



Progetto relativo al limite di spesa 2020-2023 per l'esercizio, la manutenzione e la sistemazione intesa come interventi di adeguamento delle strade nazionali nonché alle grandi opere sulla rete e alla fase di potenziamento 2019 incluso il relativo credito d'impegno

Rapporto sui risultati della consultazione

INDICE

1.	Introduzione	3
1.1.	Contesto	3
1.2.	Partecipanti alla procedura di consultazione	3
1.3.	Osservazioni preliminari sulla composizione dei risultati	3
2.	Sintesi dei risultati	4
3.	Analisi dei pareri sulla base del questionario	6
3.1.	Punti essenziali del progetto	6
3.2.	Argomenti considerati solo marginalmente	6
3.3.	Limite di spesa 2020–2023 per l'esercizio, la manutenzione e la sistemazione intesa come interventi di adeguamento delle strade nazionali	7
3.4.	Criteri di definizione di «grande opera»	8
3.5.	Assegnazione della seconda canna della galleria stradale del San Gottardo alle grandi opere	8
3.6.	Prospettiva a lungo termine	8
3.7.	Completezza di PROSTRA	9
3.8.	Assegnazione dei progetti agli orizzonti realizzativi e alla fase di potenziamento 2019	10
3.9.	Altre osservazioni	10
4.	Allegato 1: Elenco dei pareri pervenuti	12
5.	Allegato 2: Questionario sul progetto posto in consultazione	15

1. Introduzione

1.1. Contesto

Il 17 gennaio 2018 il Consiglio federale ha incaricato il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) di svolgere una consultazione sul «Progetto relativo al limite di spesa 2020-2023 per l'esercizio, la manutenzione e la sistemazione intesa come interventi di adeguamento delle strade nazionali nonché alle grandi opere sulla rete e alla fase di potenziamento 2019 incluso il relativo credito d'impegno», avviata il 17 gennaio 2018 e conclusasi il 30 aprile dello stesso anno. Sono stati invitati a partecipare i Cantoni, i partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale, le associazioni economiche e le organizzazioni operanti a livello nazionale, le associazioni mantello di Comuni, città e regioni di montagna, oltre ad altri soggetti interessati.

1.2. Partecipanti alla procedura di consultazione

Nel complesso sono stati espressi 92 pareri (cfr. punto 4).

Alla consultazione hanno preso parte 25 Cantoni, la Conferenza svizzera dei direttori delle pubbliche costruzioni, della pianificazione del territorio e dell'ambiente (DCPA), sette dei partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale e tre partiti cantonali. Si sono inoltre espresse tre associazioni mantello operanti a livello nazionale di Comuni, città e regioni di montagna, cinque dell'economia e 28 organizzazioni e associazioni, principalmente dei settori di trasporti, economia, ambiente e paesaggio. Infine, hanno partecipato anche 20 città, Comuni, agglomerati e regioni.

1.3. Osservazioni preliminari sulla composizione dei risultati

Le proposte di modifiche, precisazioni e integrazioni pervenute, a volte lunghe e articolate, sono sintetizzate di seguito e riportate in riferimento ai punti principali.

Numerosi soggetti consultati si sono espressi più volte sulle questioni essenziali e sulle proprie esigenze: ad esempio una prima volta nella parte centrale del loro parere e una seconda nelle risposte al questionario; alcuni aspetti, poi, si ritrovano in più di una risposta. Alcuni dei partecipanti si sono espressi solo in merito a determinati elementi del progetto, altri su argomenti che non riguardano o riguardano solo tangenzialmente il progetto. Nel presente rapporto, non si è tenuto conto di questi ultimi pareri, mentre sono stati approfonditi una sola volta i riferimenti multipli.

2. Sintesi dei risultati

Ampio consenso sui contenuti del progetto

Il progetto trova ampio consenso presso i consultati. La necessità di stanziare risorse finanziarie per l'esercizio, la manutenzione e la sistemazione (intesa sia come adeguamento sia come potenziamento) della rete viene sostenuta da un'ampia maggioranza. Alcuni partecipanti sottolineano la richiesta di dare priorità all'esercizio e alla manutenzione, chiedendo un certo contenimento nell'opera di potenziamento delle strade nazionali. Un ristretto numero di interessati esprime un'opposizione di principio a qualsiasi incremento di capacità e chiede una sistematica promozione dei mezzi di trasporto alternativi.

Riflessione approfondita sulla problematica del basso tasso di occupazione dei veicoli

Alcuni fanno osservare che l'automazione dei veicoli renderà superflui determinati interventi di potenziamento e richiedono affermazioni più precise in merito all'impatto previsto. Numerosi partecipanti richiamano il tema del basso coefficiente di occupazione dei veicoli, criticandone l'insufficiente attenzione dedicatagli nel rapporto esplicativo. In vista dell'aggiornamento del progetto tra quattro anni, la Confederazione dovrà esaminare in maniera più approfondita la problematica e definire delle misure al riguardo.

Indicazioni concrete su progetti in corso, costruzione di nuovi svincoli e risanamento di quelli esistenti

Numerosi partecipanti (in particolare i Cantoni) chiedono l'attuazione di misure concrete sulla rete nazionale situata nel loro territorio, in particolare interventi di risanamento/ampliamento degli svincoli esistenti e la costruzione di nuovi. In alcuni riscontri si lamenta la vaghezza circa le modalità, il finanziamento e la tempistica degli interventi. La DCPA e numerosi Cantoni chiedono inoltre che venga integrata nel PROSTRA la tematica degli svincoli sulle strade nazionali.

Pari trattamento di tratti esistenti e tratti che saranno integrati nella rete nazionale dal 1° gennaio 2020 (tratti NEB)

Il fatto che i mezzi accantonati per i tratti NEB siano indicati separatamente e che, fatta eccezione per tre progetti, gli interventi di ampliamento su questi tratti non possano ancora essere parte integrante del PROSTRA suscita molte reazioni. La maggioranza chiede che nel prossimo aggiornamento, tra quattro anni, non si distingua tra la rete esistente delle strade nazionali e i tratti che si aggiungeranno, altri insistono sull'eliminare tale distinzione già nell'attuale progetto (cfr. anche le considerazioni che fanno seguito, concernenti il limite di spesa, la prospettiva di lungo respiro e gli orizzonti realizzativi (OR) del PROSTRA).

Maggiore coordinamento tra rete nazionale e rete secondaria nonché tra le diverse modalità di trasporto

Numerosi riscontri evidenziano l'interdipendenza tra la rete viaria nazionale e quella subordinata. Alcuni auspicano informazioni più dettagliate circa le misure nei punti di collegamento necessarie per gli interventi di ampliamento previsti nel PROSTRA. Molti partecipanti, avendo rilevato la divergenza nei criteri di efficienza applicati in sede di valutazione ai progetti del PROSTRA e alle misure dei programmi d'agglomerato, ne chiedono un miglior coordinamento, definendo processi specifici vincolanti nei prossimi aggiornamenti del PROSTRA. In alcuni pareri si manifesta l'esigenza di esami approfonditi e di un coordinamento fra strada e rotaia.

Limiti di spesa perlopiù ritenuti ragionevoli

Nella maggior parte dei casi non viene messo in discussione il limite di spesa proposto per le strade nazionali esistenti. Alcuni partecipanti alla consultazione considerano troppo limitate e quindi non plausibili le risorse indicate per i tratti NEB e ritengono che un'esposizione separata dei fondi a disposizione rappresenti uno svantaggio rispetto alle strade nazionali esistenti.

Criteri per le grandi opere non contestati

La grande maggioranza dei soggetti consultati ritiene opportuni i criteri fissati per la definizione di una grande opera. Lo stesso dicasi per l'assegnazione della seconda canna della galleria autostradale del San Gottardo alle grandi opere. Alcuni partecipanti hanno l'impressione che i criteri siano stati appositamente definiti per il progetto del San Gottardo. Altri esigono che anche progetti relativi alla rete cantonale delle strade principali siano attribuiti alle grandi opere o che la soglia dei costi sia ridotta da 500 a 300 milioni di franchi.

Prospettiva a lungo termine controversa

La visione di lungo periodo illustrata viene accolta in maniera controversa: numerosi partecipanti e la maggioranza dei Cantoni la appoggiano; altri chiedono adeguamenti o la respingono, tra l'altro perché i tratti NEB non sono contemplati, mancano progetti concreti, le zone rurali sono discriminate oppure perché le principali arterie di traffico ne sono escluse. Numerosi partecipanti ritengono sovradimensionata in particolare la ridondanza di strade nazionali perseguita con i conseguenti ampliamenti a tre corsie all'interno degli agglomerati metropolitani e delle grandi città. Altri contestano la divergenza tra gli obiettivi fissati nella prospettiva a lungo termine e quelli di esercizio e manutenzione.

Richieste integrazioni del PROSTRA

La grande maggioranza dei soggetti consultati non mette in discussione l'entità dei progetti PROSTRA relativi alla rete attuale. Alcuni Cantoni chiedono di inserire ulteriori progetti o di estendere quelli in corso.

Numerosi partecipanti prendono posizione in merito agli interventi di ampliamento sui tratti NEB: alcuni chiedono che siano integrati sin d'ora nel PROSTRA, altri ne chiedono l'inserimento e l'equiparazione in sede di aggiornamento tra quattro anni. In questo contesto, una tematica ricorrente è quella degli svincoli, che secondo alcuni dovrebbero far parte del PROSTRA.

Richieste modifiche nell'assegnazione agli orizzonti realizzativi

L'assegnazione dei progetti di ampliamento ai vari orizzonti realizzativi non è generalmente contestata. Alcuni Cantoni, Comuni e regioni direttamente interessati chiedono l'anticipazione degli interventi che li concernono.

Fase di potenziamento 2019 non contestata

La maggior parte dei partecipanti condivide le scelte fatte in tema di assegnazione di priorità. Un soggetto consultato ha chiesto il declassamento del bypass di Lucerna, altri sono contrari a qualsiasi aumento di capacità.

Sostegno al rafforzamento dell'organico

Numerosi partecipanti si pronunciano in merito alla richiesta di 69 nuovi posti di lavoro espressa dall'Ufficio federale delle strade (USTRA), più uno per l'Ufficio federale dell'ambiente. Con un'unica eccezione, sono a favore di un incremento dell'organico e ne ribadiscono la necessità per assolvere i compiti che si porranno all'USTRA in futuro.

3. **Analisi dei pareri sulla base del questionario¹**

3.1. **Punti essenziali del progetto**

L'approccio è in linea di massima condiviso e la maggioranza dei soggetti consultati (53; tra cui PBD Svizzera, PPD Svizzera, PLR, Partito verde liberale svizzero, UDC Svizzera, DCPA) è sostanzialmente favorevole ai punti essenziali del progetto, seppur con qualche richiesta di integrazione/aggiornamento. 26 non si esprimono in merito e 6 che non sono né pro né contro auspicano tuttavia degli adattamenti.

Si registrano inoltre 7 pareri contrari:

- Il PS Svizzera si oppone al potenziamento della rete nazionale, appoggia nondimeno gli interventi contro l'inquinamento acustico, di filtro delle acque di scarico stradali o per il ripristino di corridoi di attraversamento faunistico.
- Altri soggetti consultati (segnatamente i Verdi svizzeri) respingono il progetto adducendo tra gli altri motivi l'acquisizione di terreni per progetti inerenti alle strade nazionali, la mancata presa in considerazione di progetti relativi a corsie dinamiche e svincoli, gli obiettivi di viabilità ed efficienza della rete, le contraddizioni con altri obiettivi della Confederazione come quelli legati alle politiche climatica, ambientale, energetica e di trasferimento del traffico nonché un budget insufficiente per i lavori di pianificazione dei progetti di ampliamento.

3.2. **Argomenti considerati solo marginalmente**

Una maggioranza risicata degli interpellati (40) non si esprime al riguardo o considera completo il progetto (14; tra cui PPD Svizzera).

Inoltre, numerosi partecipanti (38; tra cui PBD Svizzera, PLR, Verdi svizzeri, Partito verde liberale svizzero, PS Svizzera, UDC Svizzera, DCPA) evidenziano aspetti a loro giudizio trascurati, che possono essere sintetizzati come segue:

- *Punti di raccordo con la rete viaria secondaria e coordinamento con il progetto inerente ai programmi d'agglomerato*
In riferimento alle intersezioni tra la rete delle strade nazionali e quella subordinata si rilevano numerose richieste di maggiori informazioni in merito alle interdipendenze e agli interventi sulla rete secondaria connessi a progetti di ampliamento sulle strade nazionali.

In questo contesto, gli interessati chiedono un migliore coordinamento con il progetto inerente ai programmi d'agglomerato e l'armonizzazione degli obiettivi nella valutazione dei progetti relativi alle reti nazionale e subordinata. In vista del prossimo aggiornamento tra quattro anni, si auspica vengano definite e attuate procedure vincolanti tra gli Uffici del DATEC.
- *Coordinamento con il PROSSIF*
Alcuni partecipanti si attendono riflessioni approfondite e documentate sull'evoluzione dell'intero sistema dei trasporti.
- *Analisi degli effetti della mobilità intelligente*
Alcuni degli interpellati fanno notare che l'automazione dei veicoli potrebbe rendere superflui determinati ampliamenti ed esigono informazioni più precise in merito agli effetti attesi.
- *Alternative al potenziamento e misure tese a ottimizzare l'utilizzo dei veicoli*
Alcuni soggetti consultati auspicano che vengano illustrate più concretamente possibili alternative al potenziamento della rete delle strade nazionali, con particolare riguardo a misure di gestione del traffico, mobility pricing e progetti di trasferimento del traffico dalla strada alla ferrovia.

¹ Vedi punto 2

In molti pareri è trattata la questione del tasso di occupazione dei veicoli, che si chiede di analizzare in maniera approfondita definendo concrete misure di miglioramento.

- *Considerazione dei tratti NEB*
In numerosi riscontri viene criticato il fatto che i tratti NEB non siano parte del PROSTRA. Alcuni chiedono siano inseriti da subito, altri tra quattro anni, in sede di aggiornamento.
- *Informazioni su misure concrete*
Numerosi Cantoni e Comuni coinvolti chiedono informazioni sull'attuazione dei progetti concreti (soprattutto di svincoli e corsie dinamiche) previsti oltre a quelli di ampliamento del PROSTRA.
- *Considerazione di altri progetti nel PROSTRA*
Alcuni Cantoni e la DCPA chiedono che anche i progetti di svincoli facciano parte del PROSTRA. Numerose associazioni ambientaliste chiedono di considerare i progetti di corsie dinamiche.
- *Considerazione del traffico merci e impatto del progetto «Cargo Sous Terrain»*
L'Unione svizzera delle arti e mestieri chiede di affrontare in modo più approfondito il tema del traffico merci. Il PBD ritiene che il progetto «Cargo Sous Terrain» debba essere esplicitamente menzionato, tenendo conto delle sue ripercussioni sulla circolazione stradale nel prossimo aggiornamento.

3.3. Limite di spesa 2020–2023 per l'esercizio, la manutenzione e la sistemazione intesa come interventi di adeguamento delle strade nazionali

La maggior parte dei soggetti consultati considera coerenti le spiegazioni relative alla definizione del limite di spesa (28; tra cui PBD Svizzera, PPD Svizzera, PLR, Verdi svizzeri, Partito verde liberale svizzero, PS Svizzera, DCPA) oppure non si esprime al riguardo (37).

Alcuni considerano un errore preventivare separatamente i costi per i tratti NEB. Numerosi Cantoni e la DCPA chiedono di eliminare tale distinzione in previsione dell'aggiornamento tra quattro anni.

Alcuni partecipanti ritengono insufficienti gli stanziamenti per i tratti NEB, così discriminati rispetto al resto della rete esistente, e ne chiedono pertanto l'incremento.

All'UDC Svizzera non è chiaro perché si intenda risparmiare 200 milioni di franchi l'anno attraverso misure di risparmio e incrementi di efficienza, quando l'oculatazza dovrebbe essere in ogni caso un obiettivo costante. Interpreta tale forma di risparmio come un accantonamento dissimulato e si oppone pertanto alla riduzione annua proposta chiedendo un incremento dello stesso importo al limite di spesa.

Numerosi Cantoni chiedono che con i mezzi stanziati vengano realizzati progetti concreti che li riguardano direttamente, in particolare la costruzione di nuovi svincoli e il risanamento di quelli esistenti. Alcuni dei consultati chiedono indicazioni concrete circa la tempistica degli interventi.

Economiesuisse ritiene che la rete delle strade nazionali possa essere gestita in modo ancora più economico mediante provvedimenti organizzativi e condizioni che favoriscano la concorrenza.

L'Iniziativa delle Alpi chiede la messa a disposizione di maggiori risorse finanziarie per ultimare i centri di controllo del traffico pesante.

Il WWF e l'ATA non condividono gli obiettivi esposti, ritenendo che esulano parzialmente dalle disposizioni costituzionali relative al FOSTRA.

3.4. Criteri di definizione di «grande opera»

Seppure 44 interpellati non si siano pronunciati in proposito, l'ampia maggioranza di coloro che hanno espresso un parere (38 su 48) ritiene comprensibili ed efficaci i criteri selezionati.

Alcuni considerano che il termine «grandi opere» dia adito a confusione, mentre altri hanno l'impressione che sia stato coniato su misura per il progetto della seconda canna della galleria autostradale del San Gottardo o, comunque, considerano superflua la creazione di una categoria distinta.

L'ASTAG chiede di definire più precisamente il criterio di «rilevanza politica», temendo che possa essere applicato indiscriminatamente.

Le organizzazioni delle regioni di montagna approvano la creazione di una categoria «grandi opere» alla condizione esplicita che le possano essere attribuiti progetti della rete viaria principale di importanza sovragionale. Anche il PPD vorrebbe che i criteri fossero applicati anche a progetti della rete principale.

Il Partito verde liberale svizzero chiede di modificare il criterio «entità dei costi», abbassando il limite da 500 a 300 milioni di franchi. Tale riduzione è sostenuta anche dai Verdi, mentre la Fédération des Entreprises Romandes, essendo del parere opposto, ne chiede un aumento oltre all'eliminazione del criterio «tipo di infrastruttura».

Per i Verdi svizzeri i criteri andrebbero adeguati in modo da far rientrare nella categoria delle grandi opere anche i risanamenti di gallerie lungo la A13.

Il Cantone di NE chiede se non sia sufficiente un unico criterio, «entità dei costi».

Economiesuisse suggerisce di determinare l'«entità dei costi» non mediante un importo fisso, bensì in base a una media annua.

3.5. Assegnazione della seconda canna della galleria stradale del San Gottardo alle grandi opere

La classificazione della seconda canna della galleria stradale del San Gottardo non è messa in discussione. Soltanto l'Unione sindacale svizzera si oppone esplicitamente al progetto.

Alcuni dei partecipanti sottolineano che la realizzazione della seconda canna deve soddisfare gli standard ecologici e sociali più elevati e non comportare un aumento di capacità neppure a lungo termine.

Il Partito verde liberale svizzero condivide la categoria ma non l'ordine di priorità attribuiti alla galleria, considerandone la realizzazione meno urgente rispetto ai progetti di ampliamento negli agglomerati previsti dal PROSTRA.

La Fédération des Entreprises Romandes pone quale condizione al suo accordo l'adeguamento dei criteri affinché la Traversée du Lac possa essere qualificata quale grande opera.

3.6. Prospettiva a lungo termine

La valutazione della prospettiva di lungo periodo illustrata è assai differenziata.

La maggioranza dei soggetti consultati e dei Cantoni l'approva (33; tra cui PBD Svizzera, PPD Svizzera, PLR, Partito verde liberale svizzero (con riserva), UDC Svizzera, DCPA] oppure non si esprime al riguardo (30). 13 non si pronunciano né a favore né contro, pur manifestando richieste di adeguamento, 16 sostanzialmente la respingono (tra cui i Verdi svizzeri, PS Svizzera).

Alcuni dei consultati apprezzano il fatto che in determinati agglomerati le tangenziali di tipo anulare possano costituire una soluzione efficace. Altri vorrebbero che la prospettiva di lungo periodo fosse corredata da scadenze concrete.

Inoltre, numerosi partecipanti assumono una posizione contraria per motivi che possono essere sintetizzati come segue:

- Molti ritengono che gli ampliamenti elencati si spingano troppo in là. Questo concerne, da un lato, l'estensione sistematica delle strade nazionali nelle aree metropolitane e nelle grandi città e, dall'altro, le ridondanze e gli itinerari alternativi previsti sulla rete delle strade nazionali tra gli agglomerati.
- Numerosi partecipanti sono contrari a ogni forma di potenziamento della rete delle strade nazionali e chiedono una politica coerente in materia di trasferimento del traffico e di tutela dell'ambiente.
- Alcuni dei soggetti consultati auspicano una pianificazione delle strade nazionali allineata sull'offerta e considerano la prospettiva a lungo termine il risultato di una pianificazione erroneamente orientata alla domanda.
- Alcuni ambienti consultati si rammaricano che non siano tenute in maggiore considerazione le specificità locali e chiedono uno stretto coordinamento con i Cantoni e i Comuni interessati.
- Viene criticata l'assenza di tratti NEB e strade principali.
- Si lamenta che non siano state considerate strategie di sviluppo decentralizzate nonché misure volte a ridurre il traffico all'interno e tra gli agglomerati e che siano svantaggiate le aree rurali.
- Alcuni dei partecipanti chiedono di integrare gli obiettivi, per esempio al fine di migliorare il collegamento delle aree rurali o regioni di montagna e affinché le strade nazionali siano in grado di assorbire gli importanti flussi di traffico all'interno degli agglomerati. Altri criticano la presenza di obiettivi differenti nella parte relativa a esercizio, manutenzione e sistemazione intesa come interventi di adeguamento.
- Altri ancora si rammaricano per l'assenza di coordinamento tra strada e rotaia nonché tra i progetti relativi a PROSTRA, PROSSIF e programmi d'agglomerato (cfr. anche punto 3.2).

3.7. Completezza di PROSTRA

La grande maggioranza (70) dei soggetti consultati non mette in discussione l'entità del PROSTRA in relazione ai progetti sulla rete nel suo assetto attuale.

Alcuni Cantoni chiedono l'inserimento di progetti supplementari o l'estensione di quelli attuali:

- BE: integrazione della galleria di Twann
- NW/OW: ampliamento del progetto attuale: 3 corsie continue in prossimità di Lucerna Horw e 3 corsie sul tratto Hergiswil – diramazione del Lopper
- AG: integrazione nel progetto Aarau Est – Birrfeld del collegamento T5 alla N1, ampliamento a 6 corsie esteso a ovest
- FR: nuovo progetto per risolvere le criticità di 1° grado nell'area di Friburgo
- GE: integrazione della Traversée du Lac
- TI: aggiunta del tratto Lugano Nord - Lugano Sud alla Lugano Sud – Mendrisio

Numerosi partecipanti si esprimono in merito agli interventi di ampliamento sui tratti NEB: alcuni sono per un inserimento immediato nel PROSTRA, altri chiedono che siano trattati come prioritari nell'aggiornamento tra quattro anni.

Alcune organizzazioni e associazioni della regione di Ginevra chiedono, alla stregua del Cantone, l'integrazione nel PROSTRA della Traversée du Lac.

Inoltre, alcune delle parti consultate esigono che siano inseriti nel PROSTRA e realizzati nuovi svincoli e/o corsie dinamiche (cfr. anche punto 3.2).

I Cantoni BS e BL chiedono la creazione di una voce di spesa sommaria per misure puntuali di potenziamento della capacità.

Le associazioni di tutela dell'ambiente e critiche nei confronti dei trasporti su strada sono contrarie a numerosi progetti di ampliamento; altre chiedono l'eliminazione di determinati progetti.

3.8. Assegnazione dei progetti agli orizzonti realizzativi e alla fase di potenziamento 2019

La maggioranza dei partecipanti alla consultazione condivide i criteri di attribuzione, ad eccezione di alcune città, regioni e associazioni che chiedono sia data priorità a determinate opere; la richiesta opposta è meno frequente.

I Cantoni direttamente interessati da due progetti chiedono di rivederne l'orizzonte realizzativo:

- GR: Reichenau – Rothenbrunnen altri OR → OR 2030
- SO: Kirchberg – Luterbach; altri OR → OR 2040

Il Partito verde liberale svizzero ritiene troppo costoso e sovradimensionato il progetto del passante autostradale di Lucerna e chiede che venga accantonato a favore di un'alternativa più economica. Chiede inoltre il declassamento di quattro progetti dall'orizzonte 2030 all'orizzonte 2040 e una soluzione alternativa all'ampliamento Aarau Ost – Birrfeld.

Il PBD chiede di inserire le circonvallazioni di La Chaux-de-Fonds e Näfels nella fase del 2019, dichiarandosi favorevole a un'anticipazione dell'ampliamento Aarau Est – Aarau Ovest e al potenziamento del tratto Lyss – Bienne.

Il PLR e il TCS sottolineano il carattere urgente degli interventi e chiedono al Consiglio federale di accelerare i tempi di attuazione.

I Verdi svizzeri respingono tutti i progetti di ampliamento della fase di potenziamento 2019, esclusa la circonvallazione di Le Locle.

La città di Lucerna approva il calendario del bypass della città purché non venga realizzata la bretella nord.

Molti partecipanti presentano già le proprie richieste per l'aggiornamento del PROSTRA tra quattro anni.

3.9. Altre osservazioni

- *Appoggiato l'aumento di organico*
Numerosi partecipanti si esprimono in merito all'esigenza manifestata dall'USTRA di creare 69 posti (più uno per l'UFAM) supplementari. Con un'unica eccezione, sono tutti esplicitamente a favore di un incremento dell'organico e ne ribadiscono la necessità per svolgere le future mansioni dell'USTRA.
- *Controversa la strada tra il lago di Costanza e la valle del Thur*
Il tratto tra il lago di Costanza e la valle del Thur ha suscitato numerose reazioni: alcune a favore di una rapida realizzazione, altre piuttosto negative che esigono dall'USTRA una certa oculatezza nella costruzione della nuova strada.
- *Credito d'impegno per la pianificazione dei tratti NEB*
Alcuni Cantoni chiedono la concessione di un credito d'impegno per la pianificazione dei progetti sui tratti NEB ovvero che il credito attuale sia aumentato e integrato.
- *Rinuncia all'acquisizione anticipata di terreni*
Partiti di sinistra e organizzazioni ambientali ritengono non conforme alla legge e sono pertanto contrari all'acquisizione anticipata di terreni per progetti non ancora approvati.

- *Ripercussioni finanziarie oltre il 2023*
Alcuni dei consultati chiedono precisazioni in merito al fabbisogno finanziario dopo il 2023 e a un eventuale aumento dell'imposta sugli oli minerali.
- *Terreni agricoli*
L'Unione svizzera dei contadini fa osservare che l'ampliamento delle strade nazionali non può avvenire a scapito delle aree agricole.
- *Realizzazione delle aree di stazionamento per autocarri*
L'ASTAG e l'UDC Svizzera chiedono una più celere realizzazione delle aree di stazionamento per autocarri.
- *Revisione del metodo di valutazione*
Numerosi ambienti consultati chiedono alla Confederazione di esaminare, e se del caso adeguare, gli attuali metodi di valutazione dei progetti di ampliamento del PROSTRA, in particolare per tener conto dei progetti dei tratti NEB.
- *Rafforzamento della collaborazione con i Cantoni*
Il Cantone FR auspica una più stretta collaborazione con i Cantoni in sede aggiornamento.
- *Riconoscenza per un progetto ben strutturato*
Numerosi partecipanti ritengono il progetto ben strutturato e ringraziano per la collaborazione negli ultimi anni.

4. Allegato 1: Elenco dei pareri pervenuti

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

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

2. Politische Parteien / partis politiques / partiti (10)

- Bürgerlich-Demokratische Partei BDP / Parti bourgeois-démocratique PBD / Partito borghese democratico PBD
- Christlichdemokratische Volkspartei CVP / Parti démocrate-chrétien PDC / Partito popolare democratico PPD
- FDP. Die Liberalen / PLR. Les Libéraux-Radicaux / PLR. I Liberali Radicali
- Grüne Partei der Schweiz / les Verts suisses / I Verdi
- Grüne Partei Kanton Thurgau
- Grünliberale Partei Schweiz / Parti vert'libéral Suisse / Partito verde liberale svizzero
- Grünliberale Partei Kanton Thurgau
- Schweizerische Volkspartei SVP / Union Démocratique du Centre UDC / Unione Democratica di Centro UDC
- Sozialdemokratische Partei der Schweiz SP / Parti socialiste suisse PS / Partito socialista svizzero PS
- Sozialdemokratische Partei Kanton Thurgau

- 3. Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete / associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national / associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna (3)**
- Schweizerischer Gemeindeverband / Association des Communes Suisses / Associazione dei Comuni Svizzeri
 - Schweizerischer Städteverband / Union des villes suisses / Unione delle città svizzere
 - Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB) / Groupement suisse pour les régions de montagne (SAB) / Gruppo svizzero per le regioni di montagna (SAB)
- 4. Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft / associations faitières de l'économie qui œuvrent au niveau national/ associazioni mantello nazionali dell'economia (5)**
- economiesuisse - Verband der Schweizer Unternehmen // economiesuisse Fédération des entreprises suisses / economiesuisse - federazione delle imprese svizzere
 - Schweizerischer Gewerbeverband (SGV) / Union suisse des arts et métiers (USAM) / Unione svizzera delle arti e mestieri (USAM)
 - Schweizerischer Bauernverband (SBV) / Union suisse des paysans (USP) / Unione svizzera dei contadini (USC)
 - Schweiz. Gewerkschaftsbund (SGB) / Union syndicale suisse (USS) / Unione sindacale svizzera (USS)
 - Dachorganisation der Schweizer Bauwirtschaft bauenschweiz / l'organisation nationale de la construction constructionsuisse / organizzazione nazionale della costruzione costruzionesvizzera
- 5. Gemeinden, Städte, Agglomerationen und Regionen / Villes, communes, agglomérations et régions / Comuni, città, agglomerati e regioni (20)**
- Agglomération de Delémont
 - Commissione regionale dei trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio
 - Comune di Chiasso
 - Conseil régional du district de Nyon Régionyon
 - Gemeinde Egnach
 - Gemeinde Urdorf
 - Gemeinde Rhäzüns
 - Gemeinde Rothenbrunnen
 - Gemeinde Weinfelden
 - Hauptstadtregion Schweiz / Région capitale suisse
 - Regionalplanung Zürich und Umgebung
 - Region Imboden
 - Region Oberthurgau
 - Stadt Amriswil
 - Stadt Liestal
 - Stadt Luzern
 - Stadt Romanshorn
 - Ville de Delémont
 - Ville de Lausanne
 - Zürcher Planungsgruppe Glattal ZPG
- 6. Übrige / autres / altri (28)**
- AG Berggebiete c/o Solidaritätsfonds Luzerner Bergbevölkerung
 - Alpen-Initiative / Initiative des Alpes / Iniziativa delle Alpi

- Auto Gewerbe Verband Schweiz, Sektion Thurgau (zusammen mit ASTAG Ostschweiz/FL, TCS Sektion Thurgau und ACS Sektion Thurgau)
- Automobil Club der Schweiz, Sektion Thurgau (zusammen mit ASTAG Ostschweiz/FL, TCS Sektion Thurgau und AGVS Sektion Thurgau)
- Cargo Forum Schweiz
- Centre Patronal CP
- Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève CCIG
- Fachverband Schweizer Raumplaner FSU / Fédération Suisse des urbanistes FSU / Federazione Svizzera degli urbanisti (FSU)
- Fédération des entreprises romandes
- Gewerbe Thurgau
- Handelskammer beider Basel
- Industrie- und Handelskammer Thurgau IHK
- Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr LITRA / Service d'information pour les transports publics LITRA / Servizio d'informazione per i trasporti pubblici LITRA
- Infra Suisse
- Komitee zum Schutz des Seerückens
- Pro Natura Thurgau
- Schweizerischer Baumeisterverband, SBV / Société Suisse des Entrepreneurs / Società Svizzera degli Impresari-Costruttori SSIC
- Schweizer Nutzfahrzeugverband ASTAG / Association suisse des transports routiers ASTAG / Associazione svizzera dei trasportatori stradali ASTAG
- Schweizer Nutzfahrzeugverband ASTAG, Ostschweiz/FL (zusammen mit TCS Sektion Thurgau, AGVS Sektion Thurgau und ACS Sektion Thurgau)
- Touringclub der Schweiz TCS / Touring Club Suisse TCS / Touring Club Svizzero TCS
- Touringclub der Schweiz TCS, Sektion Thurgau (zusammen mit ASTAG Ostschweiz/FL, AGVS Sektion Thurgau und ACS Sektion Thurgau)
- Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten SVI / Association Suisse des ingénieurs et experts en transports SVI / Associazione Svizzera degli ingegneri ed esperti del traffico SVI
- Union Suisse des Sociétés d'Ingénieurs-Conseils usic / Schweizerische Vereinigung Beratender Ingenieurunternehmungen usic / Unione Svizzera degli Studi Consulenti d'Ingegneria usic
- Vereinigung für eine starke Region Basel/Nordwestschweiz
- Verein zum Schutz von Kulturland in ländlichen Gemeinden
- Verkehrs-Club der Schweiz VCS / Association transports et environnement ATE / Associazione traffico e ambiente ATA
- Verkehrs-Club der Schweiz VCS, Sektion beider Basel
- Verkehrs-Club der Schweiz VCS, Sektion Bern
- Verkehrs-Club der Schweiz VCS, Sektion Thurgau
- WWF Schweiz
- WWF Thurgau

5. Allegato 2: Questionario sul progetto posto in consultazione

Aspetti generali del progetto

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

Limite di spesa 2020–2023 per l'esercizio, la manutenzione e la sistemazione intesa come interventi di adeguamento delle strade nazionali

3. Ritenete coerenti le spiegazioni relative alla definizione del suddetto limite?

Grandi opere

4. Come valutate i criteri di definizione delle grandi opere?
5. Siete d'accordo con la classificazione della seconda canna della galleria del San Gottardo tra le grandi opere?

Programma di sviluppo strategico delle strade nazionali

6. Siete d'accordo con la prospettiva a lungo termine descritta relativa alla rete delle strade nazionali? In caso contrario, che cosa andrebbe cambiato?
7. Il Programma di sviluppo strategico vi sembra completo rispetto all'entità del progetto?
8. Come valutate l'assegnazione dei progetti di ampliamento ai vari orizzonti realizzativi e fasi di potenziamento?

Altre osservazioni

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