Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

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

Ufficio federale delle strade

H502-1654

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

Rapporto sui risultati della consultazione

marzo 2009

Compendio

Oggetto della consultazione è stato l'adeguamento del decreto federale concernente la rete delle strade nazionali e, in particolare, l'adeguamento di tale rete conformemente ai criteri funzionali definiti nel Piano settoriale dei trasporti. In base alla verifica effettuata, è emerso che l'attuale rete delle strade nazionali (SN) risponde praticamente al 100 per cento ai criteri menzionati, ma che vi si devono aggiungere circa 400 chilometri di vie di collegamento. Il progetto sottoposto a consultazione includeva una proposta volta a regolare il finanziamento dell'esercizio, della manutenzione e di eventuali sistemazioni di questi tratti. La proposta prevedeva che la Confederazione compensasse integralmente gli oneri legati ai lavori di trasformazione mediante una diminuzione dei contributi federali non direttamente vincolati alle opere nonché dei contributi globali per le strade principali versati ai Cantoni. Nel progetto si raccomandava inoltre di adeguare alcune disposizioni legali concernenti il passaggio di proprietà e la ripresa di progetti in corso.

L'idea di definire l'estensione della rete delle SN mediante i **criteri funzionali** stabiliti nel Piano settoriale dei trasporti ha riscosso ampi consensi; la maggior parte dei partecipanti alla procedura di consultazione ritiene infatti che questi criteri siano corretti ed efficaci. Quanto alla loro applicazione, alcuni Cantoni hanno formulato richieste specifiche circa l'integrazione di tratti stradali nella rete, motivando tali richieste con le particolari condizioni della circolazione stradale nelle regioni interessate. Una piccola minoranza non è invece favorevole ai criteri funzionali e, in generale, a un'estensione della rete delle strade nazionali. Alcune associazioni di imprese di trasporti e associazioni ambientaliste chiedono, dal canto loro, di includere nella rete anche le tratte con stazioni di carico, in particolare quelle per il traffico viaggiatori.

La proposta avanzata per il **finanziamento** delle parti aggiuntive della rete delle SN è stata scartata in modo praticamente unanime. Sulla base dell'equilibrio in ambito stradale costituito con la nuova ripartizione dei compiti tra Confederazione e Cantoni (NPC), è stato respinto il progetto di compensare l'esercizio, la manutenzione e un'eventuale sistemazione o il risanamento dei tratti integrati nella rete stradale mediante una diminuzione dei contributi federali non direttamente vincolati alle opere nonché dei contributi globali per le strade principali versati ai Cantoni. I partiti politici ritengono che, tuttalpiù, si potrebbero compensare i costi effettivi per l'esercizio e la manutenzione.

Diversi partecipanti alla procedura di consultazione hanno formulato proposte per il finanziamento degli adeguamenti della rete, mirando all'utilizzo delle riserve accantonate nel finanziamento speciale «traffico stradale». Si chiede in particolare che non vengano confuse le singole voci sul versante delle uscite del finanziamento speciale «traffico stradale», al fine di evitare che gli adeguamenti della rete siano finanziati, per esempio, a scapito dell'eliminazione dei problemi di capacità sulle strade nazionali, del traffico di merci combinato o della NFTA. Alla luce della scarsità di mezzi finanziari nel settore delle strade nazionali, si sollecita una garanzia del finanziamento e una successiva alimentazione mediante nuove fonti. La maggior parte dei partecipanti critica il fatto che le spese legate ai lavori di sistemazione non siano sufficientemente trasparenti e ricostruibili. Sul fronte del finanziamento si rivendica pertanto l'assenza di una visione d'insieme su tutte le strade nazionali (e di un quadro di riferimento per l'evoluzione futura dei progetti ferroviari SIF).

Gli **adeguamenti giuridici** sono stati accolti con favore dalla maggior parte dei partecipanti. Le associazioni delle imprese dei trasportatori e le associazioni ambientaliste, tuttavia, non concordano con l'articolo 4*a* della legge sulle strade nazionali. Osteggiano infatti la proposta di attribuire al Consiglio la competenza di inquadrare in una classe superiore le strade nazionali di terza classe. Le associazioni temono che la Confederazione intenda in questo modo accelerare la sistemazione delle strade (principali) integrate nella rete viaria nazionale e che non venga tenuto sufficientemente conto dei desiderata della popolazione dei Cantoni e delle regioni. Le associazioni delle imprese dei trasportatori e le associazioni ambientaliste chiedono infine di sottoporre a referendum il decreto concernente la rete delle SN, allegandolo per esempio alla legge sulle strade nazionali.

Per quanto concerne il **passaggio di proprietà**, le Città richiamano l'attenzione sul fatto che le strade poggiano su parti essenziali delle infrastrutture pubbliche. Chiedono quindi di non trasferire alla Confederazione la competenza sulle strade, soprattutto per quanto riguarda il complesso territorio delle Città, bensì di accordarle soltanto una servitù.

INDICE

1. Introduzione 4
1.1. Premesse e incarico 4
1.2. Partecipanti alla procedura di consultazione 4
1.3. Osservazioni preliminari sulla composizione dei risultati 4
2. Ricapitolazione dei risultati della consultazione 5
2.1. Atteggiamento generale nei confronti dell'adeguamento del decreto federale concernente la rete delle strade nazionali 5
2.2. Pareri sulle singole domande 5
2.2.1. Linee fondamentali del progetto 6
2.2.2. Applicazione dei criteri e nuova rete 7
2.2.3. Copertura dei bisogni finanziari supplementari della Confederazione per la manutenzione e l'esercizio 9
2.2.4. Copertura dei bisogni finanziari supplementari della Confederazione per la sistemazione 10
2.2.5. Regolamentazione per i Cantoni privi di strade nazionali 10
2.2.6. Adeguamenti giuridici in materia di passaggio di proprietà 11
2.2.7. Adeguamenti giuridici concernenti la ripresa di progetti in corso 11
2.2.8. Altre osservazioni 12
3. Elenco dei partecipanti alla consultazione con pareri pervenuti 13
3.1. Cantoni 13
3.2. Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale 13
3.3. Associazioni 14
3.4. Altre 14

1. Introduzione

1.1. Premesse e incarico

Il decreto federale concernente la rete delle strade nazionali definisce i collegamenti viari di importanza nazionale. Oggi, a quasi 50 anni dalla sua entrata in vigore, è giunto il momento di sottoporlo a una revisione e a un aggiornamento integrale. Una sua verifica s'impone perché la pianificazione delle strade nazionali risale principalmente alla fine degli anni Cinquanta e per molti aspetti non risponde più ai bisogni attuali e futuri. Tale esigenza viene espressa anche in diversi interventi parlamentari e nel nuovo strumento di coordinamento «Piano settoriale dei trasporti». La verifica conferma integralmente la rete delle strade nazionali esistente, fatto salvo il tratto della N4 tra Sciaffusa e Bargen. Evidenzia però anche che la rete non soddisfa più in misura sufficiente i bisogni attuali e futuri degli agglomerati urbani di medie dimensioni nonché delle regioni periferiche della Svizzera. Per colmare queste lacune, il Consiglio federale propone l'inserimento di nuovi collegamenti nella rete delle strade nazionali per un totale di 400 chilometri. Si tratta esclusivamente di collegamenti stradali già esistenti.

Per la Confederazione, l'integrazione di tratti nel decreto concernente la rete delle strade nazionali comporta maggiori costi di esercizio, di manutenzione nonché di risanamento e sistemazione dei tratti trasferiti per un totale di circa 350 milioni di franchi all'anno. Le spese di esercizio e manutenzione, pari a 150 milioni di franchi all'anno, saranno compensate integralmente dalla Confederazione mediante una diminuzione dei contributi federali non direttamente vincolati alle opere nonché dei contributi globali per le strade principali versati ai Cantoni che cedono strade alla Confederazione. Per quanto riguarda le spese per la sistemazione dei tratti, la Confederazione propone di detrarre i costi dai contributi alle strade principali e da quelli non direttamente vincolati alle opere, in modo da coinvolgere tutti i Cantoni.

Il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) ha svolto, presso i Cantoni, i partiti rappresentati nell'Assemblea federale, le associazioni e le organizzazioni nazionali interessate, una procedura di consultazione sull'adeguamento del decreto federale concernente la rete delle strade nazionali. I documenti relativi alla procedura di consultazione sono stati inviati il 2 luglio 2008 e la procedura si è conclusa il 15 ottobre 2008[1].

1.2. Partecipanti alla procedura di consultazione

Il 15 ottobre 2008 erano pervenuti 67 pareri (cfr. n. 3 del rapporto). Alla consultazione hanno partecipato tutti i 26 Cantoni, 2 Conferenze cantonali, 5 partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale, 15 associazioni nazionali e 19 tra istituzioni e singoli.

1.3. Osservazioni preliminari sulla composizione dei risultati

Numerosi partecipanti si sono espressi più volte su alcune questioni centrali: una prima volta nella parte generale del parere, una seconda volta nella sezione del questionario riservata alla domanda specifica e spesso un'altra volta nel compendio del parere. Nel presente rapporto, le risposte multiple sono state considerate una volta sola, di norma nell'ambito della valutazione della risposta formulata nel questionario (n. 2.2).

Le proposte, a volte molto dettagliate, di modifiche, precisazioni e integrazioni sono state raggruppate e riportate in riferimento alle domande puntuali.

[1] Nella Costituzione del Cantone di Sciaffusa è prevista una votazione popolare obbligatoria sul parere espresso dal Consiglio di Stato in merito a modifiche della rete delle strade nazionali. La votazione, svolta il 30 novembre 2008, si è conclusa con una chiara conferma del parere del Consiglio di Stato.

2. Ricapitolazione dei risultati della consultazione

2.1. Atteggiamento generale nei confronti dell'adeguamento del decreto federale concernente la rete delle strade nazionali

- I partecipanti alla procedura di consultazione sono in grande maggioranza a favore dei criteri per l'attribuzione delle strade formulati nel Piano settoriale dei trasporti e dei conseguenti adeguamenti della rete.
- Una forte opposizione ha sollevato invece la compensazione dei costi supplementari che la Confederazione dovrebbe sostenere per l'esercizio e la manutenzione e in particolare per la sistemazione delle strade integrate nella rete. A meno che la modalità proposta non venga modificata, alcuni Cantoni preferiscono mantenere la rete così com'è con gli attuali sistemi di finanziamento.
- È ammessa eventualmente una compensazione dei costi supplementari unicamente per l'esercizio e la manutenzione delle strade integrate nella rete. I Cantoni ritengono tuttavia che i costi preventivati dalla Confederazione, pari a 150 milioni di franchi l'anno, rappresentino una stima eccessiva.
- Alcuni temono che l'integrazione della rete delle SN causi una più intensa sistemazione delle strade esistenti.
- Numerosi partecipanti alla consultazione ritengono che, per motivi di varia natura, non sia ammissibile utilizzare risorse di determinate voci del finanziamento speciale «traffico stradale» per finanziare compiti legati all'integrazione della rete. Temono infatti che ciò comporti un rinvio o la mancata esecuzione di compiti nei seguenti ambiti: esercizio, manutenzione, contributi direttamente vincolati alle opere, completamento della rete, eliminazione dei problemi di capacità sulle strade nazionali, traffico d'agglomerato e promozione dei trasporti pubblici.
- Hanno sollevato critiche anche il nuovo articolo 4*a* della legge sulle strade nazionali riguardante la modifica della classificazione delle strade nazionali di 3^{a} classe da parte del Consiglio federale e l'insufficiente forza referendaria del decreto concernente la rete delle SN.
- Una parte degli interpellati si è espressa a favore di un inserimento nella rete delle strade nazionali anche delle tratte con stazioni di carico per il traffico viaggiatori e del conseguente finanziamento dei costi di costruzione, esercizio e manutenzione di queste tratte attraverso il conto delle strade nazionali.
- Alcuni partecipanti regionali e locali non sono del tutto favorevoli agli inserimenti che avrebbero un impatto diretto sul loro territorio né alle relative pianificazioni o progetti di costruzione che i Cantoni hanno elaborato.

2.2. Pareri sulle singole domande

I seguenti capitoli si riferiscono alle domande del questionario. La domanda viene di volta in volta riportata all'inizio del capitolo. La Conferenza svizzera dei direttori delle pubbliche costruzioni, della pianificazione del territorio e dell'ambiente (DCPA) e la Conferenza dei direttori cantonali delle finanze (CDCF) sono state annoverate insieme ai Cantoni dato che i pareri delle une e degli altri coincidono quasi completamente.

2.2.1. Linee fondamentali del progetto

«Condivide le linee fondamentali del progetto?»

La varietà dei contenuti (definizione della rete delle strade nazionali, finanziamento, aspetti giuridici) ha messo un po' in ombra i pareri concernenti le linee fondamentali. Si può tuttavia almeno in parte risalirvi analizzando le risposte ai blocchi di domande di seguito elencati. L'analisi e il riepilogo delle risposte alla domanda in oggetto richiedono quindi una certa prudenza, ragion per cui sono state suddivise nelle categorie: «tendenzialmente d'accordo» e «tendenzialmente contrario». Rispondendo alla domanda sulle linee fondamentali, molti interpellati hanno inoltre affrontato direttamente le tematiche di cui ai numeri 2.2.2, 2.2.3 e 2.2.4. Si rimanda pertanto all'analisi dettagliata di queste domande nei capitoli successivi, in particolare per quanto riguarda gli altri pareri.

Interpellati	Tendenzialmente d'accordo	Tendenzialmente contrario	Nessuna risposta
• Cantoni (e DCPA, CDCF)	12	13	3
• Partiti	3	2	0
• Associazioni nazionali	10	5	0
• Altri (partiti e associazioni regionali, Comuni, privati)	5	8	6

Dall'interpretazione complessiva dei pareri risulta che i Cantoni, la DCPA e la CDCF vedono di buon occhio l'adeguamento del decreto concernente la rete delle strade nazionali sulla base di una verifica sistematica. Viene approvata l'applicazione di criteri uniformi per definire la rete conformemente al Piano settoriale dei trasporti. Per quanto riguarda il finanziamento proposto tramite una soluzione di compensazione, i Cantoni GR, TG, SG e BL sono contrari a integrazioni della rete delle SN nel loro territorio. I Cantoni TG, GE, FR e BE contestano il progetto stesso. Numerosi Cantoni richiedono che, una volta chiarite le modalità di finanziamento, si svolga una nuova indagine conoscitiva o consultazione presso i Cantoni.

I partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale hanno interpretato e valutato le linee fondamentali del progetto in modo alquanto differenziato tra loro.

- L'Unione democratica di centro (UDC) respinge in sostanza l'adeguamento del decreto concernente la rete delle strade nazionali a causa del modello di finanziamento proposto, cioè tramite compensazione. Inoltre, secondo l'UDC ci si dovrebbe concentrare per ora sul completamento della rete e sull'eliminazione dei problemi di capacità sulle strade nazionali, e soltanto in seguito dedicarsi all'ampliamento della rete. Si richiede altresì di bloccare la sottrazione allo scopo delle tasse stradali a destinazione vincolata [a favore dei trasporti pubblici].
- Il Partito liberale radicale svizzero (PLR) è favorevole al progetto e ritiene che i costi per l'esercizio e la manutenzione possono, a determinate condizioni, essere compensati. Per la parte riguardante la sistemazione invece, respinge la proposta di finanziamento alla luce della nuova impostazione della perequazione finanziaria e della ripartizione dei compiti tra Confederazione e Cantoni (NPC). Il PLR richiede inoltre una visione d'insieme sulle strade e auspica procedure più rapide per l'autorizzazione di progetti riguardanti le strade nazionali.
- Il Partito popolare democratico (PPD) approva il progetto ma chiede maggiore trasparenza e più informazioni sui potenziali progetti di sistemazione. Il PDC vede nella compensazione dei costi per l'esercizio e la manutenzione una compensazione tra i nuovi compiti e le entrate supplementari della Confederazione, ma considera problematica la compensazione dei costi supplementari che la Confederazione dovrebbe sostenere per i lavori di sistemazione.
- Il Partito socialista svizzero (PSS) approva il progetto nella misura in cui la nuova regolamentazione si applichi soltanto alla competenza per i tratti interessati. Il PSS respinge l'elaborazione di un ulteriore programma di sistemazione delle strade in seguito all'adeguamento del decreto concernente la rete delle strade nazionali. Ritiene altresì che i progetti di sistemazione debbano essere più trasparenti e documentati e chiede che i Cantoni continuino a ricevere gli stessi fondi per adempiere i compiti sulla rete delle strade principali svizzere e che non ne risulti quindi nessun onere supplementare a carico della Confederazione. Sostanzialmente il PSS punta a un cambiamento di comportamento nella mobilità all'insegna di un maggiore utilizzo dei trasporti pubblici, del traffico lento nonché

dell'attuazione degli obiettivi di sostenibilità e di protezione del clima nel traffico stradale. Chiede inoltre che i fondi necessari provengano da nuove fonti di finanziamento, come per esempio il *Road Pricing*.

- I Verdi, Partito ecologista svizzero, sono contrari al progetto essendo questo in contraddizione con la strategia del partito. Questo partito lamenta che i criteri previsti dal Piano settoriale dei trasporti non siano documentabili. Condivide invece la proposta secondo cui l'adeguamento del decreto non debba incidere sul bilancio della Confederazione. Il nuovo articolo 4*a* (che dà facoltà al Consiglio federale di modificare la classificazione di una strada nazionale) è respinto. Il partito ricorda infine che le decisioni su progetti di sistemazione votate dalla popolazione cantonale non possono essere invalidate.

2.2.2. Applicazione dei criteri e nuova rete

«È d'accordo con l'applicazione dei criteri e con la conseguente aggiunta di collegamenti stradali esistenti alla rete delle strade nazionali?»

Interpellati	Sì	No	n. r.
• Cantoni (e DCPA, CDCF)	23	2	3
• Partiti	3	2	0
• Associazioni nazionali	10	4	1
• Altri (partiti e associazioni regionali, Comuni, privati)	6	9	4

I criteri stabiliti nel Piano settoriale dei trasporti per definire la rete delle strade nazionali sono approvati da un'ampia maggioranza. I Cantoni TG e FR sono tuttavia contrari alla rete che ne risulta. Il tracciato proposto della H10 è il motivo del disaccordo da parte del Cantone FR, secondo cui il tracciato del collegamento Berna - Neuchâtel deve essere fissato via Müntschemier (attraverso il viadotto di Kerzers). Se il viadotto di Kerzers resta di proprietà della Confederazione e vengono adottate ulteriori misure d'accompagnamento, il Cantone FR è disposto ad accettare il tracciato via Murten - Ins. Inoltre, chiede che i tratti Murten - Düdingen e Friburgo - Payerne vengano integrati nella rete delle strade nazionali. Il Cantone TG chiede, come già in occasione dell'indagine conoscitiva relativa al Piano settoriale dei trasporti, che anziché la Bodenseestrasse (T13) venga inserita nella rete delle strade nazionali la Thurtalstrasse (T14), dal raccordo autostradale N7 Bonau fino a Romanshorn. Per quanto riguarda la T13, secondo il Cantone TG devono essere trasferiti nella rete delle strade nazionali i tratti Kreuzlingen-Nord - Bottighofen e Romanshorn - Arbon-Ovest. Anche altri Cantoni (ZH, BE, GL, ZG, FR, BL, SH, SG, AG, TG, TI, VD, GE) chiedono, pur approvando i criteri, l'inserimento di altri tratti nella rete. Queste integrazioni sono giustificate da una libera interpretazione dei criteri oppure da casi particolari della rete stradale e del collegamento (territoriale) attraverso le strade nazionali.

Nel dettaglio i Cantoni richiedono i seguenti adeguamenti:

CT	**Tratto stradale**	**Adeguamento richiesto (incl. motivazione)**
ZH	Autostrada del Glattal (collegamento dall'area di Brüttisellen all'area di Zurigo Nord: in alternativa, anche alla N1) • Lunghezza ca. / min. 5 km	Inserimento nella rete delle SN, eliminazione dei problemi di capacità sulle strade nazionali con l'obiettivo di separare il traffico di origine/destinazione e transito.
BE	Accesso autostradale Alta Argovia (Langenthal), • lunghezza ca. 8 km	Inserimento nella rete delle SN. Criteri del Piano settoriale soddisfatti dal punto di vista del Cantone. Collegamento stradale alla A1 ridondante tra Rothrist e Berna.
BE	Accesso autostradale «unteres Emmental» (Burgdorf) • Lunghezza ca. 2,5 km, con attraversamento della città di ca. 8 km	Inserimento nella rete delle SN. Criteri del Piano settoriale soddisfatti dal punto di vista del Cantone. Raccordo agglomerato Burgdorf e «unteres Emmental» alla A1. Permette un'ampia circonvallazione dell'agglomerato di Berna in direzione Oberland.
GL	Fine a Glarona • Lunghezza ca. 2 km	Fissare la fine a sud di Glarona. Il Cantone GL chiede pari trattamento rispetto ad altri capoluoghi cantonali.

ZG	Raccordo capoluogo cantonale Zugo (accesso nord di Zugo) • Lunghezza ca. 2,5 km	Inserimento dell'accesso nord nella rete delle SN. Il collegamento proposto non è abbastanza diretto.
FR	Tracciato Seeland H10, viadotto di Kerzers • Differenza ca. +2 km	Da preferire il tratto Kerzers – Müntschemier (stato prima dell'EXPO.02). Se il viadotto di Kerzers resterà in ogni caso di proprietà della Confederazione, il Cantone può accettare l'inserimento del tratto Murten – Ins nella rete delle SN. Confederazione. In questo caso vanno adottate misure d'accompagnamento, in particolare è necessario procedere a un miglioramento delle opere di raccordo della N1 a Löwenberg. È inoltre indispensabile che il tratto Murten – Ins possa garantire funzioni di accesso anche in futuro.
FR	Murten - Düdingen • Lunghezza ca. 15 km	Inserimento nella rete delle SN. Secondo FR soddisfa i criteri del Piano settoriale 3 (collegare fra loro gli agglomerati di medie e grandi dimensioni) e 6 (ridondanza).
FR/ VD	Friburgo - Payerne (- Yverdon-les-Bains) • Lunghezza ca. 20 km	Inserimento nella rete delle SN. Secondo FR/VD soddisfa i criteri del Piano settoriale 3 (collegare fra loro gli agglomerati di medie e grandi dimensioni) e 6 (ridondanza).
BL	H2 Pratteln - Liestal • Lunghezza ca. 10 km	Nessun inserimento nella rete delle SN nel caso in cui non siano soddisfatte le condizioni (per es. finanziamento da parte della Confederazione, diritto di essere consultato in caso di sistemazioni).
BL	H18 Basilea - Delémont • Lunghezza ca. 38 km	Nessun inserimento nella rete delle SN nel caso in cui non siano soddisfatte le condizioni (per es. finanziamento da parte della Confederazione, diritto di essere consultato in caso di sistemazioni).
BL	Tunnel di Chienberg (Sissach) • Lunghezza ca. 3 km	Inserimento nella rete delle SN come parte integrante del raccordo di Sissach e della ridondanza alla A2.
BL	H3 Pratteln - Auhafen, Rheinfelderstrasse • Lunghezza ca. 2,5 km	Inserimento nella rete delle SN per l'allacciamento del Rheinhafen Au (Comune di Muttenz) come impianto di trasporto di importanza nazionale.
SH	Sciaffusa - Bargen • Lunghezza ca. 15 km	Ammortizzazione finanziaria dell'eliminazione dalla rete delle SN (trasformazione) poiché, con l'eliminazione dalla N4, due strade cantonali parallele in un territorio poco popolato sono inadeguate e troppo costose da mantenere. Vignetta non obbligatoria sulla J15.
SH	Zona diramazione Mutzentäli • Lunghezza ca. 0,8 km	Aggiornamento dei punti di collegamento, mantenimento del tratto diramazione 3 Mutzentäli fino all'attuale raccordo 2 Sciaffusa-Schweizersbild perché ha la stessa importanza del tratto della diramazione 3 Mutzentäli fino all'attuale raccordo Sciaffusa-Herblingen.
SG	A3b via d'accesso di Schmerikon (Rüti ZH – Reichenburg) • Lunghezza ca. 17 km	Non nuovo inserimento ma aggiornamento del decreto concernente la rete perché costruita e gestita con i fondi delle strade nazionali (mantenimento dello status quo).
AG	Coblenza (valle inferiore dell'Aare) - alla A1 raccordo di Neuenhof • Lunghezza ca. 23 km - e alla A3 raccordo Brugg / Lupfig • Lunghezza ca. 10 km	Inserimento nella rete delle SN. Definizione come caso particolare nella rete di base per le relazioni funzionali sovraregionali della strada. Sistemazione con un finanziamento speciale. Il pedaggio a Coblenza riveste importanza nazionale (3° posto dopo BS/Weil e Thayngen).
AG	T5/N32 Hunzenschwil-Aarau • Lunghezza ca. 1 km	Il punto di inizio occidentale deve trovarsi nei pressi della Rohrerstrasse.
TG	T14 Bonau - Romanshorn • Lunghezza ca. 29 km	Inserimento nella rete delle SN al posto della T13 (Bodenseestrasse). Migliori possibilità di allacciamento, decongestionare la Seestrasse dal traffico di transito internazionale

		N13. Segmenti mantenuti della T13 per la rete delle SN: • Kreuzlingen Nord - Bottighofen • Romanshorn - Arbon Ovest.
TG /SG	Arbon-Ovest - Meggenhus • Lunghezza ca. 8 km	Inserire in ogni caso nella rete delle SN perché costruita e gestita con i fondi delle strade nazionali (mantenimento dello status quo).
TI	Mendrisio - Stabio • Lunghezza ca. 3 km	Non nuovo inserimento, ma aggiornamento del decreto concernente la rete. DTF 112 lb 543: Mendrisio – Stabio già strada nazionale; completamento fino a Gaggiolo solo 3 km.
TI	Bellinzona - Locarno fino ad Ascona • Lunghezza 8 km	Prolungamento del tratto fino ad Ascona. Motivazione sulla base di vari criteri del Piano settoriale dei trasporti.
GE	Traversée du Lac (variante non ancora chiara) • Lunghezza ca. 8 km	Inserimento nella rete delle SN come elemento per garantire la ridondanza (Piano settoriale dei trasporti).

Oltre alle richieste di completamento e modifica della rete avanzate dai Cantoni, una cerchia ristretta di partecipanti alla consultazione (ATA, I Verdi, WWF, Greenpeace) ha avanzato riserve nei confronti dei criteri utilizzati per motivi di varia natura.

I partecipanti regionali si esprimono sui seguenti elementi della rete:

- H10: il «Verband der Gemeinden des Seebezirks» chiede che, anziché la H10 via Löwenberg, sia inserito nella rete delle SN il collegamento attraverso il viadotto di Kerzers – Müntschemier – Ins come collegamento verso Neuchâtel.
- Mendrisio – Stabio – Gaggiolo: fatta eccezione per il Comitato Stabio Est, varie organizzazioni locali hanno un atteggiamento molto critico nei confronti dell'aggiunta di questo tratto nella rete.
- Collegamento Locarno – Bellinzona: l'ATA Ticino e il PS TI sono molto critici anche nei confronti dell'inserimento di questo tratto perché lo ritengono in concorrenza con l'offerta dei trasporti pubblici.
- Oberlandstrasse (N34): l'ATA di Zurigo, LEO e un privato sono contrari all'inserimento della Oberlandstrasse nella rete delle SN. Il ricongiungimento dell'autostrada Oberuster - Betzholz deve essere sottoposto a referendum facoltativo.
- Tratte ferroviarie con stazioni di carico per auto: l'ATA VS e l'ATA GR richiedono l'aggiunta delle tratte ferroviarie di Simplon, Lötschberg e Vereina. Le sezioni cantonali mirano così a finanziare i costi per le tratte con stazioni di carico mediante i fondi per le strade nazionali.

2.2.3. Copertura dei bisogni finanziari supplementari della Confederazione per la manutenzione e l'esercizio

«Come valuta le procedure proposte per la copertura dei bisogni finanziari supplementari della Confederazione:

a) in materia di manutenzione ed esercizio?»

Interpellati	Sì	No	n. r.
• Cantoni (e DCPA, CDCF)	0	27	1
• Partiti	3	1	1
• Associazioni nazionali	5	4	6
• Altri (partiti e associazioni regionali, Comuni, privati)	7	5	7

I Cantoni direttamente interessati nonché la DCPA e la CDCF respingono categoricamente la soluzione di finanziamento attraverso la compensazione. La maggior parte lamenta che i costi stimati dalla Confederazione siano troppo elevati. La proposta della compensazione è respinta anche perché in contraddizione con la NPC. Secondo i Cantoni, la DCPA e la CDCF, una compensazione compor-

terebbe la rottura, a sfavore dei Cantoni, del nuovo equilibrio creato all'inizio del 2008. Anche i partiti politici nella loro argomentazione fanno riferimento alla NPC: per l'UDC la compensazione non è attuabile; il PLR, il PDC e il PSS ritengono invece che sia possibile soltanto per l'esercizio e la manutenzione dei nuovi tratti di strade nazionali. I partiti sono dell'opinione che alla compensazione debbano contribuire soltanto i Cantoni interessati.

Alcuni degli interpellati hanno proposto che, per un periodo di transizione, si utilizzino per la compensazione le eccedenze accantonate nel finanziamento speciale «traffico stradale», mantenendo comunque una riserva di fluttuazione di circa 500 milioni di franchi. Questa procedura permetterebbe di stabilire in una fase transitoria l'importo, oggetto di controversie, dei costi di manutenzione e d'esercizio.

Alcuni partecipanti alla consultazione non hanno formulato alcun parere spiegando che a questa domanda possono rispondere in modo appropriato soltanto i Cantoni interessati.

2.2.4. Copertura dei bisogni finanziari supplementari della Confederazione per la sistemazione

«Come valuta le procedure proposte per la copertura dei bisogni finanziari supplementari della Confederazione:

b) in materia di sistemazione?»

Interpellati	Sì	No	n. r.
• Cantoni (e DCPA, CDCF)	0	28	0
• Partiti	0	4	1
• Associazioni nazionali	1	7	7
• Altri (partiti e associazioni regionali, Comuni, privati)	6	6	7

La maggior parte dei partecipanti respinge la proposta. Il motivo è riconducibile alla non conformità con la NPC. I pochi a favore hanno fatto riferimento alla necessaria neutralità per il bilancio della Confederazione. Alcuni interpellati non hanno formulato alcun parere spiegando che a questa domanda possono rispondere in modo appropriato soltanto i Cantoni interessati.

Alcuni interpellati criticano l'insufficiente trasparenza nella presentazione dei potenziali progetti di sistemazione che impedisce di valutare in maniera conclusiva la copertura finanziaria della sistemazione e chiedono pertanto una visione d'insieme sull'ulteriore sviluppo della rete delle SN (completamento della rete, eliminazione dei problemi di capacità sulle strade nazionali, sistemazione della rete, integrazioni della rete). Alcuni auspicano inoltre che questa visione diventi parte di una pianificazione vincolante di investimento delle strade nazionali.

Il SAB propone di modificare la chiave di ripartizione tra la cassa generale della Confederazione e il finanziamento speciale «traffico stradale» dei proventi dall'imposta sugli oli minerali a favore del secondo, spiegando che in passato la cassa generale della Confederazione, in seguito al forte aumento dei prezzi delle materie prime per i carburanti, ha realizzato elevate entrate supplementari attraverso l'imposta sul valore aggiunto e continuerà probabilmente a realizzarne.

2.2.5. Regolamentazione per i Cantoni privi di strade nazionali

«È d'accordo con la regolamentazione proposta per i Cantoni privi di strade nazionali?»

Interpellati	Sì	No	n. r.
• Cantoni (e DCPA, CDCF)	18	1	9
• Partiti	3	0	2
• Associazioni nazionali	7	0	8
• Altri (partiti e associazioni regionali, Comuni e privati)	4	0	15

La regolamentazione proposta ha incontrato ampio consenso. Soltanto il Cantone BL considera la soluzione poco chiara e non realizzabile ed è contrariato dal fatto che, con il passaggio di proprietà delle strade nazionali prevista dalla NPC, i Cantoni privi di strade nazionali non siano tenuti a cedere gratuitamente alla Confederazione tratti di strade nazionali. Inoltre, il Cantone BL non trova giusto che

questi Cantoni continuino a essere esonerati dai costi per le opere sulle SN: dato che anche loro beneficiano delle strade nazionali, dovrebbero contribuire come gli altri alle prestazioni di compensazione.

Qualche altro partecipante alla consultazione condivide questa soluzione. Altri non hanno formulato alcun parere spiegando che a questa domanda possono rispondere in modo appropriato soltanto i Cantoni interessati.

2.2.6. Adeguamenti giuridici in materia di passaggio di proprietà

«Come valuta gli adeguamenti giuridici proposti (passaggio di proprietà)?»

Interpellati	Sì	No	n. r.
• Cantoni (e DCPA, CDCF)	22	0	6
• Partiti	3	1	1
• Associazioni nazionali	10	1	4
• Altri (partiti e associazioni regionali, comuni, privati)	5	4	10

Gli adeguamenti giuridici proposti hanno incontrato un ampio consenso. Si richiede che i Cantoni abbiano il diritto di essere consultati sulla questione riguardante la delimitazione dettagliata della rete (ZH) e che sia elaborata una procedura più rapida per evitare l'insorgere di situazioni poco chiare in merito alle competenze. L'Unione delle Città svizzere sottolinea che le linee elettriche di servizio al di sotto della superficie stradale devono rimanere di proprietà delle Città e propone, come soluzione alternativa, di accordare alla Confederazione una servitù, annullando quindi il passaggio di proprietà.

Il Cantone BL richiede un indennizzo per l'acquisto di terreno dei Cantoni e l'introduzione di un termine transitorio, per esempio di 5 anni, per i progetti non ancora legalmente validi. Il Cantone BL ritiene inoltre che il passaggio di proprietà comporti ammortamenti straordinari per il Cantone e che si debbano pertanto proporre soluzioni finanziariamente sostenibili. La Camera di commercio dei Cantoni di Basilea Città e Basilea Campagna e il Comitato «Pro Route fédérale Bâle-Jura» condividono questa posizione. Il Cantone VD richiede che siano chiaramente indicate le concrete ripercussioni sui Cantoni.

Tra gli altri partecipanti alcuni si oppongono alla regolamentazione sancita nell'art. 4*a* della legge federale sulle strade nazionali (LSN), in base alla quale il Consiglio federale ha la competenza di modificare la classificazione delle strade nazionali. Lamentano che, in questo modo, le modifiche operate non saranno sottoponibili a referendum e temono che la Confederazione realizzi sui nuovi tratti della rete progetti precedentemente respinti a livello cantonale.

2.2.7. Adeguamenti giuridici concernenti la ripresa di progetti in corso

«Come valuta gli adeguamenti giuridici proposti (ripresa di progetti in corso?»

Interpellati	Sì	No	n. r.
• Cantoni (e DCPA, CDCF)	20	1	7
• Partiti	3	0	2
• Associazioni nazionali	8	0	7
• Altri (partiti e associazioni regionali, Comuni, privati)	4	4	11

La maggior parte dei Cantoni, dei partiti e delle associazioni nazionali è favorevole alla proposta. Il Cantone BL propone che, nella ripresa dei progetti in corso, il Cantone rimanga il committente, ma che la Confederazione assuma interamente l'onere del finanziamento. L'obiettivo è di evitare qualsiasi interruzione dei lavori di pianificazione ed esecuzione.

2.2.8. Altre osservazioni

«Quali altre osservazioni desiderate fare sul progetto?»

- L'Unione delle Città svizzere ritiene che non siano state ponderate a sufficienza le ripercussioni sulle Città e sui Comuni. A livello urbano, prima dell'applicazione della NPC, la gestione delle strade nazionali era in parte di competenza delle Città. A fronte delle limitazioni territoriali delle Città, l'Unione delle Città svizzere chiede che siano autorizzati parametri di dimensionamento ridotti.
- L'Iniziativa delle Alpi ritiene eccessivo l'incremento dell'organico dell'USTRA e richiede che non si creino più di 30 nuovi posti di lavoro. Sostiene inoltre che l'organico dell'UFAM debba invece essere incrementato non di uno, bensì di tre posti per poter garantire la verifica dei progetti riguardanti le strade nazionali.
- Diversi partecipanti alla consultazione (I Verdi, ATA, WWF e altri) sono contrari all'inserimento di una parte consistente delle strade nazionali di terza classe (Hirzelstrasse, H10 Seeland, Zürcheroberlandstrasse, T13 Bodenseestrasse, Locarno-Bellinzona, H18 Laufental, H17 via d'accesso di Glarona), partendo dal presupposto che, in virtù dell'articolo 4*a*, rientrerebbe nelle competenze del Consiglio federale anche la possibilità di modificare la classificazione delle strade di terza classe. Respingendo l'inserimento di questi tratti nella rete delle SN si vuole impedire che gli stessi siano trasformati in strade più efficienti. Con questa presa di posizione i partecipanti vogliono inoltre rispettare la volontà popolare (espressa nelle regioni e nei Cantoni) contraria ai lavori di sistemazione a livello nazionale. Strettamente collegata è altresì la richiesta che il decreto concernente la rete venga integrato, per esempio quale allegato, nella legge sulle strade nazionali e possa quindi essere oggetto di referendum.
- Alcuni partecipanti alla consultazione richiedono che, contemporaneamente all'adeguamento della rete delle SN, venga definita la rete delle strade principali; quest'ultima sarà infatti accorciata in seguito al trasferimento di una parte consistente di strade principali nella rete delle SN. All'accorciamento si contrappone l'inserimento di nuove strade nella rete delle strade principali, sempre sulla base dei criteri contenuti nel Piano settoriale dei trasporti. In entrambi i casi (eliminazione o inserimento nella rete delle strade principali) i principali interessati, soprattutto sotto il profilo finanziario, saranno i Cantoni. Sono state quindi presentate anche alcune domande per l'inserimento di nuovi tratti nella rete delle strade principali.

3. Elenco dei partecipanti alla consultazione con pareri pervenuti

3.1. Cantoni

- Consiglio di Stato del Cantone di Zurigo
- Consiglio di Stato del Cantone di Berna
- Consiglio di Stato del Cantone di Lucerna
- Landamano e Consiglio di Stato del Cantone di Uri
- Consiglio di Stato del Cantone di Svitto
- Consiglio di Stato del Cantone di Obvaldo
- Landamano e Consiglio di Stato del Cantone di Nidvaldo
- Consiglio di Stato del Cantone di Glarona
- Consiglio di Stato del Cantone di Zugo
- Consiglio di Stato del Cantone di Friburgo
- Consiglio di Stato del Cantone di Soletta
- Consiglio di Stato del Cantone di Basilea Città
- Consiglio di Stato del Cantone di Basilea Campagna
- Consiglio di Stato del Cantone di Sciaffusa
- Consiglio di Stato del Cantone di Appenzello Esterno
- Landamano e Consiglio di Stato del Cantone di Appenzello Interno
- Governo del Cantone di San Gallo
- Governo del Cantone dei Grigioni
- Consiglio di Stato del Cantone di Argovia
- Consiglio di Stato del Cantone di Turgovia
- Consiglio di Stato del Cantone Ticino
- Consiglio di Stato del Cantone di Vaud
- Consiglio di Stato del Cantone del Vallese
- Consiglio di Stato del Cantone di Neuchâtel
- Consiglio di Stato del Cantone di Ginevra
- Consiglio di Stato del Cantone del Giura
- Conferenza dei direttori cantonali delle finanze (CDCF)
- Conferenza svizzera dei direttori delle pubbliche costruzioni, della pianificazione del territorio e della protezione dell’ambiente (DCPA)

3.2. Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale

- Partito popolare democratico (PPD)
- Partito liberale radicale svizzero (PLR)
- Partito socialista svizzero (PSS)
- Unione democratica di centro (UDC)
- I Verdi, Partito ecologista svizzero (I Verdi)

3.3. Associazioni

- Associazione dei comuni svizzeri (SGemV), Solothurnstrasse 22, 3322 Urtenen-Schönbühl
- Unione delle Città svizzera (UCS), Florastrasse 13, 3000 Berna 6
- Gruppo svizzero per le regioni di montagna (SAB), Seilerstrasse 4, 3001 Berna
- Sindacato del personale dei trasporti (SEV), Segreteria centrale, Steinerstrasse 35, 3000 Berna 6
- economiesuisse, Federazione delle imprese svizzere, Hegibachstrasse 47, 8032 Zurigo
- Unione svizzera delle arti e mestieri (USAM) Schwarztorstrasse 26, 3001 Berna
- Sede centrale TCS, politica & economia, Chemin de Blandonnet 4, 1214 Vernier/Ginevra
- Associazione svizzera del traffico (AST), Aarbergergasse 61, 3001 Berna
- Iniziativa delle Alpi, Herrengasse 2, 6460 Altdorf 1
- WWF Svizzera, Hohlstrasse 110, Casella postale, 8010 Zurigo
- Greenpeace Svizzera, Casella postale, 8031 Zurigo
- Associazione Infra, Weinbergstrasse 49, 8042 Zurigo
- Centre Patronal, Route du Lac 2, 1094 Paudex
- Federazione svizzera del traffico stradale (FRS), Mittelstrasse 32, Casella postale 8224, 3001 Berna
- Unione professionale svizzera dell'automobile (UPSA), Mittelstrasse 32, 3001 Berna

3.4. Altre

Comuni
- Consiglio amministrativo della Città di Ginevra, Palais Eynard, Rue de la Croix-Rouge 4, 1211 Ginevra 3

Organizzazioni regionali
- Comitato a favore del completamento della Superstrada Stabio est – Gaggiolo SPA 394, CP 461, 6902 Paradiso
- «Verband der Gemeinden des Seebezirks», Route de la Ritta 1, 1789 Lugnorre
- Comitato «Pro Route fédérale Bâle-Jura», In den Reben 15, 4203 Grellingen
- Comitato contro la superstrada Stabio est – Giaggiolo, Casella Postale 78, 6854 San Pietro
- Partito Socialista, Sezione ticinese del PSS, Piazza Governo 4, 6500 Bellinzona
- Associazione Traffico e Ambiente ATA, Sezione della Svizzera italiana, Piazza Indipendenza 6, 6501 Bellinzona
- Associazione Traffico e Ambiente (ATA), Sezione di Argovia, Asylstrasse 1, 5000 Argovia
- Associazione Traffico e Ambiente (ATA), Sezione di Zurigo, Zypressenstrasse 76, Casella postale 1179, 8040 Zurigo
- Associazione Traffico e Ambiente (ATA), Sezione del Vallese, Ebnetstrasse 21, 3982 Bitach
- Associazione Traffico e Ambiente (ATA), Sezione dei Grigioni, Segantinistrasse 19, 7000 Coira
- Federazione delle imprese romande, 98, rue de Saint-Jean, Casella postale 5278, 1211 Ginevra
- Partito ecologista svizzero (PES), Sezione del Mendrisiotto
- «Lebensraum Oberland» (LEO), Casella postale 1036, 8620 Wetzikon
- Camera di commercio dei Cantoni di Basilea Città e Basilea Campagna, «Verband der Industrie-, Handels- und Dienstleistungsfirmen» di Basilea Città e Basilea Campagna, Aeschenvorstadt 67, Casella postale, 4010 Basel
- Partito Socialista Sezione di Mendrisio, Casella postale 145, 6850 Mendrisio-Borga

Privati
- BLS AG, Genfergasse 11, 3001 Berna
- Cereghetti Claudio, Via Motta 40, 6826 Riva San Vitale
- Kündig-Albrecht Hansruedi, Hofstrasse 95, 8620 Wetzikon