



Decreto federale concernente il secondo programma per l'eliminazione dei problemi di capacità sulla rete delle strade nazionali e lo sblocco dei crediti necessari

Rapporto sui risultati della consultazione

INDICE

1. Sintesi dei risultati	3
2. Introduzione	4
2.1. Premessa e oggetto della consultazione	4
2.2. Partecipanti.....	4
2.3. Osservazioni preliminari sulla composizione dei risultati	4
3. Sintesi dei risultati	5
3.1. Valutazione generale del progetto sottoposto a consultazione.....	5
3.2. Principali temi sollevati	5
3.3. Pareri pervenuti in risposta al questionario	5
3.3.1. Linee fondamentali del progetto	5
3.3.2. Assegnazione ai moduli.....	6
3.3.3. Finanziamento dei progetti del modulo 3	7
3.3.4. Altre osservazioni	8
4. Elenco dei partecipanti alla consultazione con pareri pervenuti	9
4.1. Cantoni / Conferenza dei Cantoni	9
4.2. Comuni / Città / Distretti / Regioni	9
4.3. Partiti	10
4.4. Associazioni / Federazioni / Organizzazioni nazionali	10
4.5. Altri	11

1. Sintesi dei risultati

Il progetto sottoposto a consultazione verteva principalmente sul prosieguo del programma per l'eliminazione dei problemi di capacità sulla rete delle strade nazionali (PEB) con lo sblocco delle risorse necessarie a realizzare tre ulteriori progetti urgenti.

Maggioranza favorevole

Il progetto ha riscontrato il favore di gran parte degli interpellati. Soprattutto nella regione di San Gallo/Appenzello, molti Comuni, distretti, associazioni e istituzioni accolgono positivamente e sostengono la soluzione prevista per San Gallo.

Alcuni deplorano che le strade nazionali continuino a essere fortemente congestionate nonostante l'attuazione del programma. Chiedono di accelerare la progettazione e realizzare i lavori più velocemente.

Una minoranza è sostanzialmente contraria a un ulteriore potenziamento delle strade nazionali, in quanto teme un aumento della capacità, che a sua volta favorirebbe il fenomeno della dispersione insediativa. Chiede perciò di elaborare un piano intermodale globale e di promuovere il trasferimento del traffico ai trasporti pubblici.

Ampio consenso per i progetti urgenti

La maggioranza degli interpellati è a favore del modulo 1 con i tre progetti urgenti (ampliamento a sei corsie per i tratti Meyrin / Vernier – Le Vengeron e Luterbach – Härkingen, e a quattro corsie per il tratto Andelfingen – Winterthur), compreso il rispettivo finanziamento.

Richieste di adeguamento dell'ordine di priorità dei progetti

Diversi Cantoni direttamente interessati chiedono di modificare l'attribuzione dei progetti ai vari moduli (v. tabella al n. 3.3.2): le richieste riguardano quasi esclusivamente la collocazione in un modulo di priorità superiore, mentre in qualche caso si propone l'inserimento di ulteriori progetti nel modulo 4.

2. Introduzione

2.1. Premessa e oggetto della consultazione

Il 10 aprile 2013 il Consiglio federale ha incaricato il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) di svolgere una consultazione sullo «decreto federale concernente il programma per l'eliminazione dei problemi di capacità sulla rete delle strade nazionali e lo sblocco dei crediti necessari». Alla consultazione, avviata il giorno stesso e conclusasi il 7 agosto 2013 sono stati invitati a partecipare i Cantoni, i partiti rappresentati nell'Assemblea federale, le associazioni economiche e le organizzazioni attive a livello nazionale, le associazioni mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna nonché altre cerchie interessate.

2.2. Partecipanti

Alla consultazione hanno preso parte 26 Cantoni, la Conferenza svizzera dei direttori delle pubbliche costruzioni, della pianificazione del territorio e dell'ambiente (DCPA), 24 Comuni, città, distretti e regioni e 13 partiti nazionali, cantonali e comunali, cui si aggiungono 25 associazioni, federazioni od organizzazioni nazionali e altre 17 istituzioni. Sono 106, in tutto, i pareri pervenuti entro il 7 agosto 2013 (v. n. 4).

2.3. Osservazioni preliminari sulla composizione dei risultati

Di seguito si riportano in estrema sintesi i contenuti, in parte assai ampi e circostanziati, delle proposte di modifica, precisazione e integrazione pervenute. È stato possibile attribuire alle colonne sì/no di ciascuna tabella soltanto le affermazioni inequivocabili. Eventuali riserve formulate sono illustrate nei rispettivi commenti.

Numerosi interpellati si sono espressi più volte su tematiche fondamentali: una prima volta nella parte centrale del loro parere, una seconda volta nelle risposte al questionario e spesso una terza volta nelle conclusioni. In questi casi si è preferito restituirne il contenuto un'unica volta in modo approfondito, di norma nell'analisi delle risposte al questionario (v. n. 3.3). Alcuni, invece, si sono espressi solo su singoli punti del progetto. Per contro, non sono stati considerati i pareri che non si riferiscono al progetto o vi si riferiscono soltanto vagamente.

3. Sintesi dei risultati

3.1. Valutazione generale del progetto sottoposto a consultazione

Nel complesso, i Cantoni, le associazioni pro strada nonché il PLR, i liberali, il PPD e l'UDC hanno accolto positivamente il progetto in votazione. Praticamente nessuno ha contestato il modulo 1 con i tre progetti urgenti, né la richiesta di sbloccare i mezzi finanziari necessari.

Il pvl condivide in linea di massima l'idea di risolvere i principali problemi di capacità con progetti di ampliamento, purché siano state prima attuate misure volte a ridurre il traffico e che l'infrastruttura venga sfruttata in modo efficiente.

Il PS sottolinea di aver approvato la legge sul fondo infrastrutturale (LFIT) soprattutto nell'ottica dell'attuazione delle misure dei programmi d'agglomerato. È convinto che le misure PEB non risolveranno i problemi di traffico, ma piuttosto li aggraveranno.

Una minoranza costituita da associazioni scettiche nei confronti della strada ha invece bocciato il progetto: sostanzialmente contraria al potenziamento delle strade nazionali, chiede di destinare i mezzi finanziari a progetti dei trasporti pubblici.

3.2. Principali temi sollevati

- Alcuni interpellati sono propensi ad accelerare e quindi realizzare più rapidamente i progetti, essendo le risorse già disponibili nel fondo infrastrutturale.
- Il Cantone di Sciaffusa auspicherebbe l'assegnazione ai diversi moduli secondo il livello di cantierabilità: propone di accorpate i progetti dei moduli 2 e 3 e di portarli a termine man mano che sono pronti
- Una minoranza lamenta il fatto che nel messaggio sul primo programma e in quello sul secondo non sia stato applicato il medesimo orizzonte temporale e che, di conseguenza, i progetti non possano essere comparati.
- Vari altri fanno notare che le misure d'accompagnamento da adottare a livello di gestione del traffico rivestono una funzione importante nell'eliminazione dei problemi di capacità e richiedono necessariamente una rapida attuazione.

3.3. Pareri pervenuti in risposta al questionario

3.3.1. Linee fondamentali del progetto

Riepilogo posizioni	Sì	No
• Cantoni / Conferenza dei Cantoni	24	1
• Partiti e sezioni	11	--
• Comuni / Città / Distretti / Regioni	17	--
• Associazioni nazionali / Altre istituzioni	32	4

- La maggioranza degli interpellati aderisce fondamentalmente all'indirizzo strategico dell'operazione: molti, addirittura, sottolineano la necessità di intervenire d'urgenza e deplorano che vengano affrontati solo i problemi più urgenti, lasciandone irrisolti molti altri.
- Molti interpellati evidenziano l'importanza per l'economia svizzera di disporre di una rete viaria nazionale perfettamente funzionante.
- Alcuni si impegnano per estendere il piano di interventi ad altre criticità della rete e il conseguente stanziamento delle risorse necessarie. Ritengono inoltre che i mezzi disponibili del fondo infrastrutturale vadano impiegati più rapidamente accelerando i progetti.

- Il Cantone di Friburgo fa presente che i problemi di capacità in parte non vengono risolti, bensì soltanto spostati su un altro tratto di strada nazionale.
- Il Parti Pirate Suisse vuole sfruttare meglio le possibilità offerte dai sistemi intermodali analizzando ad esempio le possibilità di park and ride.
- Il Cantone Ticino non è d'accordo con il progetto: a suo avviso, i criteri non sono abbastanza chiari e manca un'analisi approfondita di possibili alternative; inoltre, il progetto non considera i nuovi tratti delle strade nazionali eventualmente ripresi dalla Confederazione con l'adeguamento del decreto sulla rete stradale. Il Cantone propone di integrare il progetto in quello sul Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA);
- Iniziativa delle Alpi, Greenpeace, Pro Natura, ATA e PS temono che più strade causino più traffico e propongono di trasferire i mezzi finanziari disponibili nel traffico degli agglomerati, dove si situerebbero i maggiori problemi.

3.3.2. Assegnazione ai moduli

Riepilogo delle posizioni sul contenuto del progetto	Sì	No
• Cantoni / Conferenza dei Cantoni	9	2
• Partiti e sezioni	9	--
• Comuni / Città / Distretti / Regioni	13	4
• Associazioni nazionali / Altre istituzioni	27	1

- Moltissimi Comuni, città, distretti, regioni, associazioni e istituzioni delle regione San Gallo e Appenzello hanno molto apprezzato l'inserimento nel modulo 2 del progetto per la 3^a canna della galleria del Rosenberg.
- Numerosi interpellati approvano o respingono parzialmente l'assegnazione ai moduli, chiedendo di riclassificare uno o più progetti specifici in un modulo di priorità più elevata.
- Alcuni Comuni della Conferenza regionale Berna-Mittelland appoggiano la richiesta del Cantone di Berna di attribuire il progetto Wankdorf – Muri al modulo 2 e non al modulo 3.
- Centre Patronal e SGV/USAM reputano prioritaria l'eliminazione dei problemi di capacità nelle aree di Ginevra e Zurigo. Secondo il Centre Patronal è impensabile assegnare i progetti per queste aree al modulo 4.
- ASTAG e ACS ritengono indispensabile inserire e illustrare in modo dettagliato nel programma di sviluppo strategico anche progetti dei moduli 3 e 4 e ulteriori progetti.
- Alcuni degli interpellati ritengono che i progetti nel modulo 4 non debbano essere persi di vista e, se necessario, si debba rivalutarne la priorità.
- Il TCS chiede di accelerare i moduli 1 e 2. Sostiene che debbano essere risolte tutte le criticità di livello II e III.
- La DCPA trova che il programma abbia dato, nel complesso, buoni risultati e ritiene incomprensibili i declassamenti dal modulo 2 al modulo 3 in presenza di evidente ed elevata criticità.
- I Cantoni Appenzello Interno, Grigioni, Neuchâtel e Friburgo non sono direttamente interessati e pertanto preferiscono non esprimersi al riguardo.

I Cantoni chiedono le seguenti modifiche al PEB:

Chi	Progetto	Modulo secondo progetto Confederazione	Modulo secondo richiesta Cantoni	Osservazioni dei Cantoni sulle loro richieste
AG	Aarau est - Birrfeld	3	2	
AG	Oftringen - Aarau est	--	4	
AG	Birrfeld - Wettingen	4		Aarau est - Birrfeld – Baregg portare avanti pianificazione
BE	Wankdorf - Muri con tangenziale est corta	3	2	
BL	STOT, galleria dello Schwarzwald – Hagnau (vecchia variante)	2	2	considerare nel suo insieme
	Hagnau - Liestal	3		
	Liestal - Augst	**		
LU / NW	Intero sistema tangenziale	3	2	
OW	Sarnen nord - Alpnach sud	4	3	integrare tratto fino alla diramazione di Lopper
SH	2 ^a canna galleria del Fäsenstaub Sciaffusa	3	2	
ZH	Circonvallazione di Winterthur	2	1	
TI	Lugano sud - Mendrisio	3	2	
VD	Vengeron - Coppet	2	1	
	Coppet - Nyon	3	1	
	Villars St. Croix - Cossonay	3	1	
	Crissier, fase 2	2	1	
VS	Villars St. Croix - Montreux	4	3	

** Aggiunta di corsie per una lunghezza inferiore a 2 km; realizzata con i mezzi del finanziamento speciale per il traffico stradale, senza il fondo infrastrutturale.

3.3.3. Finanziamento dei progetti del modulo 3

Risorse supplementari per progetti del modulo 3	Sì	No
• Cantoni / Conferenza dei Cantoni	24	--
• Partiti e sezioni	10	2
• Comuni / Città / Distretti / Regioni	19	--
• Associazioni nazionali / Altre istituzioni	31	4

- Molti degli interpellati propongono di chiedere mezzi finanziari anche per i progetti del modulo 4.
- I partiti e varie associazioni sono a maggioranza favorevoli allo stanziamento di fondi supplementari per i progetti del modulo 3, purché non a carico dell'economia.
- Il pvl propone il reperimento di mezzi finanziari per progetti che entro il 2030 saranno interessati da gravi congestionamenti in seguito a un aumento del traffico del 10 per cento. Sostiene quindi i progetti quali ad esempio Wankdorf – Muri. I progetti del modulo 3 dovranno pertanto essere divisi in due gruppi, quelli da finanziare e quelli da non finanziare.

- Pochi interpellati vogliono attendere la proposta di finanziamento del Consiglio federale e rimandano al fondo per l'infrastruttura stradale e al programma di sviluppo strategico.
- Il PS e le istituzioni e associazioni scettiche nei confronti della strada sono dell'avviso che vadano chieste più risorse per i programmi d'agglomerato e non per l'eliminazione dei problemi di capacità.
- Le associazioni e istituzioni pro strada fanno notare che senza sovvenzionamento incrociato della ferrovia vi sarebbero abbastanza mezzi finanziari per la strada.
- La regione di Berna propone di investire laddove l'eliminazione dei problemi di capacità permette al tempo stesso di aumentare la qualità insediativa degli agglomerati urbani.

3.3.4. Altre osservazioni

- La regione di Berna fa notare quanto siano importanti le misure integrative di gestione del traffico. Auspica una partecipazione della Confederazione agli interventi strutturali necessari a tale scopo sulla rete stradale locale secondaria.
- La regione di Berna desidera che il progetto per l'eliminazione dei problemi di capacità comprenda un raccordo a Zollikofen e lo svincolo di Grauholz.
- Il Comune di Losanna ricorda l'importanza dello svincolo della Blécherette, la cui realizzazione consentirà lo sviluppo dell'area nord-est della città.
- Alcuni ritengono che non si debba perdere la visione d'insieme. Propongono di definire un processo nel quale i progetti vengano trattati come unità.
- Le associazioni e istituzioni scettiche nei confronti della strada temono che più strade significativi più traffico e dunque dispersione insediativa, il che sarebbe in contraddizione con le riduzioni di emissioni di CO₂. Esse ritengono che le nuove tecnologie sviluppate nel settore automobilistico consentiranno comunque di fluidificare il traffico, facendo così aumentare le capacità delle infrastrutture senza doverle potenziare.
- Alcuni interpellati ricordano quanto sia importante coordinare le diverse fonti di finanziamento, evitando di metterle in competizione. Sostengono la necessità di esaminare con spirito critico l'opportunità di continuare a finanziare i trasporti ferroviari mediante gli introiti del traffico stradale.
- Altri fanno notare che il progetto è solo la prima tappa per adeguare alle esigenze attuali e future gli investimenti nell'infrastruttura stradale, trascurati per anni.

4. Elenco dei partecipanti alla consultazione con pareri pervenuti

4.1. Cantoni / Conferenza dei Cantoni

- AG, Consiglio di Stato del Cantone di Argovia
- AI, Landamano e Consiglio di Stato del Cantone di Appenzello Interno
- AR, Consiglio di Stato del Cantone di Appenzello Esterno
- BE, Consiglio di Stato del Cantone di Berna
- BL, Consiglio di Stato del Cantone di Basilea Campagna
- DCPA, Conferenza svizzera dei direttori delle pubbliche costruzioni, della pianificazione del territorio e dell'ambiente, 3000 Berna 7
- BS, Consiglio di Stato del Cantone di Basilea Città
- FR, Consiglio di Stato del Cantone di Friburgo
- GE, Consiglio di Stato del Cantone di Ginevra
- GL, Consiglio di Stato del Cantone di Glarona
- GR, Governo del Cantone dei Grigioni
- JU, Governo della Repubblica e Cantone del Giura
- LU, Consiglio di Stato del Cantone di Lucerna
- NE, Consiglio di Stato del Cantone di Neuchâtel
- NW, Landamano e Consiglio di Stato del Cantone di Nidvaldo
- OW, Consiglio di Stato del Cantone di Obvaldo
- SG, Governo del Cantone di San Gallo
- SH, Consiglio di Stato del Cantone di Sciaffusa
- SO, Consiglio di Stato del Cantone di Soletta
- SZ, Consiglio di Stato del Cantone di Svitto
- TG, Consiglio di Stato del Cantone di Turgovia
- TI, Consiglio di Stato del Cantone Ticino
- UR, Landamano e Consiglio di Stato del Cantone di Uri
- VD, Consiglio di Stato del Cantone di Vaud
- VS, Consiglio di Stato del Cantone del Vallese
- ZG, Consiglio di Stato del Cantone di Zugo
- ZH, Consiglio di Stato del Cantone di Zurigo

4.2. Comuni / Città / Distretti / Regioni

- Distretto di Gonten, 9108 Gonten AI
- Distretto di Rüte, 9050 Appenzello AI
- Consiglio distrettuale di Appenzello, 9050 Appenzello AI
- Comune di Lully, 1132 Lully VD
- Comune di Chiasso, 6830 Chiasso TI
- Comune di Egnach, 9315 Neukirch-Egnach TG
- Comune di Gais, 9056 Gais AR
- Comune di Gaiserwald, 9030 Abtwil SG
- Comune di Häggenschwil, 9312 Häggenschwil SG
- Comune di Horn, 9326 Horn TG
- Comune di Muri, 3074 Muri BE
- Comune di Schönengrund, 9105 Schönengrund AR
- Consiglio comunale della Città di Berna, 3000 Berna 8 BE
- Comune di Teufen, 9053 Teufen AR
- Comune di Waldstatt, 9104 Waldstatt AR
- Regione capitale svizzera, 3000 Berna 14
- Municipalità di Losanna, 1002 Losanna VD
- Municipalità di Nyon, 1260 Nyon VD
- Regione Appenzello AR - San Gallo - Lago di Costanza, 9000 San Gallo

- Città di Arbon, 9320 Arbon TG
- Città di Berna, Comune di Ittigen, Comune di Muri presso Berna, Comune di Ostermündigen, Comune di Zollikofen, Conferenza regionale Berna-Mittelland, 3000 Berna
- Consiglio comunale di Winterthur, 8402 Winterthur ZH
- Città di Rohrschach, 9401 Rohrschach SG
- Città di San Gallo, 9000 San Gallo SG

4.3. Partiti

- PPD, Partito popolare democratico svizzero, 3001 Berna
- PPD del Cantone di Appenzello Interno, 9050 Appenzello
- PPD della città di San Gallo, 9000 San Gallo
- PEV, Partito evangelico svizzero, 3000 Berna
- PLR. I liberali, Svizzera, 3001 Berna
- PLR. I liberali del Cantone di San Gallo, 9000 San Gallo
- PLR. I liberali della città di San Gallo, 9001 San Gallo
- PLR. I liberali del Comune di Teufen, 9053 Teufen
- pvl, Partito verde liberale, 3000 Berna 7
- Parti Pirate Suisse, 1337 Vallorbe
- PS, Partito socialista svizzero, 3003 Berna
- UDC, Unione Democratica di Centro, 3001 Berna
- UDC del Cantone di San Gallo, 9000 San Gallo

4.4. Associazioni / Federazioni / Organizzazioni nazionali

- ACS, Automobile Club Svizzero, 3000 Berna 13
- UPSA, Unione professionale svizzera dell'automobile, sezione di San Gallo-Appenzello e Principato del Liechtenstein, 9001 San Gallo
- Iniziativa delle Alpi, 6460 Altdorf
- ASTAG, Associazione svizzera dei trasportatori stradali, 3007 Berna
- Costruonesvizzera, 8042 Zurigo
- Cargo Forum Schweiz, 8142 Uitikon
- Centre Patronal, 1094 Paudex
- economiesuisse – Federazione delle imprese svizzere, 8032 Zurigo
- Federazione INFRA, 8042 Zurigo
- Greenpeace, 8031 Zurigo
- Comunità d'interessi Commercio al Dettaglio Svizzera, CI CDS, 3001 Berna
- SIC, Società degli impiegati del commercio, 8027 Zurigo
- Les Routiers Suisses, 1026 Echandens
- Pro Natura, 4018 Basilea
- Unione svizzera degli imprenditori, 8032 Zurigo
- SAB, Gruppo svizzero per le regioni di montagna, 3001 Berna
- SSIC, Società svizzera degli impresari costruttori, 8042 Zurigo
- USC, Unione svizzera dei contadini, 5201 Brugg
- SGemV, Associazione dei Comuni svizzeri, 3322 Schönbühl-Urtenen
- USAM, Unione svizzera delle arti e mestieri, 3001 Berna
- SSV, Unione delle città svizzere, 3001 Berna
- Strasseschweiz, 3001 Berna
- TCS, Touring Club Svizzero, 3001 Berna
- VAP, Verband der verladenden Wirtschaft, 8142 Uitikon
- ATA, Associazione Traffico e Ambiente della Svizzera, 3001 Berna

4.5. Altri

- ACS, sezione di San Gallo-Appenzello, 9001 San Gallo
- ASTAG, sezione della Svizzera orientale/Principato del Liechtenstein, 9001 San Gallo
- Autoroute de Morges - Collectif pour une mobilité sans nouvelle autoroute, 1132 Lully
- Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève CCIG, 1204 Ginevra
- Eurodriver AG, 9450 Altstätten SG
- FER, Fédération des Entreprises Romandes, 1211 Ginevra 11
- Gewerbe Stadt St. Gallen, 9001 San Gallo
- Handelskammer beider Basel, 4010 Basilea
- Handels- und Industrieverein des Kantons Bern, 3001 Berna
- HEV Kanton St. Gallen, 9001 San Gallo
- HEV St. Gallen, 9001 San Gallo
- IG Engpassbeseitigung St. Gallen, 9001 San Gallo
- Industrieverein von Appenzell AR, 9100 Herisau
- Kantonaler Gewerbeverband St. Gallen, 9001 San Gallo
- Regionalplanungsgruppe Oberthurgau, 9320 Arbon
- TCS, gruppo regionale San Gallo e dintorni, 9000 San Gallo
- Wirtschaft Region St. Gallen, 9001 San Gallo