ridurre rapidamente gli ingorghi, mentre si oppongono a mobility pricing e car pooling, chiedendo soluzioni che non comportino limitazioni della circolazione.

Alcuni interpellati ritengono che lo sviluppo a lungo termine delle strade nazionali debba continuare a essere definito in una prospettiva di lungo periodo.

Richiesti un coordinamento trasversale e maggiori informazioni sulla problematica delle interfacce

In numerosi riscontri si chiede di garantire il coordinamento tra insediamenti, trasporti e ambiente sia a tutti i livelli statali. Lo sviluppo territoriale deve tuttavia rimanere di competenza cantonale, rappresentando il Progetto territoriale Svizzera solo una linea guida della Confederazione per il necessario coordinamento territoriale.

Alcuni pareri richiedono maggiori informazioni sul traffico che, in caso di congestionamenti, si sposta dalle strade nazionali incidendo sempre più sulla rete stradale secondaria.

Richieste soluzioni per compensare la perdita dei prelievi fiscali sugli oli minerali e accelerare le procedure

Diverse le richieste rivolte alla Confederazione di illustrare come il Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA) e il Finanziamento speciale per il traffico stradale (FSTS) saranno alimentati dopo la graduale decarbonizzazione del parco veicoli.

Alcuni partecipanti chiedono di incrementare la quota di finanziamento del FOSTRA a carico dei veicoli elettrici e di ridistribuire i contributi federali alle infrastrutture di trasporto di città e agglomerati a favore degli interventi di sistemazione, manutenzione e decongestionamento delle strade nazionali.

Inoltre, la Confederazione deve proporre soluzioni per accelerare le procedure, in modo da evitare che ricorsi e opposizioni ritardino l'attuazione di progetti già approvati dal Parlamento.

Spiegazioni relative al limite di spesa ritenute per lo più coerenti

La grande maggioranza dei partecipanti approva il limite di spesa indicato e condivide le argomentazioni del Consiglio federale.

Un partito chiede di rinunciare al taglio di 200 milioni di franchi all'anno in seguito ai miglioramenti in termini di efficienza nell'esercizio, nella manutenzione e nella sistemazione delle strade nazionali e di aumentare di conseguenza il limite di spesa.

Alcuni Cantoni vogliono che i contributi cantonali destinati ai tratti NEB finora non utilizzati a tale scopo vengano riassegnati a tali tratti o impiegati per la fornitura gratuita di norme in ambito stradale.

Indiscusso l'importo del credito d'impegno per la fase di potenziamento 2023; opinioni diverse sulle quote previste per pianificazione e acquisizione di terreni

La maggioranza non mette in discussione l'importo del credito d'impegno richiesto per la fase di potenziamento 2023.

Alcuni partecipanti alla consultazione vorrebbero che le risorse finanziarie di 300 milioni di franchi destinate alla pianificazione di progetti non ancora approvati e all'acquisizione di terreni venissero se necessario incrementate, in particolare per eseguire tutti gli accertamenti necessari e portare avanti i progetti relativi ai tratti NEB. Altri chiedono di sottrarre tale cifra dal credito d'impegno, essendo contrari all'acquisizione preventiva di terreni per progetti stradali nazionali.

Approvazione a maggioranza dell'estensione del PROSTRA originario

La proposta di aggiornamento del PROSTRA originario (senza tratti NEB), compresa l'assegnazione dei progetti di ampliamento agli orizzonti di realizzazione e alla fase di potenziamento 2023, è sostenuta da un'ampia maggioranza. Alcuni partecipanti alla consultazione chiedono di includere altri progetti o di estendere quelli esistenti, oppure di assegnare singoli progetti a un orizzonte realizzativo precedente o alla fase di potenziamento 2023. Una minoranza ritiene che il PROSTRA sia fondamentalmente sovraccarico ed è contraria a numerosi progetti di ampliamento. Respinge inoltre, completamente o parzialmente, la proposta di includere altri cinque progetti nella fase di potenziamento 2023.

Approvazione dell'integrazione di tre progetti NEB; pareri contrastanti riguardo ai progetti NEB richiedenti approfondimenti

L'integrazione nel FOSTRA dei tre progetti di ampliamento relativi al completamento dell'autostrada dell'Oberland zurighese, alla circonvallazione di Netstal e al collegamento autostradale Bellinzona - Locarno è appoggiata dalla maggioranza. Lo stesso vale per i progetti NEB che il Collegio non intende portare avanti.

Diversi partecipanti alla consultazione, in particolare i Cantoni interessati, rifiutano fermamente la proposta di escludere i sette progetti NEB che necessitano di approfondimenti e ne chiedono l'inserimento immediato nel FOSTRA. Altri sostengono l'approccio proposto dal Consiglio federale e invitano alla moderazione nell'integrazione di ulteriori progetti stradali o si esprimono chiaramente contro la loro realizzazione.

Indiscusso l'adeguamento del decreto NEB

L'adeguamento proposto del decreto concernente la rete delle strade nazionali relativo all'area di Zurigo (soppressione della "Y" di Zurigo) incontra un ampio consenso. La città di Zurigo chiede inoltre di eliminare dalla rete nazionale la Pfingstweidstrasse tra Hardturm e Hardbrücke.

3. Analisi dei pareri sulla base del questionario

3.1 Punti essenziali del progetto

In generale le reazioni nei confronti dei punti essenziali del progetto sono positive. La grande maggioranza delle cerchie consultate (tra cui DCPA, AG, BL, BS, BE, FR, GE, GR, JU, LU, NE, NW, SH, SZ, SO, SG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, nonché Alleanza del centro, UDF, PEV, PLR, PS, UDC, USAM)[1] concorda sostanzialmente con le argomentazioni esposte nella documentazione per la consultazione. È particolarmente ampio il consenso alla priorizzazione di esercizio e manutenzione rispetto agli interventi di potenziamento. Alcuni partiti (tra cui UDC, PLR, Alleanza del centro e UDF), i Cantoni direttamente interessati e le organizzazioni dell'economia sono generalmente favorevoli a ulteriori aumenti di capacità delle strade nazionali, mentre altri partiti (tra cui PS, I Verdi, Verdi liberali e PEV) e organizzazioni ambientaliste hanno un atteggiamento critico o addirittura avverso. Alcuni di loro sono fondamentalmente contrari a qualsiasi intervento di potenziamento e chiedono la promozione sistematica di mezzi di trasporto alternativi. Altri ancora concordano con gli elementi principali, ma chiedono l'integrazione e l'adattamento di alcuni punti.

3.2 Argomenti non sufficientemente trattati

Numerosi pareri menzionano altre questioni che avrebbero dovuto essere trattate. I restanti non rispondono alla domanda o considerano il progetto come completo.

Gli aspetti che, secondo i partecipanti alla consultazione, hanno ricevuto troppo poca attenzione possono essere riassunti come segue:

Prospettiva di lungo periodo

Alcuni soggetti consultati (tra cui UDC ed economiesuisse) chiedono che venga reintrodotta nel progetto una prospettiva di lungo periodo, ritenuta necessaria per illustrare gli obiettivi a lungo termine del Consiglio federale in merito allo sviluppo della rete stradale nazionale. Nell'ultimo messaggio tale prospettiva prevedeva di estendere sistematicamente la carreggiata ad almeno 3 corsie per senso di marcia all'interno e tra le aree metropolitane e le grandi città, mentre in quello attuale mancano dichiarazioni sull'orientamento di lungo periodo per le strade nazionali.

Alternative al potenziamento

Alcuni soggetti consultati (tra cui PS, I Verdi, associazioni ambientaliste e FSU) ritengono che per contrastare i congestionamenti della rete si debba ricorrere maggiormente a soluzioni alternative al potenziamento delle strade nazionali, quali il mobility pricing o il car pooling. Chiedono pertanto alla Confederazione di sostenere con incentivi la condivisione dei veicoli tra più persone e di promuovere lo sviluppo di snodi di traffico per favorire un aumento della quota modale del trasporto pubblico. Elementi quali il car pooling o i parcheggi Park+Pool dovrebbero essere pianificati con un certo anticipo e non rimandati alla fase di potenziamento successiva.

Altri (tra cui UDC, PLR e TCS) sono contrari al mobility pricing e al car pooling. Ritengono che la tassazione basata sul chilometraggio addossi oneri sproporzionatamente maggiori ai proprietari di veicoli a motore e che la decisione di regolare i volumi di traffico attraverso il prezzo e corsie riservate su una rete stradale congestionata a livello nazionale richieda un dibattito politico approfondito e non possa essere affrontata nel contesto della pianificazione degli investimenti. Chiedono al Consiglio federale di trovare e attuare soluzioni che non comportino limitazioni alla circolazione.

[1] Gli elenchi tra parentesi non sono esaustivi.

Considerazione di altri progetti del PROSTRA

Diversi partecipanti, in particolare i Cantoni e i Comuni interessati, vorrebbero avere informazioni sull'attuazione dei progetti concreti in fase di pianificazione oltre ai progetti di ampliamento del PROSTRA, principalmente svincoli e corsie dinamiche (PUN).

Queste ultime sono controverse: ben accolte da alcuni (tra cui UDC e associazioni imprenditoriali) in quanto provvedimenti di rapida attuazione, sono contrastate da altri (tra cui PS e I Verdi) perché considerate misure di aumento della capacità da includere nel PROSTRA e quindi soggette a referendum. Questi chiedono che le corsie aggiuntive dei progetti PUN siano riservate al car pooling e possano essere utilizzate solo da auto con almeno due occupanti.

Coordinamento trasversale della pianificazione

Alcuni interpellati (tra cui DCPA, BE e FSU) criticano il coordinamento dei progetti federali a livello nazionale, cantonale e locale. Ritengono che nella pianificazione nazionale, la Confederazione debba garantire il coordinamento tra insediamenti, trasporti e ambiente a tutti i livelli amministrativi. Dal progetto posto in consultazione non è sufficientemente chiaro in che misura questo principio sia rispettato. Si aspettano che in particolare i programmi di agglomerato e i relativi scenari futuri con gli sviluppi perseguiti di insediamenti e trasporti costituiscano una base vincolante per l'aggiornamento del PROSTRA.

Altri (tra cui AR) sottolineano che la pianificazione territoriale è di competenza dei Cantoni e non della Confederazione. Il Progetto territoriale Svizzera rappresenta solo una linea guida federale.

Interfacce con le strade secondarie

Alcuni partecipanti (tra cui DCPA e TCS) vorrebbero maggiori informazioni sul traffico che si riversa sulla rete stradale secondaria creando sempre maggiori disagi in caso di congestionamenti delle strade nazionali nonché sulla funzionalità degli svincoli che collegano le due reti. A tal fine si ritiene necessario introdurre e implementare un monitoraggio.

Attuazione accelerata dei progetti approvati

Un'associazione professionale (TCS) si aspetta dalla Confederazione un utilizzo più efficiente delle risorse finanziarie per l'adattamento dei tratti autostradali costantemente congestionati. Il passato dimostra che ricorsi e altre opposizioni ritardano sistematicamente l'attuazione di progetti già approvati dal Parlamento. Il TCS chiede un piano d'azione, comprendente provvedimenti legali, in cui il Consiglio federale spieghi come intende limitare il blocco dei progetti approvati e aumentare l'affidabilità dell'attuazione del PROSTRA.

Sostituzione dei prelievi fiscali sugli oli minerali; preoccupazioni per la futura alimentazione del FOSTRA

Diversi partecipanti (tra cui partiti, DCPA e Cantoni) ricordano che le entrate della Confederazione derivanti dalle tasse sugli oli minerali continueranno a diminuire a causa della progressiva elettrificazione del parco veicoli. A medio termine sarà pertanto necessario un nuovo modello di finanziamento dell'infrastruttura stradale e il Consiglio federale dovrà illustrare come saranno alimentati il Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA) e il Finanziamento speciale per il traffico stradale (FSTS).

Alcuni interpellati (tra cui DCPA e UDC) chiedono una maggiore partecipazione dei veicoli elettrici al finanziamento dell'infrastruttura stradale. Inoltre, chiedono al Consiglio federale di ripartire tra gli utenti i costi per l'utilizzo delle infrastrutture di mobilità secondo il principio di causalità e indipendentemente dalla modalità di trasporto, e di coinvolgere in egual misura tutte le modalità di trasporto e categorie di pendolari (ad es. anche gli utenti di abbonamenti di comunità).

3.3 Limite di spesa per esercizio, manutenzione e sistemazione delle strade nazionali per il periodo 2024-2027

Un'ampia maggioranza (tra cui DCPA, Alleanza del centro, PLR, Verdi liberali, UDC, Unione delle città svizzere, Swissmem e USS) ritiene comprensibili le spiegazioni sul limite di spesa e concorda con l'importo proposto. Ciononostante, i partecipanti alla consultazione hanno presentato diverse osservazioni sul finanziamento.

Importo del limite di spesa

Per l'UDC non è chiaro per quale motivo si debbano risparmiare 200 milioni di franchi all'anno aumentando l'efficienza nell'esercizio, nella manutenzione e nella sistemazione delle strade nazionali. Il partito ritiene che l'efficienza vada migliorata costantemente e si oppone pertanto alla proposta di riduzione annuale del fabbisogno finanziario di 200 milioni di franchi, chiedendo un aumento del limite di spesa pari a tale importo.

L'UDC e le organizzazioni a sfondo economico chiedono un trasferimento immediato dei contributi federali destinati alle infrastrutture di trasporto di città e agglomerati a favore degli interventi di sistemazione, manutenzione e decongestionamento delle strade nazionali.

Il TCS chiede maggiori risorse per migliorare lo sfruttamento delle capacità, intervenire contro l'invecchiamento dell'infrastruttura e gestire l'estensione della rete. Il Cantone GE chiede che il limite di spesa venga aumentato per versare un contributo annuo ai costi di ricerca e standardizzazione nel settore stradale.

autosuisse vorrebbe prevenire eventuali incertezze di approvvigionamento e le ripercussioni finanziarie delle varie crisi in atto fissando un limite di spesa sufficientemente elevato.

Utilizzo dei fondi

Alcuni partiti (tra cui PS, I Verdi, Verdi Liberali e PEV) e organizzazioni ambientaliste sono favorevoli al finanziamento di provvedimenti per ridurre l'inquinamento acustico, minimizzare l'impatto climatico e ambientale e diminuire il traffico. Nell'ambito della manutenzione e della sistemazione delle strade, devono essere esaminate e disposte fino al risanamento misure di accompagnamento come la riduzione dei limiti di velocità, da finanziare attraverso il Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA). L'UDC è invece contrario al finanziamento di misure antirumore, corridoi faunistici e sistemi di filtraggio delle acque reflue stradali con le risorse del FOSTRA. Riguardo alle spese per le corsie dinamiche si rileva la situazione opposta: PS, I Verdi, WWF, Greenpeace e ATA le rifiutano, mentre UDC e organizzazioni imprenditoriali le approvano.

L'obiettivo di produrre energie rinnovabili su superfici dell'infrastruttura delle strade nazionali è accolto con favore. La DCPA va oltre e si aspetta una posizione più proattiva da parte della Confederazione / dell'USTRA. Gli interventi di ottimizzazione, come barriere antirumore, coperture delle strade nazionali o impianti fotovoltaici che comportano ulteriori benefici economici, ecologici e sociali, devono essere sistematicamente esaminati e integrati nei progetti. Per la Fondazione svizzera per la tutela del paesaggio non è chiaro quale sia la percentuale dei fondi del limite di spesa destinata a sostenibilità, biodiversità e produzione di energia rinnovabile. Vorrebbe che queste spese fossero indicate separatamente.

I Cantoni FR, NE e GE ritengono che i contributi cantonali ai tratti NEB non siano stati completamente spesi. Vorrebbero che fossero riassegnati a tali tratti o utilizzati per altri scopi rilevanti per i Cantoni e i Comuni, oltre a finanziare la ricerca e i lavori di standardizzazione per fornire gratuitamente norme in ambito stradale.

3.4 Completezza del PROSTRA

Un'ampia maggioranza (tra cui DCPA, Alleanza del centro, I Verdi Liberali, UDC, UDF, PEV, PLR, Unione delle città svizzere, economiesuisse e Società Svizzera degli Impresari-Costruttori) non mette in generale in discussione l'aggiornamento del PROSTRA riguardo alla sua estensione.

È invece controversa la proposta del Consiglio federale di non integrare i sette progetti NEB dei Cantoni che necessitano di approfondimenti. In particolare i Cantoni direttamente interessati (AI, AR, BL, JU, SG e TG) la respingono. Cinque di essi (AI, AR, BL, JU e TG) non condividono i risultati della valutazione dell'Esecutivo, soprattutto per quanto riguarda i propri progetti sui tratti NEB e rifiutano quindi l'estensione del PROSTRA proposta.

Estensione del PROSTRA sulla rete esistente (senza tratti NEB)

Alcuni Cantoni chiedono l'integrazione di ulteriori progetti o l'ampliamento di progetti esistenti:

BE N5, integrazione galleria di Twann;

LU N2, garantire i finanziamenti per la riqualificazione urbana (copertura totale o parziale galleria Schlund - portale sud galleria del passante). Il Cantone LU chiede inoltre che il potenziamento dello svincolo di Buchrain sia realizzato in concomitanza con l'ampliamento a sei corsie della diramazione di Rotsee-Buchrain;

NE N20, richiesta di esaminare un collegamento diretto con la N5 in direzione di Losanna, in modo da decongestionare la rete secondaria;

NW N2, integrazione di un progetto di ampliamento a tre corsie del tratto Horw - Hergiswil nell'Orizzonte realizzativo 2040

ZG N14, integrazione della strada ciclabile Cham - Baar come progetto sperimentale nell'Orizzonte realizzativo 2030

Il PS e I Verdi, così come le associazioni ambientaliste e quelle critiche nei confronti delle strade sono contrari a numerosi progetti di ampliamento. Sono menzionati esplicitamente i seguenti progetti del PROSTRA (senza tenere conto dei tratti NEB):

- A Neuchâtel, N20 circonvallazioni di Le Locle e La Chaux-de-Fonds (già ufficialmente approvate)
- A Berna, N1 Weyermannshaus – Wankdorf e N6 Muri – Rubigen
- In Argovia, N1 Aarau Est – Birrfeld
- In Ticino, N2 Lugano Sud – Mendrisio

Alcuni soggetti consultati (tra cui PS e I Verdi) vogliono che le corsie dinamiche siano inserite nel PROSTRA e quindi sottoposte a referendum.

Gestione dei progetti NEB cantonali

Valutazione generale

La grande maggioranza dei partecipanti approva la proposta di attribuzione dei progetti NEB o non si esprime al riguardo. Dodici respingono tutti i progetti di ampliamento delle strade nazionali e sono contrari all'inserimento di qualsiasi progetto NEB nel PROSTRA.

UDC, PLR, Alleanza del centro, UDF, i Cantoni, i Comuni e i distretti interessati nonché le associazioni imprenditoriali, commerciali e del lavoro chiedono di integrare nel PROSTRA i sette progetti NEB con necessità di approfondimento e di attribuirli all'Orizzonte realizzativo prioritario 2030 o addirittura alla fase di potenziamento 2023. PS, I Verdi, Verdi Liberali, le associazioni ambientaliste e alcuni privati della Svizzera orientale sono contrari alla realizzazione dei progetti NEB. Il PEV è favorevole alla costruzione del raccordo di Appenzello, ma non della Bodensee-Thurtalstrasse (BTS).

Nel dettaglio sono stati presentati i seguenti riscontri:

Progetti NEB da inserire nel PROSTRA

- **N15, completamento autostrada dell'Oberland zurighese** L'integrazione del progetto nel PROSTRA ha riscosso un ampio consenso ed è sostenuta senza riserve anche dai diretti inte-

ressati (ZH, regione, Comuni, imprese e privati). Molti, tra cui il Cantone ZH, chiedono di anticipare il progetto attribuendolo all'Orizzonte realizzativo 2030 (proposta del Consiglio federale: Orizzonte realizzativo 2040).

- **N17, circonvallazione di Netstal** L'integrazione del progetto nel PROSTRA ha riscosso grande consenso, in particolare del Cantone GL. Quest'ultimo chiede una pianificazione congiunta e il coordinamento con la circonvallazione di Glarona, che si collega direttamente a quella di Netstal e contribuisce alla funzionalità delle strade nazionali. Occorre trovare una soluzione ottimale per il collegamento delle due strade ed esaminare le possibilità di finanziamento. I Verdi, così come le associazioni ambientaliste e quelle critiche nei confronti delle strade sono contrari all'inserimento del progetto nel PROSTRA.
- **N13, collegamento autostradale Bellinzona – Locarno** L'integrazione del progetto nel PROSTRA ha riscosso grande consenso, in particolare da parte del Cantone TI. I Verdi, così come le associazioni ambientaliste e quelle critiche nei confronti delle strade sono contrari all'inserimento del progetto nel PROSTRA, pur riconoscendo in parte la necessità di intervento.

Progetti NEB che la Confederazione intende riesaminare prima di un inserimento nel PROSTRA (progetti NEB che necessitano di approfondimenti)

- **N14, raccordo di Hirzel** I Cantoni interessati ZG e ZH possono capire la decisione della Confederazione. I Comuni e le organizzazioni locali direttamente interessati invece respingono la proposta di non includere il progetto nel PROSTRA.
- **N18, circonvallazione di Delémont, circonvallazione di Laufen – Zwingen, galleria di Muggenberg con lo snodo di Angenstein** I Cantoni, i Comuni e le organizzazioni economiche interessati riconoscono la necessità identificata dal Consiglio federale di approfondire i progetti cantonali, chiedono tuttavia di integrarli immediatamente nel PROSTRA. Il Cantone JU chiede l'assegnazione dei tre progetti cantonali all'Orizzonte realizzativo prioritario 2030. Tutti e tre i Cantoni accolgono con favore la prospettiva dello studio del corridoio N18 Delémont – Basilea e sperano che venga realizzato rapidamente.
- **N23, Bodensee-Thurtalstrasse (BTS)** Il Cantone TG, i Comuni interessati e numerose associazioni locali sono fermamente contrari a un inserimento non immediato nel PROSTRA e chiedono che il progetto venga integrato nell'Orizzonte realizzativo prioritario 2030. I partiti e le organizzazioni critici nei confronti delle strade, come pure numerosi privati, si oppongono al progetto. È pervenuto circa lo stesso numero di pareri favorevoli e contrari.
- **N25, raccordo di Appenzello** Il progetto è ampiamente sostenuto a livello locale, con poche eccezioni. A proposito dei progetti NEB della Svizzera orientale i Cantoni interessati si esprimono come segue: SG propone l'attribuzione del raccordo di Appenzello e della BTS all'Orizzonte realizzativo 2030 o 2040; AI vorrebbe inserire nel PROSTRA il raccordo di Appenzello, la BTS e la circonvallazione di Herisau; AR è per l'attribuzione del raccordo di Appenzello e della BTS all'Orizzonte realizzativo 2030.
- **N29, circonvallazione di Bivio** Il Cantone GR nonché le autorità e organizzazioni locali riconoscono la necessità identificata dal Consiglio federale di approfondire il progetto. Chiedono all'Esecutivo di creare le basi necessarie per inserirlo nel PROSTRA successivo.

Progetti NEB che non saranno approfonditi

La selezione dei progetti NEB che il Consiglio federale non intende approfondire è approvata dalla maggioranza, con poche opinioni divergenti.

Il Cantone di GR si aspetta che il Consiglio federale sviluppi le basi necessarie per l'inserimento della circonvallazione di Cunter/Savognin nel PROSTRA successivo.

I diretti interessati ritengono che per determinati progetti (ad es. Thayngen-Herblingen, circonvallazione di Mulegns, circonvallazione di Cunter/Savognin) andrebbero cercate soluzioni nell'ambito della pianificazione manutentiva.

Ulteriori interventi sui tratti NEB

Il Cantone BE vorrebbe integrare nel PROSTRA il progetto di risanamento della viabilità di Reichenbach sul tratto NEB Spiez – Kandersteg.

Il Cantone BL chiede l'inserimento nel PROSTRA della N22, tra le diramazioni di Liestal e Sissach, invitando il Consiglio federale a iniziare tempestivamente la ricerca di soluzioni per questo tratto. In particolare nell'area di Liestal andrebbero esaminate soluzioni ecocompatibili come la realizzazione di una galleria.

Il Cantone SG auspica che l'ampliamento della N15 tra Rapperswil e Neuhaus venga integrato nel PROSTRA e realizzato insieme al completamento dell'autostrada dell'Oberland zurighese.

3.5 Assegnazione dei progetti di ampliamento ai vari orizzonti realizzativi e alla fase di potenziamento 2023

La maggioranza dei partecipanti alla consultazione approva l'assegnazione proposta. Alcuni Cantoni, città, regioni e associazioni chiedono di attribuire maggiore priorità a singoli progetti. In pochi casi si chiede di posticiparli.

Otto Cantoni direttamente interessati richiedono modifiche delle assegnazioni agli orizzonti realizzativi:

AG N1, ampliamento a 6 corsie Aarau Ovest – Aarau Est; altri orizzonti realizzativi → Orizzonte realizzativo 2040

GR N13, Reichenau–Rothenbrunnen; altri orizzonti realizzativi → Orizzonte realizzativo 2030

LU Svincolo autostradale di Buchrain, ampliamento a sei corsie della diramazione di Rotsee-Buchrain; altri orizzonti realizzativi → Orizzonte realizzativo 2030

NW N2, ampliamento a tre corsie dell'intero tratto Horw – Hergiswil; altri orizzonti realizzativi → Orizzonte realizzativo 2040

SO N1, ampliamento a sei corsie Kirchberg–Luterbach; altri orizzonti realizzativi → non oltre l'Orizzonte realizzativo 2040

SH N4, 2a canna della galleria Cholfirst; altri orizzonti realizzativi → Orizzonte realizzativo 2040

ZH N15, completamento dell'autostrada dell'Oberland zurighese; Orizzonte realizzativo 2040 → Orizzonte realizzativo 2030

La FSU condivide le riflessioni circa l'entità, ma non l'ordine di priorità dei progetti.

3.6 Credito d'impegno per la fase di potenziamento 2023 e la programmazione di progetti non ancora deliberati

L'estensione della fase di potenziamento 2023 proposta e il relativo credito d'impegno sono appoggiati dalla grande maggioranza. Sono invece controversi l'importo del credito d'impegno per la pianificazione di progetti non ancora approvati e l'acquisizione di terreni.

La DCPA nonché alcuni Cantoni e organizzazioni vogliono assicurarsi che vengano accantonate risorse finanziarie sufficienti per la pianificazione dei progetti non ancora approvati. Ritengono che i fondi stanziati a tal fine, pari a 300 milioni di franchi, siano sufficienti in particolare per eseguire tutti gli accertamenti necessari e portare avanti i progetti relativi ai tratti NEB. In caso di incertezza, occorre incrementare il relativo credito d'impegno.

Alcuni partiti (tra cui PS e I Verdi) e associazioni ambientaliste rifiutano l'acquisizione preventiva di terreni per progetti stradali nazionali. Chiedono di ridurre di 300 milioni di franchi il credito d'impegno e di stralciare l'articolo 1 lettera b del decreto federale che stanzia un credito d'impegno per la Fase di potenziamento 2023 delle strade nazionali e la pianificazione di progetti non ancora approvati.

3.7 Altre osservazioni

Critiche al metodo di valutazione

Secondo alcuni partiti (tra cui UDC e PLR), Cantoni, autorità locali e associazioni economiche, il metodo di valutazione applicato penalizza i progetti delle regioni rurali e montane, in particolare i progetti NEB. Per garantire la comparabilità, bisognerebbe valutare diversamente i progetti NEB rispetto a quelli già presenti nel PROSTRA. Gli interpellati (tra cui DCPA) chiedono una maggiore ponderazione dei criteri che favoriscono una migliore valutazione dei progetti delle aree rurali. In particolare, vengono citati potenziale di densificazione centripeta, riduzione dell'inquinamento acustico e atmosferico per migliorare la qualità dell'abitare e della vita, aumento della sicurezza stradale, miglioramento dei trasporti pubblici su strada e promozione della mobilità ciclopedonale.

Alcuni partiti (tra cui PS, I Verdi, Verdi Liberali e PEV) e associazioni ambientaliste chiedono una maggiore ponderazione degli indicatori ambientali e la verifica dei tassi dei costi per danni. Occorre inoltre tenere conto degli effetti negativi del traffico indotto da tempi di percorrenza più brevi (effetto rebound).

Messa in discussione l'importanza delle strategie del Consiglio federale

Alcuni partiti (tra cui UDC e PLR), Cantoni, autorità locali e associazioni economiche ritengono che diverse strategie del Consiglio federale (in particolare Progetto territoriale Svizzera, parte programmatica del Piano settoriale dei trasporti, Prospettive di traffico 2050, Strategia climatica a lungo termine della Svizzera, Strategia Biodiversità Svizzera e Strategia Suolo Svizzera) incidano negativamente sulla valutazione dei progetti stradali, colpendo soprattutto i progetti delle aree rurali. La maggior parte di queste strategie non è stata sottoposta al processo parlamentare e dovrebbe pertanto rappresentare solo una linea guida per l'Amministrazione federale sulla volontà del Consiglio federale e non diventare vincolante per le autorità.

Critiche alle Prospettive di traffico del DATEC

Diversi soggetti interpellati, in particolare il PS, I Verdi, il WWF e la Fondazione svizzera per la tutela del paesaggio, criticano il fatto che per determinare le Prospettive di traffico del DATEC i progetti degli Orizzonti realizzativi 2030 e 2040 siano considerati come già realizzati. A loro avviso, le previsioni dovrebbero considerare solo progetti deliberati e approvati dal Parlamento.

Razionalizzazione dei processi federali interni

L'UDC, economiesuisse e rappresentanti dell'economia e del commercio chiedono che il Consiglio federale non solo garantisca il finanziamento delle strade nazionali, ma sostenga anche la rapida attuazione dei progetti approvati con condizioni quadro adeguate. Singoli partecipanti chiedono di eliminare una consultazione degli Uffici all'interno dell'Amministrazione federale. Ritengono che dovrebbe tenersi una sola consultazione all'inizio della pianificazione, in modo tale che i progetti stradali non vengano inutilmente ritardati da processi amministrativi interni e la decisione del Parlamento venga attuata in modo efficiente.

Alla luce delle notevoli opposizioni incontrate da progetti già approvati, il TCS ritiene urgente cercare e adottare soluzioni concrete per una pianificazione e un'attuazione molto più rapide degli interventi di potenziamento.

Discussioni sulla Bodensee-Thurtalstrasse

La Bodensee-Thurtalstrasse (BTS) è oggetto di numerosi pareri. Le autorità pubbliche (città, Comuni, distretti, Cantoni TG, SG e AR), le associazioni regionali dei datori di lavoro e i partiti borghesi regionali (PLR e Alleanza del centro) chiedono che il progetto venga realizzato al più presto. Secondo questi pareri, la BTS è indispensabile per l'ulteriore sviluppo economico della regione, ecocompatibile ed è sostenuta dalla popolazione.

Le associazioni ambientaliste della Turgovia, alcuni partiti (PS, I Verdi, Verdi Liberali e PEV), dei gruppi regionali e un comitato di contadini si oppongono al decreto sulla rete cantonale (BTS e Oberlandstrasse). Molti cittadini, piccole imprese e associazioni ambientaliste sono decisamente contrari alla realizzazione della BTS, confermando l'opinione del Consiglio federale. Secondo questi pareri, la

BTS è troppo pericolosa, richiede un consumo eccessivo di suolo agricolo, favorisce le code in direzione di Winterthur-Zurigo e la dispersione degli insediamenti, è in concorrenza con il trasporto pubblico e il rapporto costi-benefici è sfavorevole. Alcuni oppositori della BTS non sono fondamentalmente contrari ai progetti stradali: vogliono un progetto meno costoso, che consumi meno suolo e più facile da scaglionare.

Miglioramento di svincoli

Il Cantone AG vuole sapere se gli svincoli delle strade nazionali saranno migliorati nell'ambito di progetti di decongestionamento o in combinazione con la corsia dinamica.

Ringraziamenti per il progetto ben strutturato

Numerosi partecipanti sottolineano l'ottima struttura del progetto e ringraziano per la collaborazione degli ultimi anni.

4. Allegato 1: Elenco dei pareri pervenuti

1. Kantone/Cantons/Cantoni e BPUK/DTAP/DCPA (26)

- Aargau
- Appenzell Ausserrhoden
- Appenzell Innerrhoden
- Basel-Landschaft
- Basel-Stadt
- Bern/Berne
- Fribourg/Freiburg
- Genève
- Glarus
- Graubünden/Grischun/Grigioni
- Jura
- Luzern
- Neuchâtel
- Nidwalden
- Schaffhausen
- Schwyz
- Solothurn
- St. Gallen
- Thurgau
- Ticino
- Uri
- Vaud
- Wallis
- Zug
- Zürich
- Conferenza svizzera dei direttori delle pubbliche costruzioni, della pianificazione del territorio e dell'ambiente, DCPA

2. Politische Parteien/partis politiques/partiti (63)

- BastA! (BS)
- Die Mitte Schweiz/Le Centre/ Alleanza del Centro
- Die Mitte Appenzell Innerrhoden (AI)
- Die Mitte Appenzell Ausserrhoden (AR)
- Die Mitte Gossau-Arnegg (SG)
- Die Mitte Hinterland (AR)
- Die Mitte Kanton St. Gallen (SG)
- Die Mitte Region St. Gallen – Gossau (SG)
- Die Mitte Wetzikon (ZH)
- Die Junge Mitte Appenzell Ausserrhoden (AR)
- EDU Wetzikon (ZH)
- EVP Romanshorn-Salmsach (TG)
- EVP Thurgau (TG)
- FDP.Die Liberalen/PLR.Les Libéraux-Radicaux/PLR.I Liberali Radicali
- FDP.Die Liberalen Bezirk Hinwil (ZH)
- FDP.Die Liberalen Hinwil (ZH)
- FDP.Die Liberalen Appenzell Innerrhoden (AI)
- FDP.Die Liberalen Appenzell Ausserrhoden (AR)
- FDP.Die Liberalen Kanton St. Gallen (SG)
- FDP.Die Liberalen Stadt St. Gallen (SG)
- FDP.Die Liberalen Thurgau (TG)
- FDP.Die Liberalen Wetzikon (ZH)
- FLiG Gossau (SG)
- Grüne Partei der Schweiz/le Parti écologiste suisse/I Verdi
- Grüne Amriswil (TG)

- Grüne Thurgau (TG)
- Grüne Stadt und Region St.Gallen (SG)
- Grüne - I Verdi del Ticino (TI)
- Grüne – I Verdi del Ticino, Sezione del Mendrisiotto (TI)
- Giovani Verdi Ticino (TI)
- Gruppo politico Sinistra e Verdi di Castel San Pietro (TI)
- l'AlternativA - Verdi e Sinistra insieme (TI)
- Grünliberale Partei Schweiz/Parti vert'libéral Suisse/Partito verde liberale svizzero
- Grünliberale Partei Kanton St. Gallen (SG)
- Grünliberale Partei Thurgau (TG)
- Die jungen Grünliberalen St.Gallen (SG)
- Parteiunabhängige Appenzell Ausserrhoden (AR)
- Sozialdemokratische Partei der Schweiz SP/Parti socialiste Suisse PS/Partito socialista svizzero PS
- SP Arbon (TG)
- SP Bezirk Weinfelden (TG)
- PS Chiasso (TI)
- SP Egnach (TG)
- SP Frauenfeld (TG)
- SP Gossau-Arnegg (SG)
- SP Kreuzlingen (TG)
- PS Partito Socialista Ticino (TI)
- SP Sektion AachThurLand (TG)
- SP Sektion Bischofszell (TG)
- SP Sektion Romanshorn (TG)
- SP St. Gallen (SG)
- SP Stadt St. Gallen (SG)
- SP Thurgau (TG)
- JUSO Kanton St.Gallen (SG)
- Schweizerische Volkspartei SVP/Union démocratique du centre UDC/Unione Democratica di Centro UDC
- SVP Appenzell Ausserrhoden (AR)
- SVP Bezirk Hinwil (ZH)
- SVP Bezirk Meilen (ZH)
- SVP Bezirk Pfäffikon (ZH)
- SVP Bezirk Uster (ZH)
- SVP Fraktion Wetzikon (ZH)
- SVP Kanton St. Gallen (SG)
- SVP Kanton Zürich (ZH)
- SVP Seegräben (ZH)

3. Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete/associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne qui oeuvrent au niveau national/associazioni mantello nazionali dei Comuni delle città e delle regioni di montagna (3)

- Schweizerischer Gemeindeverband/Association des Communes Suisse/Associazione dei Comuni Svizzeri
- Schweizerischer Städteverband/Union des villes suisses/Unione delle città svizzere
- Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB)/Groupement suisse pour les régions de montagne (SAB)/Gruppo svizzero per le regioni di montagna (SAB)

4. Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft/associations faîtières de l'économie qui oeuvrent au niveau national/associazioni mantello nazionali dell'economia (5)

- economiesuisse - Verband der Schweizer Unternehmen/economiesuisse - Fédération des entreprises suisses/economiesuisse - Federazione delle imprese svizzere
- Schweizerischer Gewerbeverband (SGV)/Union suisse des arts et métiers (USAM)/Unione svizzera delle arti e mestieri (USAM)
- Schweizerischer Baumeisterverband (SBV)/Société Suisse des Entrepreneurs (SSE)/Società Svizzera degli Impresari-Costruttori (SSIC)

- Schweiz. Gewerkschaftsbund (SGB)/Union syndicale suisse (USS)/Unione sindacale svizzera (USS)
- Dachorganisation der Schweizer Bauwirtschaft bauenschweiz/l'organisation nationale de la construction constructionsuisse/Organizzazione mantello dell'industria svizzera delle costruzioni costruzionesvizzera

5. Gemeinden, Städte, Agglomerationen und Regionen/Communes, villes agglomérations et régions/Comuni, città, agglomerati e regioni (45)

- Bezirk Appenzell (AI)
- Bezirk Hinwil (ZH)
- Bezirk Oberegg AI
- Bezirk Rüte (AI)
- Comune di val Mara (TI)
- Gemeinde Amlikon-Bissegg (TG)
- Gemeinde Bürglen (TG)
- Gemeinde Dürnten (ZH)
- Gemeinde Egnach (TG)
- Gemeinde Fällanden (ZH)
- Gemeinde Fehraltorf (ZH)
- Gemeinde Flawil (SG)
- Gemeinden Frenkendorf und Füllinsdorf (BL)
- Gemeinde Gossau (ZH)
- Gemeinde Herisau (AR)
- Gemeinde Hombrechtikon (ZH)
- Gemeinde Horgen (ZH)
- Gemeinde Kreuzlingen (TG)
- Gemeinde Oetwil am See (ZH)
- Gemeinde Salmsach (TG)
- Gemeinde Schönengrund (AR)
- Gemeinde Schwellbrunn (AR)
- Gemeinde Sommeri (TG)
- Gemeinde Sulgen (TG)
- Gemeinde Surses (GR)
- Gemeinde Volketswil (ZH)
- Gemeinde Wahlen (LU)
- Gemeinde Wald (ZH)
- Gemeinde Waldstatt (AR)
- Gemeinde Urnäsch (AR)
- Hauptstadtregion Schweiz/Région capitale suisse (BE, FR, NE, SO)
- Region Oberthurgau (TG)
- Region Zürcher Oberland (ZH)
- Regionalplanungsgruppe Mittelthurgau (TG)
- Stadt Amriswil (TG)
- Stadt Arbon (TG)
- Stadt Bischofszell (TG)
- Stadt Gossau (SG)
- Stadt Liestal (BL)
- Stadt Romanshorn (TG)
- Stadt Uster (ZH)
- Stadt Weinfelden (TG)
- Stadt Wetzikon (ZH)
- Stadt Zürich (ZH)
- Zürcher Planungsgruppe Zimmerberg ZPZ (ZH)

6. Übrige/autres/altri – Organisationen/organisations/organizzazioni (114)

- ACS - Automobilclub der Schweiz/Automobile Club Svizzero
- ACS Sektion St. Gallen-Appenzell (SG)
- ACS Sektion Zürich (ZH)

- AGV See und Gaster (SG)
- APM – Associazione per un Piano di Magadino (TI)
- Arbeitgeberverband des St. Galler Rheintal (SG)
- Arbeitgeber-Verband Rorschach und Umgebung (SG)
- Arbeitgeber-Verband Zürcher Oberland (ZH)
- Arbeitgebervereinigung Region Romanshorn (TG)
- Arbeitgebervereinigung Region Will (SG)
- Associazione Quartiere Rivapiana e Comitato Nuovo Piano Viario di Minusio (TI)
- ASTAG - Schweizer Nutzfahrzeugverband, Sektion Ostschweiz und Fürstentum Liechtenstein (AI, AR, SG, TG, FL)
- ASTAG, Sektion Zürich (ZH)
- ATA - Associazione traffico e ambiente (TI)
- Auto Schweiz (CH)
- AVA – Arbeitgebervereinigung, Region Arbon (TG)
- Brauerei Locher AG (AI)
- Bündnis im Kanton Appenzell Ausserrhoden:
- • Appenzellerland Tourismus AR
  • Die Mitte, Hinterland AR
  • EVP AR
  • FDP AR
  • FDP Herisau AR
  • Gemeinde Herisau AR
  • Gemeinde Hundwil AR
  • Gewerbeverband AR
  • Industrieverein AR
  • Quartierverein Säge, Herisau AR
  • Regiobus AG, Gossau-Herisau AR
  • SVP AR
  • TCS AR
- Capriasca Ambiente (TI)
- Centre Patronal (CP)
- Cittadini per il territorio (TI)
- Cittadini per il territorio del Luganese (TI)
- Collettivo Campo Climatico (TI)
- Comitato promotore della petizione (TI)
- Coop Ostschweiz (SG)
- eXtinction Rebellion Ticino (TI)
- FSU - Fachverband Schweizer Raumplaner/Fédération suisse des urbanistes/Federazione Svizzera degli urbanisti
- Flughafen Zürich AG (ZH)
- Genossenschaft Migros Ostschweiz (SG)
- GEOINFO (AR)
- Gewerbe AachThurLand (TG)
- Gewerbepark Appenzell AG (AI)
- Gewerbeverband Appenzell Ausserrhoden (AR)
- Gewerbeverband Oberer Bodensee (TG)
- Gewerbeverein Amriswil (TG)
- Gewerbeverein Bürglen und Umgebung (TG)
- Gewerbeverein Gossau (SG)
- Gewerbeverein Herisau (AR)
- Gewerbeverein Hinwil (ZH)
- Gewerbeverein Märstetten (TG)
- Gewerbeverein Pfyn (TG)
- Gewerbeverein Romanshorn (TG)
- Gewerbeverein Speicher (AR)
- Gewerbeverein Trogen (AR)
- Gewerbeverein Weinfelden (TG)
- Gewerbeverein Zihlschlacht-Sitterdorf (TG)
- Gewerbeverein KMU Laufental (BL)
- Greenpeace Schweiz

- Handels- und Industriekammer Appenzell Innerrhoden (AI)
- Handels- und Industrievereinigung Gossau SG & St. Gallen (SG)
- Handelskammer Beider Basel (BL, BS)
- HEV Kanton St. Gallen (SG)
- HEV Kanton Zürich (ZH)
- HEV Stadt St. Gallen (SG)
- Holzin Appenzell AG (AI)
- HUBER+SUHNER AG (AR)
- IG Engpassbeseitigung (SG)
- Industrie Appenzell Ausserrhoden (AR)
- Industrie- und Gewerbeverein St. Gallen-West (SG)
- Industrie- und Handelskammer (IHK) St. Gallen-Appenzell (AI, AR, SG)
- Industrie- und Handelskammer (IHK) Thurgau (TG)
- Industrieverband Laufen-Thierstein-Dorneck-Birseck (BL)
- Industrieverein Volketswil (ZH)
- Kantonaler Gewerbeverband Appenzell Innerrhoden (AI)
- Kantonaler Gewerbeverband St. Gallen (KGV) (SG)
- Klima Verantwortung Jetzt (BS)
- Klimastreikkollektives St.Gallen (SG)
- KMU- und Gewerbeverband des Kantons Zürich (ZH)
- Koch Kälte AG (AI)
- Komitee N18 Basel-Jura (BL, BS, JU)
- Komitee zum Schutz des Seerückens (TG)
- Fédération des Entreprises Romandes (FER) (GE)
- Lärmliga Schweiz
- Lista Civica Per Mendrisio (TI)
- Pro Bivio (GR)
- Pro Natura Thurgau (TG)
- Pro Natura Ticino (TI)
- Pro Velo Schweiz/Pro Velo Svizzera
- Promotion Laufental (BL)
- Quartierverein Säge-Herisau (AR)
- r+n transporte ag (AR)
- Società ticinese per l'arte e la natura (STAN) (TI)
- Standortförderung Zürioberland (ZH)
- Stiftung Landschaftsschutz Schweiz (SL-FP) (CH)
- Streiff von Känel Rechtsanwälte (ZH)
- Touring Club Suisse/Touring Club Svizzero (TCS)
- Touringclub der Schweiz (TCS), Sektion Appenzell Ausserrhoden (AR)
- Touringclub der Schweiz (TCS), Sektion St. Gallen-Appenzell I.Rh. (AI, SG)
- Touringclub der Schweiz (TCS), Gruppe Zürcher Oberland (ZH)
- Touringclub der Schweiz (TCS), Sektion Zürich (ZH)
- Thurgauer Gewerbeverband (TG)
- Thurgauer Heimatschutz (TG)
- Thurgauer regionale Arbeitgeberverbände (RegAGV) (TG)
- Thurgauer Vogelschutz (TG)
- umverkehR (ZH)
- Unternehmerforum Zürichsee (ZH)
- Verkehrs-Club der Schweiz (VCS), Sektion St. Gallen/Appenzell (AR, SG)
- Verkehrs-Club der Schweiz (VCS), Sektion Thurgau (TG)
- Verkehrs-Club der Schweiz (VCS)
- Verband des Strassenverkehrs strasseschweiz
- Verein Zusammenschluss Oberlandstrasse (ZH)
- Verein Areal St. Gallen West – Gossau Ost (ASGO) (SG)
- Verein Gewerbe Müllheim-Wigoltingen (TG)
- Verein Region Laufental (BL)
- Verkehrsliga Beider Basel (BL, BS)
- Vernetzung Velo Thurgau (TG)
- Weishaupt Innenausbau (AI)

- Wirtschaft Region St. Gallen (WISG) (SG)
- Wirtschaftsforum Wetzikon (ZH)
- Wirtschaftskammer Baselland (BL)
- WWF Schweiz
- WWF Svizzera italiana (TI)
- Wyon AG (AI)
- Zusammenschluss Oberlandstrasse (ZH)

Übrige – Privatpersonen/Altri – privati (79)

- Allenspach Christa (TG)
- Ammann Werner (TG)
- Angst Anita (TG)
- Anthenien Daniel (TG)
- Arni Tobias (TG)
- Arnold Josef (TG)
- Bachofen Alfred (ZH)
- Bär Hannes e Doris Frei (TG)
- Bayer Kurt (ZH)
- Bertschinger Marco (TG)
- Beutler Peter (SG)
- Bieri Heidi (TG)
- Billeter Hans (ZH)
- Bösch Markus (TG)
- Brönimann Christian (TG)
- Brühlmann Jürg (TG)
- Diem Hansjakob (AR)
- Diem-Meier Ruth (AR)
- Egger Kurt (TG)
- Engel Engeli Meret (TG)
- Engeli Daniel (TG)
- Feuerle Werner (TG)
- Friedinger Barbara (TG)
- Frischknecht Barbara e Peter (TG)
- Gerig Claudia e Martin (TG)
- Gubser Peter (TG)
- Häfliger Eduard (ZH)
- Hauser Ernst (ZH)
- Hefti Heidi e Peter (TG)
- Helfenberger Yves (ZH)
- Honegger Andreas (ZH)
- Huber Mathias e Silvana (TG)
- Hübner Peter (ZH)
- Johannes Graf (ZH)
- Kägi Jürg (ZH)
- Knöpfel Paul (ZH)
- Kreier Matthias (TG)
- Lang Walter (TG)
- Lavater Jürg (ZH)
- Leuenberger Roland e Irene (ZH)
- Lili Ulrich e Gut Urs (TG)
- Lutz Matthias e Philipp Ulrike (TG)
- Marti Hansjörg (ZH)
- Meyer Hans-Peter (ZH)
- Moser Peter (TG)
- Müller Dorian (TG)
- Neubauer Nadine e Tobias (TG)
- Neubauer-Weber Madlen e Neubauer Markus (TG)
- Palitzsch André (BS)

- Peterhans Christof (ZH)
- Portmann Franz (TG)
- Pterers Matthias (TG)
- Reichlin Paul (ZH)
- Reinhart Sandra (TG)
- Riederer Kurt (TG)
- Rübin Ute (TG)
- Rüegg Jost (TG)
- Ruprecht Nathalie Lotti e Bruno (ZH)
- Schärer Dieter e Enderle Rosemarie (TG)
- Schärer Zeno (ZH)
- Schellenberg Willi (ZH)
- Schoop Hansruedi (TG)
- Schulthess Claudia e Rolf (TG)
- Sinniger Jörg e Monika (TG)
- Soccal-Alpiger Elio e Monika (TG)
- Solenthaler Simone (TG)
- Stahel Claudia (TG)
- Steffen Hans (ZH)
- Telli Edith (ZH)
- Teufer Angela e Bruno (TG)
- Tschiemer Faude Elisabeth (TG)
- Ullmann Hans-Peter (ZH)
- Van Veen Jan-Willem (ZH)
- Vonlanthen-Specker Isabelle (TG)
- Weber Jörg (ZH)
- Wendel Ruedi e Regula (TG)
- Wieler Hans (ZH)
- Zirfass Stricker Benjamin (TG)
- Zürcher Peter e Christine (TG)

5. Allegato 2: Questionario sul progetto posto in consultazione

Aspetti generali del progetto

1. Siete d'accordo con i punti essenziali del progetto?
2. A vostro avviso, vi sono aspetti di cui non si è tenuto sufficientemente conto?

Limite di spesa 2024–2027 per l’esercizio, la manutenzione e la sistemazione intesa come interventi di adeguamento delle strade nazionali

3. Ritenete coerente l’ammontare richiesto per il periodo 2024-2027?

Programma di sviluppo strategico strade nazionali

4. Il Programma di sviluppo strategico vi sembra completo rispetto all'entità del progetto?
5. Come valutate l'assegnazione dei progetti di ampliamento ai vari orizzonti realizzativi e alla fase di potenziamento 2023?

Altre osservazioni

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