



I211-1173

---

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

Rapporto sui risultati della procedura di consultazione

---

Agosto 2009

## INDICE

1. Sintesi dei risultati	3
2. Introduzione	4
2.1. Premessa e oggetto della consultazione	4
2.2. Partecipanti alla procedura di consultazione	4
2.3. Osservazioni preliminari sulla composizione dei risultati	4
3. Sintesi dei risultati della consultazione	4
3.1. Valutazione generale del progetto sottoposto a consultazione	4
3.2. Principali temi sollevati	4
3.3. Prese di posizione sulle domande del questionario nei dettagli	5
3.3.1. Linee fondamentali del progetto	5
3.3.2. Contenuto del progetto	6
3.3.3. Opzione concernente la costruzione di due nuovi elementi della rete per eliminare i problemi di capacità nell'area di Losanna e nell'area di Zurigo/Glattal	8
3.3.4. Adeguamento parziale del supplemento fiscale prelevato sui carburanti	
a) <i>per coprire il «maggiore fabbisogno ordinario» del finanziamento speciale a favore del traffico stradale</i>	
b) <i>per realizzare nuovi elementi della rete</i>	
3.3.5. Compiti prioritari del finanziamento speciale a favore del traffico stradale	10
3.3.6. Altre osservazioni	10
4. Elenco dei partecipanti alla consultazione con prese di posizione pervenute	11
4.1. Cantoni	11
4.2. Partiti rappresentati nell'Assemblea federale	11
4.3. Associazioni nazionali	11
4.4. Altri	12

## 1. Sintesi dei risultati

Il progetto sottoposto a consultazione verteva principalmente sul programma per l'eliminazione dei problemi di capacità sulla rete delle strade nazionali. A titolo complementare, il Consiglio federale ha sottoposto a discussione anche due completamenti della rete e un aumento del supplemento fiscale sugli oli minerali prelevato sui carburanti fino a 22 centesimi al litro.

### **Maggioranza favorevole al programma per l'eliminazione dei problemi di capacità**

Il programma per l'eliminazione dei problemi di capacità, che prevede la suddivisione dei progetti in moduli da riesaminare ogni quattro anni, ha raccolto il consenso della maggioranza delle cerchie consultate. Per molti partecipanti alla consultazione è importante che sia stata riconosciuta la necessità d'intervenire e siano state proposte misure in tal senso.

Alcuni deplorano che nonostante l'attuazione del programma, sulle strade nazionali continuino a sussistere notevoli problemi di capacità e pretendono che vengano stanziati altri mezzi finanziari per eliminarli.

Una minoranza respinge di principio l'ulteriore sistemazione delle strade nazionali e chiede una visione d'insieme intermodale come anche lo stanziamento di altri mezzi finanziari per migliorare i trasporti pubblici. Tale minoranza teme attraverso la sistemazione delle strade nazionali si creino capacità supplementari che farebbero concorrenza ai trasporti pubblici e ostacolerebbero il trasferimento del traffico su rotaia perseguito a livello politico.

### **Ampi consensi per i progetti urgenti e i completamenti della rete**

Il modulo 1 con i quattro progetti urgenti di Härkingen - Wiggertal, Blegi – Rütihof, le misure di sistemazione presso Crissier e la circonvallazione nord di Zurigo così come il loro finanziamento non sono stati oggetto di contestazione per la maggioranza delle cerchie consultate. Raccolgono ampi consensi anche i due completamenti della rete proposti nell'area di Morges – Ecublens e nella Glattal.

### **Chiesti alcuni adeguamenti nella priorità dei progetti e l'introduzione di nuovi elementi viari**

Diversi Cantoni direttamente interessati chiedono di modificare l'attribuzione dei progetti ai moduli (si veda tabella al n. 3.3.2). Le richieste riguardano quasi unicamente l'attribuzione dei progetti a un modulo con priorità più alta. Alcuni domandano di ottimizzare i progetti proposti oppure di eliminare i problemi constatati realizzando nuovi elementi viari e rinunciando alla prevista sistemazione delle strade nazionali esistenti.

### **Aumento dell'imposta sugli oli minerali vincolato a precise condizioni**

La maggioranza dei Cantoni sostiene un aumento dell'imposta sugli oli minerali sia per coprire il maggiore fabbisogno ordinario sia per realizzare nuovi elementi viari della rete. Molti appoggiano il modello della DCPA che prevede di destinare direttamente l'aumento del supplemento fiscale sugli oli minerali al fondo infrastrutturale e di limitare tale aumento alla durata del fondo.

Una parte dei soggetti consultati riconosce l'importanza di disporre di una rete viaria nazionale funzionale per la piazza economica svizzera ed è pronta a stanziare i mezzi finanziari necessari. Tuttavia, è disposta a considerare un innalzamento dell'imposta sugli oli minerali soltanto quando le riserve del finanziamento speciale a favore del traffico stradale (FSTS) saranno completamente esaurite, quando le tasse stradali a destinazione vincolata saranno state investite secondo gli scopi e quando sarà stata dimostrata la necessità di stanziare altri mezzi finanziari a favore delle strade.

Un'altra parte delle cerchie consultate respinge invece di principio lo stanziamento di ulteriori mezzi finanziari a favore della rete stradale, temendo che si crei una concorrenza con i trasporti pubblici e si comprometta il trasferimento del traffico dalla gomma alla rotaia perseguito a livello politico. Una parte di questo gruppo chiede una redistribuzione delle tasse stradali a favore dei trasporti pubblici.

## **2. Introduzione**

### **2.1 Premessa e oggetto della consultazione**

Il 19 dicembre 2008, il Consiglio federale ha incaricato il Dipartimento dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni DATEC di avviare una consultazione sul «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 19 dicembre 2008 e conclusa il 17 aprile 2009, 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 procedura di consultazione**

Il 17 aprile 2009 erano pervenute complessivamente 172 prese di posizione (si veda n. 4). Alla consultazione hanno preso parte 25 Cantoni (Glarona ha rinunciato a esprimersi), una conferenza dei Cantoni (DCPA), cinque partiti politici nazionali, 23 associazioni nazionali e 18 altre istituzioni oltre a 90 abitanti del Comune di Muri (Berna).

### **2.3 Osservazioni preliminari sulla composizione dei risultati**

Le proposte pervenute, a volte molto dettagliate, di modifica, precisazione e integrazione, sono state sintetizzate e presentate di seguito, suddivise per punti principali. È stato possibile attribuire alle rispettive tabelle, nelle colonne sì/no, unicamente le affermazioni inequivocabili. Eventuali riserve sono segnalate nel rispettivo commento alle tabelle.

Numerosi partecipanti alla consultazione si sono espressi più volte su tematiche fondamentali: una prima volta nella parte centrale della loro presa di posizione, una seconda volta nelle risposte al questionario e spesso una terza volta nelle conclusioni. Nel rapporto le risposte multiple sono state inserite un'unica volta in modo approfondito, di norma nell'elaborazione delle risposte al questionario (si veda n. 3.3).

## **3. Sintesi dei risultati della consultazione**

### **3.1 Valutazione generale del progetto sottoposto a consultazione**

Complessivamente, i Cantoni, le associazioni pro strada nonché il PLR, il PPD e l'UDC hanno accolto positivamente il progetto in votazione. Nessuno di loro ha contestato il modulo 1 con i quattro progetti urgenti né la richiesta di sbloccare i mezzi finanziari necessari.

Il progetto è invece stato bocciato da una minoranza composta dalle associazioni scettiche nei confronti del trasporto su strada, dai Verdi e dal PS. Essi respingono la proposta di potenziamento delle strade nazionali e chiedono di destinare i mezzi finanziari a progetti di trasporto pubblico.

### **3.2 Principali temi sollevati**

- Altri completamenti della rete: il Cantone di San Gallo chiede di inserire nella rete viaria nazionale la «Bretella sud di San Gallo», il Cantone di Ginevra domanda di introdurre una

nuova via di attraversamento del lago e in parallelo di rinunciare alla sistemazione delle strade nazionali già esistenti sul suo territorio, il Cantone di Berna chiede la creazione di un bypass nordovest e in parallelo la rinuncia alla sistemazione della A1, il Cantone di Argovia domanda di realizzare una galleria stradale di Heitersberg e la Città di Winterthur chiede di inserire nel decreto concernente la rete una circonvallazione sudest di Winterthur invece della proposta di sistemare l'attuale circonvallazione. Il Cantone di Lucerna chiede di realizzare il bypass cittadino.

- Congestioni stagionali del traffico: alcuni Cantoni consultati sottolineano la necessità di eliminare le congestioni stagionali del traffico e propongono di trattare questi problemi inserendo un quinto modulo nel programma di eliminazione dei problemi di capacità.
- Raccordi alle strade nazionali: alcuni Cantoni e associazioni chiedono che i raccordi alle strade nazionali siano inclusi nella pianificazione e nell'attuazione dei progetti di eliminazione dei problemi di capacità della rete viaria.
- Aree di sosta per il traffico pesante lungo le strade nazionali: alcune associazioni e singoli Cantoni chiedono di realizzare un maggior numero di aree di sosta per il traffico pesante lungo le strade nazionali.
- Gestione delle corsie d'emergenza: alcuni partecipanti alla consultazione propongono di consentire provvisoriamente la circolazione sulle corsie d'emergenza per eliminare i problemi di capacità.

### 3.3 Prese di posizione sulle domande del questionario nei dettagli

#### 3.3.1 Punti salienti del progetto

Panoramica consensi ai punti salienti del progetto	Sì	No
• Cantoni	24	0
• Partiti	3	2
• Associazioni nazionali	13	5
• Altri (partiti e associazioni regionali, Comuni, privati)	3	3

- I punti salienti del progetto hanno raccolto un ampio consenso tra i Cantoni e le associazioni. Molti hanno evidenziato l'urgenza di migliorare la qualità dell'ambiente e di aumentare la sicurezza del traffico. È stata spesso evocata anche l'importanza per l'economia svizzera di disporre di una rete viaria nazionale perfettamente funzionante.
- Alcuni partecipanti alla consultazione chiedono l'eliminazione di altri problemi di capacità e lo stanziamento dei mezzi finanziari necessari, proponendo di elaborare un progetto complementare corrispondente. I consultati sottolineano che, nell'interesse della protezione dell'ambiente e della pertinenza delle misure di sistemazione, non devono essere realizzate soluzioni insufficienti a causa di prevedibili pressioni al risparmio.
- Un'associazione (KGL) auspica un maggiore coinvolgimento dei piccoli e medi agglomerati.
- Una minoranza dei consultati deplora che il progetto non consideri né gli effetti della tassa sul CO<sub>2</sub>, né le possibilità di gestire il traffico introducendo pedaggi nelle città e negli agglomerati (road pricing). Essa propugna la stabilizzazione del traffico stradale e il maggior trasferimento possibile del traffico stradale ai trasporti pubblici. Un partito (PS) chiede che la sistemazione delle strade nazionali possa essere sottoposta a referendum e sottolinea che il trasferimento dalla strada alla rotaia deve essere perseguito con coerenza adeguando la chiave di finanziamento (50% trasporti pubblici e 50% strada).

3.3.2 Contenuto del progetto

Panoramica consensi al contenuto del progetto	Si	No
• Cantoni	20	2
• Partiti	3	2
• Associazioni nazionali	14	5
• Altri (partiti e associazioni regionali, Comuni, privati)	2	3

- Il modulo 1 con le misure di sistemazione urgenti e il loro finanziamento non viene contestato.
- I Cantoni di Argovia, Lucerna e Sciaffusa chiedono di trasferire quattro progetti dal modulo 3 (progetti non finanziati) al modulo 2 (progetti finanziati; per i dettagli si veda la tabella in calce).
- Alcuni Cantoni vogliono la garanzia che i progetti del modulo 2 saranno proseguiti e che la loro pianificazione verrà finanziata.
- Singoli Cantoni e associazioni sostengono che anche le congestioni stagionali del traffico andrebbero inserite nel programma di eliminazione dei problemi di capacità, eventualmente creando un quinto modulo. Per loro, la funzionalità del San Gottardo dev'essere garantita in ogni momento.
- Il Cantone e la Città di Berna nonché il Comune di Muri (Berna) e molti dei suoi abitanti sollecitano con forza la costruzione di un tunnel sotterraneo (bypass est lungo) oppure la copertura totale della strada nazionale A6 nella cintura urbana.
- Il Cantone e la Città di Berna respingono categoricamente la proposta di sistemare la A1 con un secondo viadotto sulla Felsenau e chiedono invece la realizzazione di un nuovo elemento della rete «bypass nordovest».
- Il Cantone di San Gallo deplora che non sia stata prevista una soluzione finanziata per i ben noti problemi di sovraccarico (livello di criticità III) che perturbano il traffico nell'area di San Gallo, generando giornalmente ingorghi e code con tempi di attesa da due a quattro ore. Il Cantone esige che siano cercate delle soluzioni per ovviare a questa problematica.
- Il Cantone di Argovia chiede che sia attribuita maggiore priorità ai progetti sulla A1 e che i raccordi alla rete delle strade nazionali siano inseriti nel programma di eliminazione dei problemi di capacità. Ritiene inoltre che il rifacimento del manto stradale e le misure di protezione contro il rumore vadano coordinate con i lavori di sistemazione.
- Alcune delle associazioni consultate reputano che il progetto non tenga conto a sufficienza degli aspetti intermodali e degli interessi della pianificazione del territorio. Esse chiedono che il progetto sia riveduto in tal senso.
- Alcune associazioni rammentano la possibilità di ridurre il traffico introducendo una tassa sul CO<sub>2</sub> e lo strumento del road pricing. Esse sostengono che un impiego mirato di questi strumenti consentirebbe di evitare di potenziare le strade nazionali. Infine, chiedono il trasferimento del traffico dalla strada alla rotaia e si oppongono allo stanziamento di altri crediti per l'infrastruttura stradale.

I Cantoni chiedono di modificare il programma di eliminazione dei problemi di capacità come segue:

Chi	Progetto	Modulo secondo progetto Confederazione	Modulo secondo richiesta Cantoni	Costi in mio. CHF	Osservazioni dei Cantoni sulle loro richieste
AG	Aarau est fino a Birrfeld	3	2	330	
AG	Ampliamento a 8 corsie Wettingen - Dietikon	3	4	210	
AG	Galleria di Heitersberg (Birrfeld-Wettingen incl. Baregg)	4	3		Occorre verificarne l'adeguatezza quale nuovo elemento viario ed esaminarlo nuovamente in un prossimo messaggio sul programma di eliminazione dei problemi di capacità.
BE	Wankdorf - Muri con bypass est corto	2	2	1'090	Aumentare la protezione fonica per es. mediante una condotta sotterranea o copertura.
BE	Weyermannshaus - Wankdorf	2	2	295	Rinuncia alla sistemazione dell'attuale strada nazionale a favore di un bypass nordovest.
BE	Wankdorf - Schönbühl	2	2	95	Rinuncia alla sistemazione dell'attuale strada nazionale a favore di un bypass nordovest.
BL	Ampliamento a 8 corsie Hagnau - Pratteln - Liestal	4	3	420	Il collegamento Basilea-Zurigo deve avere la stessa priorità dei collegamenti Berna-Zurigo o Ginevra-Losanna.
GE	Perly - Meyrin	3	(4)	840	Rinuncia alla sistemazione dell'attuale strada nazionale a favore di una nuova via di attraversamento del lago Lemano.
GE	Meyrin - le Vengeron	3	(4)	320	Rinuncia alla sistemazione dell'attuale strada nazionale a favore di una nuova via di attraversamento del lago Lemano.
GR	Landquart - Sargans	--	5		Introdurre il modulo 5 «congestioni stagionali del traffico».

LU	Sistemazione Lucerna nord (Emmen-nord - Buchrain)	3	2	240	L'attribuzione ai moduli è generalmente sbagliata. L'asse nord-sud è estremamente sottovalutato. Si chiede il bypass dell'intero sistema stradale di Lucerna.
LU/ NW	Terza canna del Sonnenbergtunnel / bypass corto	3	2	1500	L'attribuzione ai moduli è generalmente sbagliata. L'asse nord-sud è estremamente sottovalutato. Si chiede il bypass dell'intero sistema stradale di Lucerna.
LU/ ZG	Buchrain-Rütihof	4	3	220	
NW			5		Non sono state considerate le congestioni stagionali del traffico, p. es. sulla A2 e sulla A8 a Hergiswil.
SG	San Gallo Kreuzbleiche - Neudorf	3	ev. completa mento della rete	xxx	È sconcertante che non sia stata trovata una soluzione finanziata per un tratto di strada nazionale con problemi di livello di criticità III.
SH	Seconda canna Fäsenstaubtunnel	3	2	305	
ZH	Andelfingen - Winterthur	2	3		Si chiede di declassare il progetto in quanto la sistemazione proposta aumenterebbe ulteriormente l'intensità del traffico nell'area Winterthur-Zurigo.

### 3.3.3 Opzione concernente la costruzione di due nuovi elementi viari della rete per eliminare i problemi di capacità nell'area di Morges-Ecublens e nella Glattal

Panoramica consensi alla costruzione di nuovi elementi viari della rete	Si	No
• Cantoni	19	0
• Partiti	2	1
• Associazioni nazionali	9	3
• Altri (partiti e associazioni regionali, Comuni, privati)	2	1

- La maggior parte dei Cantoni approva i due completamenti viari previsti nell'area di Morges-Ecublens e nella Glattal. Alcuni chiedono di inserire altri completamenti della rete nel decreto concernente l'eliminazione dei problemi di capacità nelle aree di San Gallo (bretella sud), Ginevra (attraversamento del lago), Berna (bypass nordovest), Argovia-Zurigo (Heitersbergtunnel), Winterthur (circonvallazione sudest) e Lucerna (bypass). In generale concordano con la necessità di contrastare il probabile aumento del traffico con misure supplementari. Considerati gli elevati costi generati dai due completamenti di rete previsti, un Cantone (GR) auspica che i progetti vengano dapprima verificati.
- Sul finanziamento dei nuovi elementi viari le opinioni divergono: la maggior parte dei partecipanti alla consultazione chiede che i costi di edificazione dei nuovi elementi siano

coperti dal finanziamento speciale a favore del traffico stradale (FSTS), mentre pochi altri domandano che tali opere siano finanziate mediante il fondo infrastrutturale.

- Le associazioni scettiche nei confronti del trasporto su strada e un partito (i Verdi) si oppongono di principio alla costruzione dei nuovi elementi viari, chiedendo invece lo stanziamento di mezzi finanziari supplementari per il potenziamento dei trasporti pubblici.
- Un partito (PS) è favorevole ai nuovi elementi viari, purché la loro realizzazione sia sottoposta a referendum facoltativo.
- Un'associazione (SAB) vuole la garanzia che si provvederà a ulteriori sistemazioni solo dopo che la rete sarà stata completata, e che i mezzi finanziari necessari siano disponibili.
- Un'altra associazione (FSU) propone di rinunciare allo stanziamento di altri fondi, sostenendo che, dovendosi limitare alle poche risorse disponibili, si eliminerebbero unicamente i problemi di capacità veramente importanti. Essa ritiene che dovrebbero essere presi in considerazione nuovi elementi viari unicamente in assenza di alternative.

### 3.3.4 Adeguamento parziale del supplemento fiscale prelevato sui carburanti

a) *per coprire il «maggiore fabbisogno ordinario» del finanziamento speciale a favore del traffico stradale*

Panoramica consensi all'adeguamento del supplemento fiscale prelevato sui carburanti per coprire il maggiore fabbisogno ordinario	Si	No
• Cantoni	20	2
• Partiti	0	4
• Associazioni nazionali	9	8
• Altri (partiti e associazioni regionali, Comuni, privati)	2	4

b) *per realizzare nuovi elementi della rete*

Panoramica consensi all'adeguamento del supplemento fiscale prelevato sui carburanti per realizzare nuovi elementi della rete	Si	No
• Cantoni	18	2
• Partiti	0	4
• Associazioni nazionali	6	11
• Altri (partiti e associazioni regionali, Comuni, privati)	2	5

- La maggioranza dei Cantoni è favorevole a un aumento del supplemento fiscale prelevato sui carburanti. Nove Cantoni (SZ, SG, NW, OW, AR, FR, JU, UR, TG) sostengono esplicitamente il modello di finanziamento della DCPA che prevede di destinare direttamente i proventi dell'aumento del supplemento fiscale sugli oli minerali al fondo infrastrutturale e di limitare l'aumento alla durata del fondo.
- Diverse associazioni e partiti (PLR, UDC) riconoscono l'importanza di disporre di una rete viaria nazionale funzionale per la piazza economica svizzera e sono disposti a stanziare i mezzi finanziari necessari. Tuttavia, un eventuale aumento dell'imposta sugli oli minerali può essere preso in considerazione a precise condizioni. Essi chiedono che la totalità degli introiti stradali siano destinati all'infrastruttura stradale. Esigono inoltre che anche le riserve del finanziamento speciale a favore del traffico stradale vengano investite

totalmente nell'infrastruttura stradale, sostenendo che a lungo termine occorre distinguere le risorse finanziarie destinate alla strada da quelle destinate alla ferrovia. Alcuni interpellati chiedono un aumento del prezzo del contrassegno autostradale per finanziare i progetti stradali.

- Considerata l'attuale crisi congiunturale, un Cantone (VS) si oppone all'aumento del supplemento fiscale prelevato sui carburanti e propone invece un aumento progressivo dell'imposta sugli oli minerali coordinato con l'evoluzione delle esigenze del programma di eliminazione dei problemi di capacità sulla rete.
- Alcuni partecipanti alla consultazione ritengono che l'adeguamento del supplemento fiscale prelevato sui carburanti debba essere applicabile per un periodo più lungo e che l'aumento debba comportare un beneficio immediatamente riconoscibile. Un Cantone (ZH) sostiene che a lungo termine l'aumento non dovrà superare i 7 centesimi al litro.
- Per un altro Cantone (BS), bisogna stare attenti a non aumentare di riflesso le tasse per sopperire a ogni nuova esigenza. Occorre dapprima verificare se non è possibile far fronte a tali esigenze in modo più efficiente e finanziariamente vantaggioso. Solo in mancanza di alternative valide l'aumento del supplemento fiscale prelevato sui carburanti può costituire un approccio adeguato.
- I partiti si oppongono all'aumento del supplemento fiscale sugli oli minerali per diverse ragioni. Gli uni chiedono un piano di rinunce per i progetti stradali qualora i mezzi finanziari non bastino e chiedono di provvedere a una nuova ripartizione delle risorse a favore dei mezzi di trasporto pubblici. Gli altri domandano che gli introiti stradali non continuino ad essere utilizzati per progetti nell'ambito dei trasporti pubblici e che prima di tutto vengano esaurite le riserve del finanziamento speciale a favore del traffico stradale.
- Una parte delle associazioni si oppone all'aumento dell'imposta sugli oli minerali. Secondo loro infatti non è lungimirante dover accantonare progetti per il potenziamento dei trasporti pubblici quando la strada dispone di così tanti mezzi finanziari. Chiedono pertanto la redistribuzione di mezzi finanziari a favore dei trasporti pubblici.
- Alcune associazioni concordano con l'aumento del supplemento fiscale sugli oli minerali, a condizione che si rinunci alla tassa sul CO<sub>2</sub>. Un partito (PS) chiede invece esplicitamente di non ridurre la tassa sul CO<sub>2</sub> in vista di un eventuale innalzamento dell'imposta sugli oli minerali.
- Diverse associazioni chiedono che in futuro gli introiti stradali siano utilizzati unicamente per finanziare l'infrastruttura stradale, sostenendo inoltre che vadano impiegati tutti gli accantonamenti del finanziamento speciale a favore del traffico stradale e vengano versati gli interessi con effetto retroattivo. A loro avviso, non esistendo alcun mandato legislativo per il trasferimento del traffico individuale motorizzato verso i trasporti pubblici, deve essere scorporato il flusso di fondi finanziari destinati alla strada da quello per la ferrovia. Esse chiedono inoltre di non prorogare i contributi al Fondo FTP (contributo del 25 per cento alla NFTA) derivanti dal finanziamento speciale a favore del traffico stradale, affermando che se questi provvedimenti fossero applicati, non sarebbe più necessario aumentare il supplemento fiscale sugli oli minerali.

### 3.3.5 Compiti prioritari del finanziamento speciale a favore del traffico stradale

- Per la maggior parte dei Cantoni (13), delle associazioni (11 nazionali; 3 regionali) e dei partiti (3), la sistemazione, la manutenzione e l'esercizio delle strade nazionali sono i compiti prioritari cui deve far fronte il finanziamento speciale a favore del traffico stradale.
- Sono parimenti ritenuti prioritari il finanziamento dell'eliminazione dei problemi di capacità (5 Cantoni; 2 associazioni nazionali), i contributi ai trasporti pubblici (3 Cantoni; 2 associazioni nazionali, 1 regionale; 1 partito) e i contributi ai Cantoni (2 Cantoni; 2 associazioni nazionali, 1 regionale).
- Secondo 2 associazioni regionali, l'attuazione dei progetti di agglomerato è prioritaria.
- Per un Cantone (JU) la priorità del finanziamento speciale a favore del traffico stradale va data ai nuovi raccordi alla rete delle strade nazionali e per un altro (TI) alla sicurezza nelle gallerie e alle misure edilizie per la protezione dai pericoli naturali.

### 3.3.6 Altre osservazioni

- Le associazioni scettiche nei confronti del trasporto su strada fanno notare che gli effetti di FERROVIA 2030 non sono stati considerati. Esse sostengono che l'ulteriore promovimento dei trasporti pubblici deve richiamare una tendenza che va inclusa nelle riflessioni. Sollevano dubbi quanto al bilancio positivo degli incidenti presentato e mettono fundamentalmente in discussione l'analisi costi-benefici. Secondo loro, la sistemazione delle strade nazionali non fa che rafforzare l'inquinamento ambientale.
- Alcuni partecipanti alla consultazione sottolineano l'importanza di coordinare le diverse fonti di finanziamento, evitando di metterle in opposizione. Sostengono la necessità di esaminare con spirito critico l'opportunità di continuare a finanziare i trasporti ferroviari mediante gli introiti del traffico stradale.
- Numerosi consultati propongono di orientare coerentemente il programma al mantenimento e all'innalzamento della qualità di vita e dell'abitabilità.
- Secondo un Cantone (AI) è incomprensibile che in pochi anni sia stato necessario stanziare un tale volume di mezzi finanziari supplementari. Eppure, nel 2005, nell'ambito del varo della legge sul fondo infrastrutturale, si era detto che non sarebbe stato necessario innalzare il supplemento fiscale sugli oli minerali per alimentare il fondo infrastrutturale.
- Un Cantone (BE) ritiene che un eventuale fabbisogno supplementare di personale nei Cantoni, come conseguenza del presente progetto, debba essere finanziato dalla Confederazione.
- Alcuni partecipanti alla consultazione fanno notare che il progetto è solo la prima tappa per adeguare gli investimenti, trascurati per anni, di cui necessita e necessiterà l'infrastruttura stradale. Inoltre, il progetto va visto come un programma congiunturale che viene in aiuto all'economia in crisi.
- Una minoranza degli interpellati deplora che siano soprattutto le grandi aree economiche a beneficiare del programma e sottolinea che il progetto non deve determinare tagli ai sussidi di per sé esigui a favore delle regioni di montagna e periferiche.
- Alcuni Cantoni sottolineano che, nell'elaborare il programma di eliminazione dei problemi di capacità, la Confederazione ha sottovalutato l'incremento del traffico individuale motorizzato. Inoltre, deplorano che non siano state prese in considerazione riserve di capacità. Tenendo

conto di questi aspetti ritengono necessario provvedere ad ulteriori interventi di sistemazione delle strade nazionali e all'incremento dei mezzi finanziari disponibili.

## **4. Elenco dei partecipanti alla consultazione con prese di posizione pervenute**

### **4.1. Kantone / Cantons / 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, 8034 Zurigo
- 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, Il Consiglio di Stato del Cantone Ticino
- UR, Direzione dei lavori del Canton 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. Partiti rappresentati nell'Assemblea federale**

- PPD, Partito popolare democratico svizzero, 3001 Berna
- PLR, Partito liberale radicale svizzero, 3001 Berna
- PLR, Partito liberale radicale svizzero, 3073 Gümliigen
- Partito ecologista svizzero, 3011 Berna
- PS, Partito socialista svizzero, 3003 Berna
- PS, Partito socialista svizzero, 3074 Muri
- UDC, Unione democratica di centro, 3001 Berna

### 4.3. Associazioni nazionali

- ACS, Automobile Club svizzero, 3003 Berna
- UPSA, Unione professionale svizzera dell'automobile, 3001 Berna
- Iniziativa delle Alpi, 6460 Altdorf 1
- ASTAG, Associazione svizzera dei trasportatori stradali, 3007 Berna
- Costruzione svizzera, 8042 Zurigo
- Centre Patronal, 1094 Paudex
- economiesuisse – Federazione delle imprese svizzere, 8032 Zurigo
- Federazione INFRA, 8042 Zurigo
- FRS, strasseschweiz Federazione stradale svizzera, 3011 Berna
- FSU, Federazione svizzera degli urbanisti, 9001 San Gallo
- SAB, Gruppo svizzero per le regioni di montagna, 3001 Berna
- USC, Unione svizzera dei contadini, 5201 Brugg
- SEV, Sindacato del personale dei trasporti, 3000 Berna 6
- USS, Unione sindacale svizzera, 3007 Berna
- SGemV, Associazione dei Comuni svizzeri, 3322 Schönbühl-Urtenen
- USAM, Unione svizzera delle arti e mestieri
- SM, SWISSMECHANIC, 8570 Weinfelden
- SSV, Unione delle Città svizzere, 3000 Berna 6
- SVI, Associazione svizzera degli ingegneri ed esperti del traffico, 9001 San Gallo
- TCS, Touring Club Svizzero, 3001 Berna
- ATA, Associazione Traffico e Ambiente, 3001 Berna
- VÖV UTP, Unione dei trasporti pubblici, 3000 Berna
- WWF Svizzera, 8010 Zurigo

### 4.4. Altri

- Ärztinnen und Ärzte für Umweltschutz, 4013 Basilea
- BLS AG, 3001 Berna
- Comité d'opposition au contournement autoroutier de Morges, 1132 Lully
- Communauté intercommunale d'intérêt concernant l'aménagement autoroutier de la région morgienne, 1121 Bremblens, 1134 Chigny, 1135 Denens, 1027 Lonay, 1132 Lully, 1690 Lussy, 1125 Monnaz, 1122 Romanel-sur-Morges, 1113 St-Saphorin-sur-Morges
- FER, Fédération des Entreprises Romandes, 1211 Ginevra
- Comune di Muri, 3074 Muri
- Municipio della Città di Berna, 3000 Berna 8
- IBK, Internationale Bodensee Konferenz, 8510 Frauenfeld
- IG Osttangente, 4052 Basilea
- KGL, Gewerbeverband des Kantons Luzern, 6002 Lucerna
- Komitee „Autobahn unter den Boden!“, 3073 Gümligen
- KV, Kaufmännischer Verband Schweiz, 8027 Zurigo
- Leist der Engehalbinsel, 3004 Berna
- Privati (residenti nel Comune di Muri): 90 abitanti
- RWU, Regionalplanung Winterthur und Umgebung, 8402 Winterthur
- Municipio di Winterthur, 8402 Winterthur
- umverkehR, 8036 Zurigo
- Verein „Winterthur: agil – mobil“, 8401 Winterthur
- VRB, Verein Region Bern, 3001 Berna