

14.027

Messaggio

concernente il decreto federale per lo sblocco dei crediti necessari alla seconda fase del Programma per l'eliminazione dei problemi di capacità sulla rete delle strade nazionali

del 26 febbraio 2014

Onorevoli presidenti e consiglieri,

con il presente messaggio vi sottoponiamo, per approvazione, il disegno di decreto federale per lo sblocco dei crediti necessari alla seconda fase del Programma per l'eliminazione dei problemi di capacità sulla rete delle strade nazionali.

Gradite, onorevoli presidenti e consiglieri, l'espressione della nostra alta considerazione.

26 febbraio 2014

In nome del Consiglio federale svizzero:

Il presidente della Confederazione, Didier Burkhalter
La cancelliera della Confederazione, Corina Casanova

Compendio

Con il presente messaggio il Consiglio federale espone l'aggiornamento del Programma per l'eliminazione dei problemi di capacità sulla rete delle strade nazionali (PEB) e chiede di sbloccare 1035 milioni di franchi dal fondo infrastrutturale. Nel riferire sullo stato di avanzamento dei progetti approvati e delle restanti progettazioni, il documento fornisce un quadro aggiornato delle criticità, degli interventi necessari e dell'ordine di priorità assegnato ai rispettivi progetti.

Situazione iniziale

Il 1° gennaio 2008 è entrata in vigore la legge del 6 ottobre 2006 sul fondo infrastrutturale, con la quale la Confederazione mette a disposizione, per vent'anni, 20,8 miliardi di franchi attinti dal finanziamento speciale del traffico stradale al fine di assicurare la mobilità necessaria nel rispetto di criteri di efficacia e sostenibilità ambientale. Le Camere federali hanno già stanziato 5,5 miliardi di franchi per eliminare i problemi di capacità attraverso la realizzazione di corsie supplementari sulla rete esistente delle strade nazionali.

Le misure sono definite in base a una visione globale dei trasporti che include tutti i modi e i mezzi di trasporto, considerandone vantaggi e svantaggi, dando la priorità ad alternative efficaci piuttosto che a nuove infrastrutture. Il presente progetto si concentra sulla parte relativa all'eliminazione dei problemi di capacità.

Primo messaggio programmatico: priorizzazione rigorosa dei progetti

Nel primo messaggio programmatico dell'11 novembre 2009, il Consiglio federale ha presentato i tratti di strada nazionale che, in futuro, saranno interessati da un sovraccarico di traffico, illustrando gli interventi strutturali necessari per porvi rimedio e sottolineando che i mezzi finanziari richiesti superano di gran lunga quelli a disposizione. Per questa ragione è stato indispensabile fissare in modo rigoroso quali progetti considerare prioritari.

Per stabilire l'ordine di priorità, i progetti sono stati suddivisi in quattro moduli: nei moduli 1 e 2 figurano progetti di ampliamento, a suo tempo giudicati realizzabili, sulla base delle conoscenze di allora, con i 5,5 miliardi di franchi a disposizione. Il modulo 3 comprende progetti che il Consiglio federale riteneva parimenti utili per raggiungere gli obiettivi prefissati, ma di priorità leggermente inferiore. Il modulo 4, infine, comprende i progetti meno urgenti.

Decisioni delle Camere federali riguardo al primo messaggio programmatico e stato di attuazione

Il 21 settembre 2010 le Camere federali hanno preso atto del PEB, articolato in quattro moduli progettuali. Allo stesso tempo hanno approvato in via definitiva i progetti, giudicati validi e già in avanzata fase di progettazione, del modulo 1 (Crissier, fase 1 e ampliamento della circonvallazione nord di Zurigo), e sbloccato i mezzi finanziari necessari. Hanno inoltre già approvato altri due progetti previsti

nel Programma (ampliamento del tratto tra Härkingen e Wiggertal e di quello tra Blegi e Rütihof) nell'ambito della seconda tappa delle misure di stabilizzazione congiunturale.

Il Programma è finora stato attuato a due livelli: per quanto riguarda i progetti inclusi nel modulo 1, l'Ufficio federale delle strade (USTRA) ha proseguito i lavori nell'intento di procedere quanto prima alla fase di realizzazione. Quanto ai progetti dei moduli 2 e 3, l'USTRA ha condotto approfondimenti nell'ambito di studi preliminari e progetti generali in vista del secondo messaggio programmatico.

Contenuto del progetto

Analisi aggiornata: si acuisce notevolmente il problema delle code

Nel 2030 saranno circa 490 i chilometri della rete delle strade nazionali periodicamente congestionati, 108 dei quali in modo grave e 185 in modo molto grave. Questo fenomeno colpirà in particolare le città e gli agglomerati di grandi dimensioni.

Rispetto a quanto previsto nel primo messaggio, il problema delle code sulla rete delle strade nazionali si aggraverà quindi notevolmente, e ciò a causa dell'incremento demografico e occupazionale previsto dall'Ufficio federale di statistica (UST), che con molta probabilità si ripercuoterà sul volume di traffico.

Aggiornamento del PEB

In aggiunta ai progetti già approvati in via definitiva, il Consiglio federale propone di assegnare al modulo 1 altri tre progetti (Ginevra Aeroporto–Le Vengeron, Luterbach–Härkingen e Andelfingen–Winterthur) e di sbloccare i crediti necessari per un volume d'investimento di 995 milioni di franchi. La progettazione dei lavori per Crissier, ormai approfondita e giunta in fase 1, ha inoltre evidenziato la necessità di aumentare di 40 milioni i mezzi finanziari sbloccati nell'ambito del primo messaggio, portando il volume di investimento complessivo del modulo 1 a circa 2,4 miliardi di franchi.

Nel modulo 2 figurano progetti il cui volume d'investimenti complessivo assorbirà il credito residuo di circa 3,1 miliardi di franchi. Nel modulo 3 sono inseriti progetti per un volume pari a 6 miliardi di franchi, di cui va portata avanti la pianificazione. Il Consiglio federale raccomanda di dare priorità alla realizzazione dei progetti concernenti le aree urbane, al fine di intervenire laddove la situazione è particolarmente critica.

Nuovi elementi viari nelle aree di Losanna–Morges e della Glattal

Già nel primo messaggio il Consiglio federale, in riferimento alle aree Losanna–Morges e Glattal, aveva ritenuto la costruzione di un nuovo collegamento la scelta più adatta rispetto all'ampliamento della strada nazionale esistente. Gli studi di approfondimento condotti nel frattempo dall'USTRA confermano questa prima valutazione. Nel messaggio del 18 gennaio 2012 sull'adeguamento del decreto federale concernente la rete delle strade nazionali e sul suo finanziamento, il Consiglio federale prevedeva pertanto di inserire questi due nuovi elementi viari nella rete delle strade nazionali. Questo adeguamento non può tuttavia entrare in vigore,

in seguito al rifiuto da parte dei cittadini svizzeri dell'aumento del prezzo del contrassegno autostradale in occasione della votazione popolare del 24 novembre 2013. Per il momento rimangono quindi irrisolti i problemi di capacità sui due tratti di strada nazionale interessati.

Mezzi finanziari supplementari per realizzare ulteriori progetti (modulo 3)

La completa realizzazione dei progetti inseriti nei moduli 1 e 2 permetterà di eliminare o almeno ridurre i congestionamenti gravi e molto gravi che interessano rispettivamente 20 e 84 chilometri della rete delle strade nazionali. Ciononostante, nel 2030, 427 chilometri di questa stessa rete continueranno ad essere regolarmente congestionati (88 km in misura grave e 101 in misura molto grave), con pesanti ripercussioni sulla funzionalità di importanti tratti stradali.

Secondo il Consiglio federale, per garantire tale funzionalità anche in futuro è indispensabile realizzare tutti i progetti inclusi nel modulo 3. A tale scopo, sottopone quindi delle proposte nell'ambito del progetto per la procedura di consultazione concernente «la creazione del Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA), il risanamento finanziario e il Programma di sviluppo strategico delle strade nazionali (PROSTRA)».

Indice

Compendio	2206
1 Punti essenziali del progetto	2211
1.1 Situazione iniziale	2211
1.1.1 Legge sul fondo infrastrutturale	2211
1.1.2 Coordinamento dei programmi PEB e Traffico d'agglomerato	2212
1.1.3 Trasferimento del PEB nel Programma di sviluppo strategico (PROSTRA)	2213
1.1.4 Contenuto del presente messaggio	2213
1.2 Primo messaggio programmatico dell'11 novembre 2009	2214
1.2.1 Problemi esistenti e programma proposto	2214
1.2.2 Decisioni delle Camere federali in relazione al primo messaggio programmatico	2215
1.2.3 Stato di attuazione	2215
1.2.3.1 Attuazione dei progetti approvati in via definitiva	2215
1.2.3.2 Progetti dei moduli 2 e 3	2217
1.2.3.3 Sospesi nuovi elementi viari a Losanna–Morges e nella Glatttal	2217
1.3 Aggiornamento del PEB	2218
1.3.1 Analisi aggiornata dei problemi di capacità per il 2030	2218
1.3.2 Aggiornamento del primo messaggio	2220
1.3.2.1 Portata dei progetti esaminati	2220
1.3.2.2 Procedimento per fasi	2221
1.3.3 Aggiornamento del PEB	2223
1.3.3.1 Assegnazione dei progetti ai moduli da 1 a 4	2223
1.3.3.2 Variazioni rispetto al primo messaggio	2227
1.3.4 Ripercussioni del PEB	2228
1.3.4.1 Netto miglioramento della situazione del traffico	2228
1.3.4.2 Valutazione della sostenibilità: nel complesso ripercussioni positive	2229
1.4 Nuovi elementi viari	2230
1.5 Misure complementari indispensabili	2231
1.6 Necessità di risorse supplementari per l'eliminazione di problemi di capacità	2232
1.7 Procedura di consultazione	2232
1.7.1 Aspetti formali	2232
1.7.2 Risultati della consultazione	2233
2 Spiegazioni sul decreto federale	2233

3	Ripercussioni	2234
3.1	Ripercussioni finanziarie sulla Confederazione	2234
3.2	Ripercussioni su Cantoni e Comuni, nonché su centri urbani, agglomerati e regioni di montagna	2235
3.3	Ripercussioni sull'economia nazionale	2236
3.4	Ripercussioni su altri mezzi di trasporto	2236
3.5	Ripercussioni sull'assetto del territorio e sull'ambiente	2237
4	Rapporto con il programma di legislatura	2238
5	Aspetti giuridici	2238
5.1	Costituzionalità e legalità	2238
5.2	Compatibilità con gli impegni internazionali della Svizzera	2238
5.3	Forma dell'atto	2238
5.4	Subordinazione al freno delle spese	2238
5.5	Conformità alla legge sui sussidi	2239
	Elenco delle abbreviazioni	2240
	Allegati 1–3	2241
	Decreto federale per lo sblocco dei crediti necessari alla seconda fase del Programma per l'eliminazione dei problemi di capacità sulla rete delle strade nazionali (<i>Disegno</i>)	2271

Messaggio

1 Punti essenziali del progetto

1.1 Situazione iniziale

1.1.1 Legge sul fondo infrastrutturale

Compendio

Il 1° gennaio 2008 è entrata in vigore la legge del 6 ottobre 2006 sul fondo infrastrutturale (LFIT). Con il fondo infrastrutturale vengono messi a disposizione, per vent'anni, 20,8 miliardi di franchi (livello dei prezzi ottobre 2005, rincaro e imposta sul valore aggiunto esclusi)¹ per i seguenti quattro ambiti:

- completamento della rete delle strade nazionali: 8,5 miliardi di franchi;
- eliminazione dei problemi di capacità sulla rete delle strade nazionali esistenti: 5,5 miliardi di franchi;
- miglioramento delle infrastrutture di traffico nelle città e negli agglomerati: 6 miliardi di franchi;
- mantenimento del sostrato qualitativo delle strade principali nelle regioni di montagna e nelle regioni periferiche: 0,8 miliardi di franchi.

Le risorse menzionate provengono integralmente dal finanziamento speciale del traffico stradale (FSTS) e sono destinate ad assicurare in modo efficace e rispettoso dell'ambiente la mobilità necessaria a una società e un'economia efficienti (art. 4 cpv. 1 LFIT). L'impiego dei mezzi è basato su una visione globale dei trasporti che include tutti i modi e i mezzi di trasporto, considerandone vantaggi e svantaggi, dà la priorità ad alternative efficaci piuttosto che a nuove infrastrutture, tiene conto della situazione finanziaria dell'ente pubblico, include il coordinamento con lo sviluppo degli insediamenti e la protezione dell'ambiente e mira a tener conto in modo adeguato di tutte le parti del Paese (art. 4 cpv. 2 LFIT).

Eliminazione dei problemi di capacità sulla rete delle strade nazionali esistenti

Ai sensi della legge sul fondo infrastrutturale, sono problemi di capacità quelli posti dai tratti della rete delle strade nazionali che presentano sovraccarichi tali da ostacolare in modo durevole la funzionalità dell'insieme della rete e che vanno eliminati dotando le strade nazionali esistenti di corsie aggiuntive. Questi problemi interessano vari punti della rete attuale.

Conformemente alla LFIT, il nostro Consiglio sottopone all'Assemblea federale un programma specifico riferendo, ogni quattro anni, sul suo stato di realizzazione, aggiornandolo e chiedendo di sbloccare i crediti per il periodo successivo (art. 6 LFIT).

Nel 2009 abbiamo sottoposto alle vostre Camere un Programma per l'eliminazione dei problemi di capacità sulla rete delle strade nazionali² nel quale abbiamo segnalato i problemi individuati e, basandoci su un'analisi intermodale e su un esame

¹ FF 2007 7705

² FF 2009 7301

delle alternative prospettabili per ogni tratto critico, abbiamo suggerito i provvedimenti per risolverli. Tra le alternative proposte figurano misure di gestione del traffico e di trasferimento del traffico motorizzato privato ai trasporti pubblici.

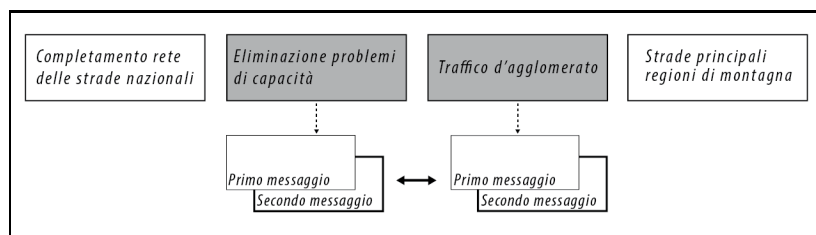
Il suddetto programma è portato avanti nel presente progetto.

1.1.2 Coordinamento dei programmi PEB e Traffico d'agglomerato

Fra il traffico d'agglomerato e le strade nazionali vi sono interdipendenze dirette che vanno considerate nell'elaborazione del Programma per l'eliminazione dei problemi di capacità sulla rete delle strade nazionali.

Figura 1

Coordinamento con le misure per il traffico d'agglomerato



I programmi d'agglomerato servono a migliorare il sistema dei trasporti

Il programma Traffico d'agglomerato è stato concepito per migliorare il sistema dei trasporti negli agglomerati. Nella fattispecie, si mira a potenziare la qualità e la sicurezza del traffico nonché a favorire lo sviluppo del territorio e la qualità dell'ambiente. Gli obiettivi principali dei programmi d'agglomerato sono lo sviluppo verso l'interno del tessuto insediativo, un uso ragionevole dei vari mezzi di trasporto nonché una gestione per quanto possibile sostenibile del traffico.

L'elevata importanza delle strade nazionali all'interno degli agglomerati

Le strade nazionali sono fondamentali soprattutto per il collegamento dei grandi agglomerati. Esse assorbono una parte importante del traffico interno, proveniente e in direzione degli agglomerati e contribuiscono pertanto ad alleggerire notevolmente il traffico urbano. Di conseguenza, l'intero sistema dei trasporti reagisce in modo particolarmente sensibile ai congestionamenti sulle strade nazionali in prossimità delle città: in caso di code sulle strade nazionali, il traffico devia sulla rete stradale d'importanza locale, causando disagi che si ripercuotono anche sui trasporti pubblici (TP) e sul traffico lento.

È necessario tener conto delle esigenze del traffico d'agglomerato

Consapevoli di queste interdipendenze, gli Uffici federali interessati, coordinando tra di loro le rispettive misure adottate, hanno proseguito la stretta collaborazione derivante dall'elaborazione dei primi messaggi sul traffico d'agglomerato e l'eliminazione dei problemi di capacità sulla rete delle strade nazionali.

1.1.3

Trasferimento del PEB nel Programma di sviluppo strategico (PROSTRA)

Nel progetto per la procedura di consultazione concernente «la creazione del Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA), il risanamento finanziario e il Programma di sviluppo strategico delle strade nazionali (PROSTRA)» prevediamo di integrare in quest'ultimo, da costituire, tutti i progetti di ampliamento delle strade nazionali. Nell'ambito del programma, questi progetti, inclusi i progetti PEB, dovranno essere sviluppati, ordinati in base alle priorità e considerati in un quadro complessivo superiore.

Dopo l'entrata in vigore del presente progetto, il PEB dovrà essere trasferito nel PROSTRA e aggiornato ogni 4–8 anni. Sulla base di questo programma, intendiamo proporre al Parlamento di stanziare un credito d'impegno per una serie di progetti di ampliamento adeguati e sufficientemente concreti. Nel contempo, informeremo sullo stato degli altri progetti di ampliamento.

1.1.4

Contenuto del presente messaggio

Il presente progetto costituisce un aggiornamento del primo messaggio concernente il PEB dell'11 novembre 2009 e lo sblocco dei crediti necessari.

Nel quadro del primo messaggio, le vostre Camere hanno preso atto del PEB del nostro Consiglio e adottato in modo definitivo i progetti più urgenti. Nel presente informiamo sul grado di attuazione dei progetti varati dalle vostre Camere e sullo stato d'avanzamento degli altri progetti riguardanti l'eliminazione dei problemi di capacità.

Partendo da un'analisi aggiornata, il presente documento illustra in particolare i problemi di capacità sulla rete delle strade nazionali, gli interventi necessari e l'ordine di priorità assegnato ai vari progetti. Sulla base di questi elementi, chiediamo lo sblocco delle risorse necessarie a realizzare tre ulteriori progetti e sottoponiamo alle vostre Camere il programma aggiornato illustrandone le ripercussioni. Concludiamo elencando le misure considerate indispensabili per garantire la funzionalità delle strade nazionali, vista la crescente gravità dei problemi e la scarsità dei mezzi finanziari a disposizione.

Sui tratti che presentano problemi non risolvibili secondo la LFIT, ossia con l'aggiunta di corsie, abbiamo esaminato la possibilità di realizzare nuovi elementi viari. Nel presente progetto illustriamo dove essi si rendono necessari e forniamo informazioni sui due elementi viari di cui avevamo proposto la realizzazione nel primo messaggio programmatico, ossia la circonvallazione Morges e l'autostrada della Glattal.

1.2

Primo messaggio programmatico dell'11 novembre 2009

1.2.1

Problemi esistenti e programma proposto

Oltre 400 chilometri di strade nazionali regolarmente congestionati

Sulla base dei dati allora disponibili, nel messaggio dell'11 novembre 2009 avevamo previsto che, entro il 2020, circa 406 chilometri di strade nazionali (senza problemi di capacità stagionali) sarebbero stati interessati da problemi di capacità. Abbiamo inoltre classificato i tratti in questione secondo tre diversi livelli di criticità: 81 chilometri sono stati attribuiti al livello III (sovraccarico di traffico di oltre il 20 % superiore alla capacità disponibile), 182 chilometri al livello II (sovraccarico oscillante tra il 10 e il 20 %) e 143 chilometri al livello I (sovraccarico fino al 10 %).

Suddivisione dei progetti in quattro moduli

Poiché i progetti oltrepassano di gran lunga i 5,5 miliardi di franchi a disposizione, è stato indispensabile fissare in modo rigoroso quali considerare prioritari, suddividendoli in quattro moduli:

- il *modulo 1* comprende i progetti urgenti per l'eliminazione dei problemi di capacità più gravi che hanno ottenuto una valutazione positiva e che sono già in fase di pianificazione avanzata. I progetti di questo modulo sono stati approvati in via definitiva dalle vostre Camere nel 2010;
- il *modulo 2* comprende progetti valutati positivamente che, pur dovendo essere realizzati con la massima urgenza, richiedono maggiori approfondimenti. Nei moduli 1 e 2 figurano progetti che, secondo lo stato delle conoscenze di allora, potevano essere realizzati con i 5,5 miliardi di franchi a disposizione;
- il *modulo 3* comprende progetti la cui priorità è leggermente inferiore a quella dei moduli 1 e 2, ma la cui qualità resta comunque buona. Il finanziamento di questo modulo non rientra nei 5,5 miliardi di franchi a disposizione;
- il *modulo 4* comprende progetti di priorità inferiore.

I progetti dei moduli 2 e 3 devono essere ulteriormente sviluppati a livello di pianificazione e sottoposti a una nuova valutazione nell'ambito del secondo messaggio al fine di ridefinirne l'ordine di priorità. I progetti del modulo 4 sono stati accantonati e la loro pianificazione interrotta.

L'allegato 1 offre una panoramica della prima fase del programma, con l'attribuzione dei progetti ai moduli da 1 a 4.

1.2.2

Decisioni delle Camere federali in relazione al primo messaggio programmatico

Il 21 settembre 2010³ le vostre Camere hanno preso atto del primo messaggio sul PEB e sbloccato 1235 milioni di franchi, ossia parte del credito bloccato per l'eliminazione dei problemi di capacità sulla rete delle strade nazionali⁴, per i progetti elencati qui di seguito e per la pianificazione di altri progetti.

Tabella 1

Crediti sbloccati per il PEB (livello dei prezzi ottobre 2005, rincaro e imposta sul valore aggiunto esclusi)

Problemi di capacità (Strada nazionale/Cantone/Progetto)	Investimenti in milioni di franchi			
	Sbloccati	Sbloccati in precedenza	Bloccati	Credito totale
N1/VD/ Crissier, fase 1	120			
N1c/ZH/ circonvallazione nord di Zurigo	940			
Pianificazione di altri progetti	175			
Seconda fase delle misure di stabilizzazione congiunturale:				
– Härkingen–Wiggertal		165		
– Blegi–Rütihof		135		
Totale dei crediti sbloccati	1235	300		
Credito residuo bloccato			3965	
Credito totale				5500

1.2.3

Stato di attuazione

1.2.3.1

Attuazione dei progetti approvati in via definitiva

Qui di seguito è illustrato lo stato di attuazione dei *progetti del modulo 1* approvati in via definitiva:

- La progettazione degli interventi per *decongestionare la zona di Crissier* (fasi 1 e 2), dei previsti nuovi svincoli di Ecublens e Chavannes e del previsto ampliamento dell'esistente svincolo di Malley, è giunta in fase finale di progetto generale, che costituisce la base per la progettazione successiva. L'avvio del cantiere è previsto per il 2021.

³ FF 2010 6085

⁴ Art. 1 cpv. 2 lett. b del decreto federale del 4 ottobre 2006 concernente il credito complessivo per il fondo infrastrutturale

I risultati intermedi del progetto generale mostrano che i crediti sbloccati per la fase 1 pari a 120 milioni di franchi devono essere aumentati di 40 milioni a causa dell'ulteriore sostituzione resasi necessaria e dell'allargamento di manufatti voluminosi.

- Il progetto per l'ampliamento della *circonvallazione nord di Zurigo* prevede l'allargamento a sei corsie di un tratto di strada nazionale lungo 10 chilometri e la costruzione di una terza canna nella galleria del Gubrist lunga 3300 metri.

Dopo l'elaborazione del progetto esecutivo e la stesura del rapporto concernente l'impatto ambientale della terza fase, il 31 gennaio 2012 il DATEC ha emanato la decisione di approvazione dei piani riguardanti il progetto, contro la quale sono stati presentati ricorsi. Il 18 dicembre 2013 e il 15 gennaio 2014 il Tribunale amministrativo federale ne ha accolti alcuni parzialmente, obbligando l'USTRA a valutare la realizzazione di una copertura di 100 metri al portale ovest della galleria del Gubrist.

L'USTRA potrà iniziare i lavori di costruzione sulla circonvallazione nord di Zurigo al più presto due anni dopo la conclusione della procedura di ricorso e solo dopo che l'approvazione dei piani sarà passata in giudicato.

In base alle conoscenze odierne, i costi complessivi dei lavori ammontano a 940 milioni di franchi (livello dei prezzi ottobre 2005, rincaro e imposta sul valore aggiunto esclusi).

- L'ampliamento a sei corsie della N1 tra le diramazioni di *Härkingen e Wiggertal* è in corso di realizzazione. I lavori principali sono stati avviati il 7 maggio 2012. L'entrata in funzione del tratto ampliato è prevista per il secondo semestre del 2014.

I costi complessivi dei lavori ammontano, secondo le ultime stime, a circa 235 milioni di franchi, dei quali circa 140 vanno attribuiti all'eliminazione dei problemi di capacità (livello dei prezzi ottobre 2005, rincaro e imposta sul valore aggiunto esclusi). Questo progetto dovrebbe così costare circa 25 milioni di franchi in meno rispetto a quanto inizialmente previsto.

- L'ampliamento a sei corsie della N4 fra le diramazioni di *Blegi e Rütihof* è concluso. La N4 ampliata è stata aperta al traffico il 30 giugno 2012. Contemporaneamente all'allargamento delle corsie, sono stati eseguiti diversi lavori di manutenzione sull'infrastruttura esistente e sono state adottate misure atte a migliorare la sostenibilità della strada nazionale, come ad esempio la realizzazione di nuove barriere acustiche.

I costi complessivi del progetto ammontano a circa 140 milioni di franchi, di cui circa 80 da attribuire all'eliminazione dei problemi di capacità. Il che vuol dire che il credito stanziato a tale scopo dalle Camere federali, pari a 135 milioni di franchi, non è esaurito (livello dei prezzi ottobre 2005, rincaro e imposta sul valore aggiunto esclusi).

1.2.3.2

Progetti dei moduli 2 e 3

Approfondimento dei progetti già definiti e consolidati nell'ambito di progetti generali

A seguito del primo messaggio programmatico, l'USTRA ha approfondito, nell'ambito di progetti generali, la pianificazione dei progetti incontestati: tratto Luterbach–Härkingen, tangenziale di Lucerna (compresi l'ampliamento a nord e il completamento a sud), seconda canna della galleria del Fäsenstaub a Sciaffusa ed eliminazione dei problemi di capacità a Crissier (fase 2).

La pianificazione è già in una fase molto avanzata. Sulla base dell'attuale stato delle conoscenze si può presupporre una prossima conclusione dei progetti generali.

Nove studi di approfondimento per definire i progetti più efficaci

Per diversi tratti di strada nazionale, dopo l'adozione del primo messaggio, la pianificazione non era abbastanza avanzata per avviare il progetto generale. Riguardo ad altri tratti vi erano divergenze di vedute tra la Confederazione e i Cantoni coinvolti. L'USTRA ha condotto nel frattempo nove studi di approfondimento sui tratti interessati nelle regioni di Ginevra, Morges–Losanna, Berna, Glatttal–Winterthur, San Gallo, Lugano–Mendrisio e Basilea.

Nell'ambito di questi studi, l'USTRA ha formulato diverse proposte e, d'intesa con i Cantoni, le regioni, le Città e i Comuni coinvolti, ha definito la soluzione più adatta. A tal fine, ha proceduto a un'analisi globale delle problematiche, all'elaborazione e successiva graduale restrizione dello spettro delle varianti risolutive possibili, nonché alla valutazione dettagliata delle varianti più promettenti.

Otto di questi studi di approfondimento sono conclusi. Per quanto concerne la zona di Basilea, il previsto progetto di ampliamento della N2 si è dimostrato irrealizzabile per problemi di politica regionale. Nell'ambito dello studio di approfondimento condotto congiuntamente dall'USTRA e dal Cantone di Basilea Città, non è stato ancora possibile trovare un'alternativa soddisfacente. In attesa di nuovi risultati consolidati, si continuerà a lavorare sulla base del «vecchio» progetto STOT (miglioramento delle strutture della tangenziale est) per l'eliminazione dei problemi di capacità.

1.2.3.3

Sospesi nuovi elementi viari a Losanna–Morges e nella Glatttal

Nel primo messaggio abbiamo spiegato come nelle regioni di Losanna–Morges e della Glatttal la costruzione di un nuovo collegamento sia la soluzione da preferire all'ampliamento della strada nazionale esistente. Gli studi di approfondimento condotti nel frattempo dall'USTRA confermano questa prima valutazione. Nel messaggio sull'adeguamento del decreto federale concernente la rete delle strade nazionali e sul suo finanziamento⁵, oltre all'integrazione di 383 chilometri di strade cantonali esistenti, abbiamo pertanto proposto di includere questi due nuovi elementi viari nella rete delle strade nazionali.

⁵ FF 2012 543

Contro l'aumento a 100 franchi del prezzo per il contrassegno autostradale, aumento connesso all'integrazione delle strade cantonali, è stato lanciato il referendum. In occasione della votazione popolare del 24 novembre 2013, i cittadini svizzeri hanno respinto tale aumento. L'adeguamento del decreto federale sulla rete delle strade nazionali con i due nuovi elementi viari non può quindi entrare in vigore. In seguito a questa decisione manca la base giuridica per l'ulteriore concretizzazione e la realizzazione dei due progetti a Losanna/Morges e nella Glatttal.

1.3 Aggiornamento del PEB

1.3.1 Analisi aggiornata dei problemi di capacità per il 2030

Rallentamenti e code su 185 chilometri, da 2 a 4 ore al giorno

Nel 2030, saranno regolarmente congestionati circa 491 chilometri di strade nazionali, 134 dei quali presenteranno il livello di criticità I⁶, 108 il livello II⁷ e 185 il livello più grave III⁸. Su altri 64 chilometri il problema si manifesterà nei periodi di esodo e controesodo e nei finesettimana.

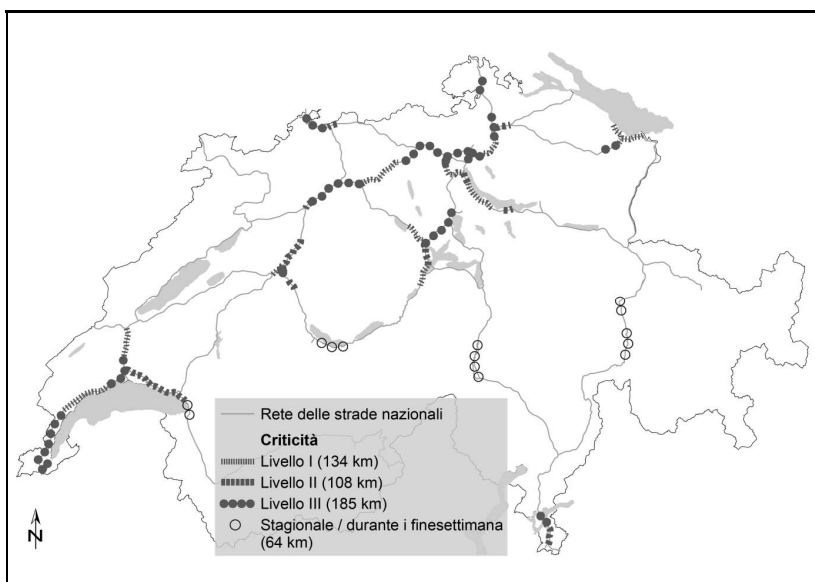
Nel 2030 i problemi di capacità più gravi si verificheranno in corrispondenza delle grandi città e dei grandi agglomerati, soprattutto per la sovrapposizione dei flussi di traffico a carattere sovregionale con quelli interni, provenienti e in direzione degli agglomerati.

⁶ Sui tratti con un *livello di criticità I* il sovraccarico di traffico rispetto alla capacità disponibile può raggiungere il 10 per cento. Sui tratti in questione perturbazioni anche minime portano a rallentamenti e code da 1 a 7 ore alla settimana.

⁷ Sui tratti con un *livello di criticità II* il sovraccarico di traffico varia dal 10 al 20 per cento. Ciò significa che, su queste strade, rallentamenti e code ostacolano la circolazione per 1–2 ore al giorno.

⁸ Sulle strade nazionali che presentano un *livello di criticità III* il sovraccarico di traffico arriva al 20 per cento. Ogni giorno queste strade sono congestionate (rallentamenti e code) da 2 a 4 ore.

Risultato dell'analisi delle attuali criticità di livello I, II e III nonché dei congestionamenti stagionali



Notevole peggioramento della situazione

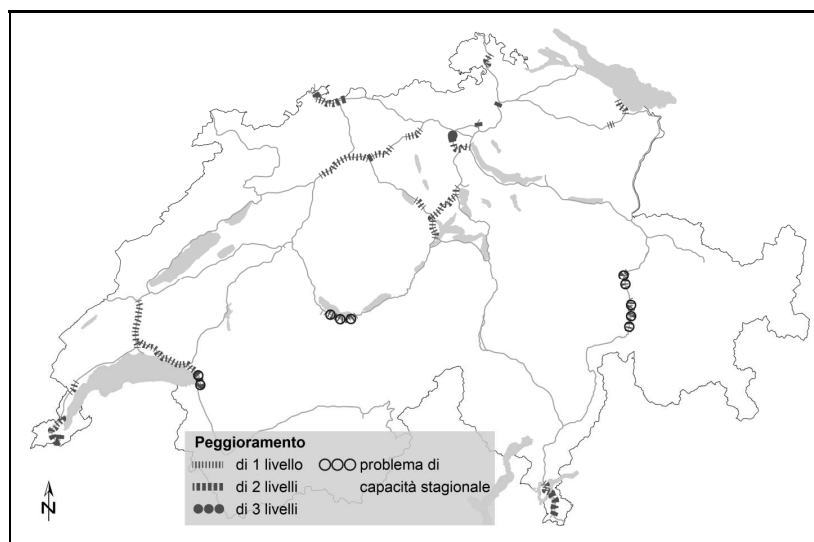
Rispetto a quanto previsto nel primo messaggio, il problema delle code sulla rete delle strade nazionali si aggraverà notevolmente, e ciò a causa dell'incremento demografico e occupazionale previsto dall'Ufficio federale di statistica (UST).

L'ulteriore incremento demografico riguarderà in particolare l'arco lungo il lago Lemano, la zona di Zurigo e l'agglomerato di Basilea, ma non risparmierà neppure le aree lungo la N1 tra Olten e Baden, lungo la N6 tra Thun e Berna, la zona di Lucerna-Zugo e gli agglomerati di Friburgo, Yverdon e Lugano. I nuovi posti di lavoro si concentreranno soprattutto nelle città di Ginevra, Losanna, Berna e Zurigo. La prevista evoluzione in termini demografici e occupazionali avrà un impatto diretto sul futuro volume di traffico e, di riflesso, sui problemi di capacità delle strade nazionali.

Le conseguenze di questo incremento saranno un ulteriore allargamento del raggio territoriale dei problemi di capacità già rilevati e il loro aggravamento. Particolarmente degno di nota è il fatto che i chilometri di strada nazionale che presenteranno il livello di criticità III passeranno da 81 a 185. Soprattutto le aree di Ginevra, Basilea, Losanna-Montreux, Zurigo, Lucerna, Lugano e in parte San Gallo dovranno fare i conti con un carico di traffico superiore a quello illustrato nel primo messaggio.

La figura qui di seguito riporta i tratti di strada nazionale per i quali si prevede un peggioramento rispetto a quanto figurava nel primo messaggio.

Tratti interessati da peggioramenti



1.3.2 Aggiornamento del primo messaggio

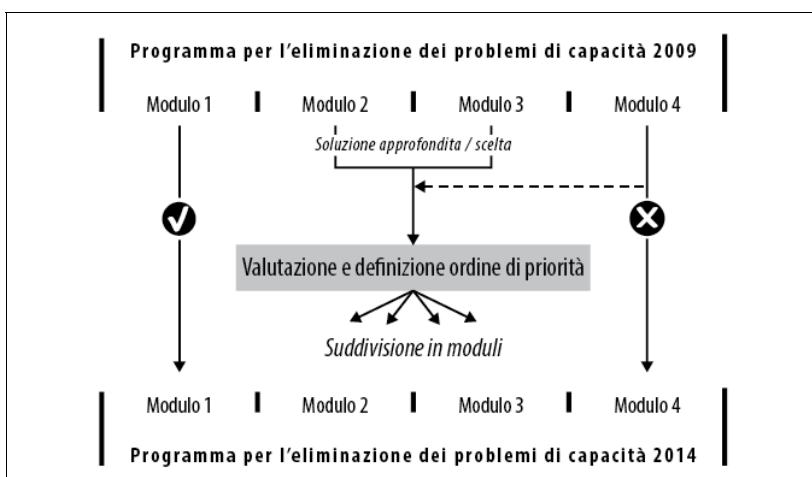
1.3.2.1 Portata dei progetti esaminati

Nell'ambito del secondo messaggio viene effettuata una nuova valutazione dei progetti, classificati a suo tempo nei moduli 2 e 3; in base al nuovo ordine di priorità, i progetti vengono quindi riassegnati ai moduli da 1 a 4.

Anche alcuni progetti a suo tempo assegnati al modulo 4 nonché alcuni progetti aggiuntivi vengono sottoposti a nuova valutazione. Si tratta di progetti riguardanti tratti stradali che a causa del peggioramento della situazione sono passati dal livello di criticità I ai livelli II e III.

I progetti per i quali le Camere federali hanno stanziato i crediti necessari nell'ambito del primo messaggio restano assegnati al modulo 1 (cfr. figura 4).

Rappresentazione grafica dell'aggiornamento del PEB



1.3.2.2

Procedimento per fasi

L'ordine di priorità dei progetti è stato definito secondo lo stesso approccio a più fasi utilizzato nel primo messaggio. In una prima fase, i progetti sono stati sottoposti a un'approfondita valutazione e, in una seconda, è stato loro assegnato un ordine di priorità in funzione di una serie di criteri supplementari. Il procedimento si è basato sull'indirizzo strategico definito nel primo messaggio. Tale linea di orientamento conserva tutt'ora la sua validità.

Indirizzo strategico per l'eliminazione dei problemi di capacità in linea con i programmi d'agglomerato

L'indirizzo strategico definito dal nostro Collegio garantisce che il PEB sia in sintonia con i principi della politica dei trasporti degli agglomerati. Tale indirizzo comprende i seguenti principi:

- Precedenza ai problemi di capacità più gravi: il Programma deve consentire innanzitutto di risolvere i problemi sui tratti con un livello di criticità II e III. I progetti riguardanti i tratti con livello di criticità I vengono scartati sin dall'inizio vista la limitatezza delle risorse finanziarie disponibili.
- Precedenza ai centri degli agglomerati: la priorità assoluta è riservata a una rete di strade nazionali funzionale in queste aree. Di conseguenza, le misure proposte mirano anzitutto a risolvere i problemi più gravi sulla rete delle strade nazionali negli agglomerati.
- Riqualficazione urbana: dove le strade nazionali attraversano aree densamente popolate, è necessario – compatibilmente con i costi economici che questo comporta – dare la preferenza a varianti che concorrano al risanamento urbanistico.

Valutazione approfondita dei progetti sulla base di indicatori

L'USTRA ha sottoposto a un'analisi approfondita i progetti PEB e le loro possibili combinazioni. Gli indicatori di riferimento adottati in questa analisi si fondano sul sistema NISTRA (Indicatori di sostenibilità per progetti infrastrutturali stradali) correntemente in uso nel settore delle strade nazionali.

Le ripercussioni dei progetti vengono quantificate, laddove possibile, in denaro e raffrontate ai costi di investimento. Gli effetti non quantificabili in denaro, come quelli sul paesaggio, vengono descritti e valutati mediante un'annotazione.

I progetti vengono infine assegnati a sei classi, da A (elevata efficienza economica e valutazione positiva degli indicatori descrittivi) ad F (scarsa efficienza economica e valutazione negativa degli indicatori descrittivi).

Tabella 2

Panoramica degli indicatori considerati

	Quantificabile in denaro	Descrittivo
Società	– Incidenti	– Abitabilità – Sviluppo dell'insediamento
Economia	– Costi di investimento e di manutenzione – Costi di esercizio delle strade – Variazione dei tempi di percorrenza – Costi di esercizio dei veicoli – Vantaggi derivanti da un maggior traffico	– Ripercussioni sui trasporti pubblici – Cambiamento dell'affidabilità del sistema dei trasporti – Realizzazione a tappe – Accessibilità
Ambiente	– Inquinamento atmosferico – Persone che subiscono inquinamento fonico – Impermeabilizzazione dei terreni – Effetti sul clima	– Aree soggette a inquinamento fonico – Effetti di frammentazione – Immagine del paesaggio e dei luoghi – Acque

Altri aspetti considerati

Sulla base della suddetta valutazione e tenuto conto di una serie di aspetti riguardanti il traffico e la politica dei trasporti, i progetti vengono assegnati ai moduli da 1 a 4.

Una priorità superiore va attribuita ai progetti che devono soddisfare esigenze significative del traffico nazionale e internazionale, come la gestione del traffico di transito nord-sud e di quello nei punti di intersezione di diverse strade nazionali. Altre deroghe sono possibili dove, per esempio, due strade nazionali a quattro corsie confluiscono in un unico prolungamento a quattro corsie o dove, nonostante un traffico costante, una strada nazionale a quattro corsie è ridotta a due corsie di mar-

cia. Prioritari vanno considerati anche progetti di decongestione di aree caratterizzate da uno sviluppo insediativo particolarmente intenso.

Siamo invece più prudenti nei confronti dei progetti di ampliamento di tratti di strada nazionale già molto congestionati e in prossimità degli agglomerati – perché rischiano di aggravare ulteriormente il problema – nonché nel caso di progetti che prevedono, rispetto al traffico globale, una quota esigua di trasporti pubblici. In questi casi, occorre innanzitutto sfruttare il potenziale disponibile per un maggiore trasferimento del traffico ai trasporti pubblici.

Vanno inoltre considerate le ripercussioni che un progetto può avere sui tratti di strada nazionale contigui. Se le misure previste non fanno che dislocare il problema su un tratto adiacente, occorre rinunciare al progetto o, in alternativa, assegnare all'ampliamento di tale tratto una priorità più elevata.

1.3.3 Aggiornamento del PEB

1.3.3.1 Assegnazione dei progetti ai moduli da 1 a 4

In aggiunta ai progetti approvati in modo definitivo, proponiamo di assegnare al modulo 1 altri tre progetti e di sbloccare i crediti necessari per un volume d'investimento complessivo di 995 milioni di franchi (livello dei prezzi ottobre 2005, rincaro e imposta sul valore aggiunto esclusi). Si tratta nello specifico dei seguenti ampliamenti

- tra Ginevra Aeroporto e Le Vengeron;
- tra Luterbach e Härkingen;
- tra Andelfingen e Winterthur.

Il progetto Crissier, giunto in avanzata fase 1, ha inoltre mostrato che i mezzi finanziari sbloccati nell'ambito del primo messaggio dovranno essere incrementati di 40 milioni di franchi, portando il volume di investimento complessivo del modulo 1 a circa 2,4 miliardi di franchi.

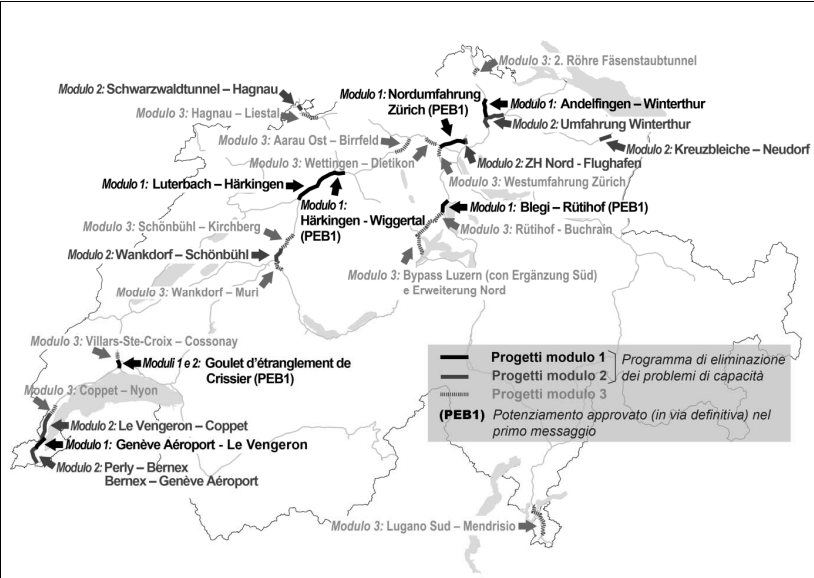
Nel modulo 2 figurano progetti il cui volume d'investimenti complessivo assorbirà il credito residuo di circa 3,1 miliardi di franchi. Nel modulo 3 sono inseriti progetti per un volume pari a 6 miliardi di franchi, di cui va portata avanti la pianificazione. Questi progetti, che consideriamo indispensabili per garantire la funzionalità delle strade nazionali anche in futuro, non sono tuttavia finanziabili con i 5,5 miliardi di franchi a disposizione. Il nostro Collegio sottopone quindi, nell'ambito del progetto per la procedura di consultazione concernente «la creazione del Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA), il risanamento finanziario e il Programma di sviluppo strategico delle strade nazionali (PROSTRA)», una proposta per il finanziamento dei progetti del modulo 3 (v. n. 1.6). Proponiamo poi di assegnare al modulo 4 progetti per un totale di circa 5,2 miliardi di franchi e di accantonarli.

Puntiamo in primo luogo alla realizzazione di progetti nelle aree urbane per risolvere la situazione laddove il problema del traffico è più grave (negli agglomerati, per l'appunto).

La figura di seguito riporta i progetti assegnati ai moduli da 1 a 3:

Figura 5

Progetti inclusi nei moduli da 1 a 3



Nell’ottica attuale il credito disponibile di 5,5 miliardi di franchi dovrà essere impiegato per realizzare i progetti elencati qui di seguito:

Tabella 3

PEB aggiornato, moduli 1 e 2
(livello dei prezzi ottobre 2005, rincaro e imposta sul valore aggiunto esclusi)

Zona	Fabbisogno finanziario effettivo Progetto per l’eliminazione dei problemi di capacità	Livello di criticità determinante	Modulo [in milioni di fr.]	
			1	2
GE	Perly–Bernex	III		430
	Bernex–Ginevra Aeroporto	III		615
	Ginevra Aeroporto–Le Vengeron	III	50	
	Le Vengeron–Coppet	III		165
VD	Crissier, fase 1*	III	120	
	Crissier, fase 1**		40	
	Crissier, fase 2			120
BE	Wankdorf–Schönbühl	II		140
BE-SO	Luterbach–Härkingen	II/III	660	

Fabbisogno finanziario effettivo		Livello di criticità determinante	Modulo [in milioni di fr.]	
Zona	Progetto per l'eliminazione dei problemi di capacità		1	2
SO-AG	Härkingen–Wiggertal*	III	165	
ZH	Circonvallazione nord di Zurigo*	III	940	
	Zurigo Nord–Zurigo Aeroporto	II		20
	Circonvallazione di Winterthur	II/III		370
	Andelfingen–Winterthur	III	285	
BS-BL	STOT, galleria dello Schwarzwald–Hagnau, («vecchia» variante)	III		915 ⁹
LU-ZG	Blegi–Rütihof*	III	135	
SG	Kreuzbleiche–Neudorf (3 ^a canna galleria del Rosenberg)	III		410
Totale per modulo			2395	3185
Somma dei moduli			5580	
* Progetto approvato in via definitiva dall'Assemblea federale nell'ambito del primo mes-				
saggio programmatico o della seconda tappa delle misure di stabilizzazione congiunturale				
** Fabbisogno supplementare				

Il superamento, per un totale di 80 milioni di franchi, del tetto di spesa previsto per l'eliminazione dei problemi di capacità sulla rete delle strade nazionali va visto alla luce dell'attuale precisione dei costi: per quanto riguarda il modulo 2, essa è +/- 30 per cento. I lavori, in parte già conclusi, per la realizzazione dei progetti Blegi–Rütihof e Härkingen–Wiggertal, mostrano inoltre che, in base alle conoscenze odierne, dei 300 milioni di franchi sbloccati circa 80 milioni confluiranno di nuovo nel fondo infrastrutturale.

Tabella 4

**Programma aggiornato, moduli 3 e 4
(livello dei prezzi ottobre 2005, rincaro e imposta sul valore aggiunto esclusi)**

Fabbisogno supplementare		Livello di criticità determinante	Modulo [in milioni di fr.]	
Zona	Progetto per l'eliminazione dei problemi di capacità		3	4
GE	Etoile–Perly	III		390
	Coppet–Nyon	III	165	
VD	Nyon–Morges Ovest*	I		500
	Villars–Ste-Croix–Cossonay	III	100	
	Villars–Ste-Croix–La Croix-Montreux	II		1 350

⁹ In base al calcolo dei costi effettuato dal Cantone di Basilea Città; livello dei prezzi ottobre 2005, rincaro e imposta sul valore aggiunto esclusi.

Fabbisogno supplementare		Livello di criticità determinante	Modulo [in milioni di fr.]	
Zona	Progetto per l'eliminazione dei problemi di capacità		3	4
BE	Weyermannshaus–Wankdorf	I/II		215
	Schönbühl–Kirchberg	II	195	
	Wankdorf–Muri	II/III	1 485	
	Muri–Rubigen*	II		120
SO-AG	Wiggertal–Oftringen	II	**	
	Aarau Est–Birrfield	III	330	
	Aarau Ovest–Aarau Est*	I		225
	Birrfield–Wettingen			
	incl. 4ª canna Baregg*	III		500
	Augst–diramazione Rheinfelden	II	**	
ZH	Wettingen–Dietikon	III	215	
	Wallisellen–Brüttisellen	III	**	
	Brüttisellen–Töss*	II		500
	Circonvallazione ovest di Zurigo	II/III	110	
	Zurigo Sud–Thalwil–Wädenswil*	II		380
	Wädenswil–Richterswil*	I		170
	Schindellegi–Pfäffikon SZ*	II		100
SG	San Gallo Neudorf–diramazione			
	Meggenhus*	I		110
BS-BL	Hagnau–Liestal	III	405	
	Liestal–Augst	III	**	
LU-ZG	Tangenziale Lucerna incl.			
	integrazione sud	II	1 465	
	Buchrain–Rotsee (ampliamento nord)	III	255	
	Rütihof–Buchrain	III	210	
OW	Sarnen Nord–Alpnach Sud–Lopper*	I		155***
SH	2ª canna galleria del Fäsenstaub			
	Sciaffusa	III	300	
	Ampliamento galleria del Cholfirst	III		510
TI	Lugano Sud–Mendrisio	II/III	810	
Totale per modulo			6 045	5 225
Somma dei moduli			11 625	16 850

* Progetto assegnato al modulo 4 nell'ambito del primo messaggio programmatico e da allora non approfondito

** Aggiunta di corsie per una lunghezza inferiore a 2 km; verrà realizzata con i mezzi del FSTS e non con quelli del fondo infrastrutturale

*** Senza potenziamento galleria Lopper

1.3.3.2 Variazioni rispetto al primo messaggio

Visto lo stato di avanzamento dei progetti riguardanti i tratti Luterbach–Härkingen e Andelfingen–Winterthur, proposti già nel primo messaggio, i crediti necessari per la loro realizzazione possono ora essere sbloccati. L’ampliamento della N1 tra lo svincolo Ginevra Aeroporto e la diramazione di Le Vengeron, indifferibile a causa dell’acuirsi del problema del traffico, è realizzabile a medio termine grazie alle sinergie con il progetto in corso di pianificazione della manutenzione Grand Saconnex. Ciò giustifica l’assegnazione del progetto di ampliamento al modulo 1.

In considerazione dello sviluppo particolarmente dinamico del contesto insediativo e dell’aggravarsi del problema del traffico, anche gli altri progetti riguardanti la zona di Ginevra sono stati inseriti nel PEB. Il progetto di San Gallo è passato dal modulo 3 al modulo 2; è stato possibile infatti convenire con il Cantone e la città di San Gallo una soluzione più economica e con un buon rapporto costi-benefici rispetto a quella prospettata nel primo messaggio.

Questa ridefinizione delle priorità è avvenuta a scapito del progetto Wankdorf–Muri (Ostring di Berna), i cui costi, rispetto a quanto preventivato nel primo messaggio, sono fortemente lievitati a causa di considerazioni di carattere urbanistico (prolungamento della galleria fino allo svincolo di Muri). Lo sviluppo insediativo nella zona di Berna, inoltre, è decisamente meno dinamico di quello registrato nella zona di Ginevra. Per quanto riguarda il tratto Weyermannshaus–Schönbühl a Berna, lo studio di approfondimento ha rilevato che l’ampliamento del tratto di strada nazionale tra Weyermannshaus e Wankdorf mediante la costruzione di un secondo viadotto a Felsenau è politicamente insostenibile. Il progetto va dunque abbandonato.

I progetti riguardanti i tratti Villars-Ste-Croix–Cossonay (N1), Hagnau–Liestal (N2) e Buchrain–Rütihof (N14) sono passati dal modulo 4 al modulo 3 in ragione di un netto peggioramento dei problemi di capacità rispetto a quanto illustrato nel primo messaggio.

Tabella 5

Variazioni rispetto al primo messaggio

		Modulo	
		1	2
Zona	Progetto per l’eliminazione dei problemi di capacità	messaggio	
GE	Perly–Bernex	3	2
	Bernex–Ginevra Aeroporto	3	2
	Ginevra Aeroporto–Le Vengeron	3	1
VD	Villars-Ste-Croix–Cossonay	4	3
BE	Weyermannshaus–Wankdorf	2	4
	Wankdorf–Muri	2	3
SO-AG	Luterbach–Härkingen	2	1
ZH	Zurigo Nord–Zurigo Aeroporto	–	2
	Andelfingen–Winterthur	2	1
	Circonvallazione ovest di Zurigo	–	3

		Modulo	
		1	2
Zona	Progetto per l'eliminazione dei problemi di capacità	messaggio	
SG	Kreuzbleiche–Neudorf (3ª canna galleria del Rosenberg)	3	2
BS-BL	Hagnau–Liestal	4	3
LU-ZG	Buchrain–Rütihof	4	3

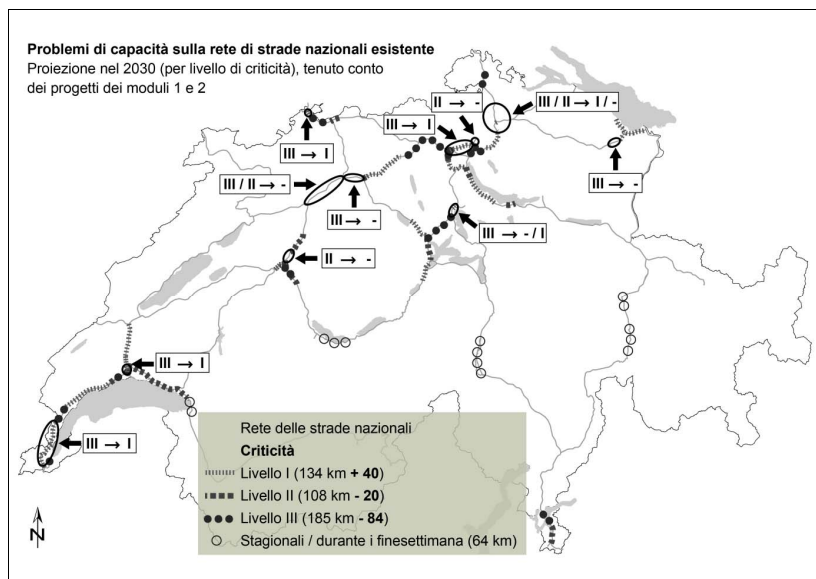
1.3.4 Ripercussioni del PEB

1.3.4.1 Netto miglioramento della situazione del traffico

Realizzando i progetti dei moduli 1 e 2 è possibile ottenere notevoli miglioramenti (cfr. figura 6). Gli effetti positivi si sentiranno specialmente su tratti di strade nazionali con livello di criticità III, che grazie alle misure proposte si ridurranno nettamente da 185 a 101 chilometri, mentre le criticità di livello II saranno risolte su una lunghezza di 20 chilometri. A trarre maggior beneficio saranno gli agglomerati di Ginevra, Basilea, San Gallo, Winterthur e Zurigo, nonché la N1 e la N2 tra le diramazioni di Luterbach e Wiggertal.

Figura 6

Ripercussioni dei progetti dei moduli 1 e 2 nel 2030



L'immagine qui sopra evidenzia d'altro canto che la maggior parte dei problemi non potrà essere risolta nonostante investimenti per 5,5 miliardi di franchi. Quelli più gravi (livello di criticità III) interessano le aree di Ginevra (Perly–Etoile e Coppet–Nyon), Morges–Ecublens, Berna Est, il tratto tra Aarau e il Limmattalerkreuz, e le aree della Glattal, di Lucerna–Rotkreuz, di Sciaffusa e Lugano.

Dopo la decisione popolare del 24 novembre 2013, contraria all'aumento del prezzo del contrassegno autostradale e al relativo adeguamento del decreto sulla rete stradale, rimane irrisolta la situazione di criticità III nella Glattal e tra Morges ed Ecublens.

Anche nella Limmattal le criticità di livello III possono essere risolte intervenendo ad ampio raggio. A nostro avviso, l'ampliamento della strada nazionale esistente non è un'opzione percorribile poiché andrebbe ad aumentare il carico di traffico su un tratto autostradale nella zona di Zurigo già fortemente congestionato.

Nelle aree di Berna, Lucerna, Zurigo–Thalwil e Pfäffikon (SZ), nel Mendrisiotto e sul tratto tra Losanna e Montreux persistono problemi di livello di criticità II. I primi quattro progetti non sono finanziabili con le risorse a disposizione. Per risolvere la situazione tra Losanna e Montreux è ipotizzabile unicamente una soluzione ad ampio raggio, come per la Limmattal, e ciò a causa dell'impatto che l'ampliamento della strada nazionale avrebbe sull'ambiente e sul paesaggio, ossia in particolare sulla zona Tour d'Ai-Dent de Corjon, inserita nell'Inventario federale dei paesaggi, siti e monumenti d'importanza nazionale.

La realizzazione dei progetti non finanziati del modulo 3 consentirebbe di migliorare notevolmente la situazione su una lunghezza complessiva di 93 chilometri (interessati da criticità di livello II e III). A trarne vantaggio sarebbero soprattutto gli agglomerati di Berna, Lucerna e Sciaffusa che, sulla rete delle strade nazionali, registrano problemi di traffico da gravi a molto gravi. La realizzazione del progetto sul tratto Ostring di Berna consentirebbe inoltre una notevole riqualificazione urbanistica.

Rimangono invece del tutto irrisolte le criticità di livello I e quelle stagionali.

1.3.4.2 Valutazione della sostenibilità: nel complesso ripercussioni positive

Ambiente: leggere ripercussioni negative

Al pari di ogni nuova infrastruttura, il PEB provoca un certo impatto ambientale, tuttavia ridotto al minimo dal momento che i progetti prevedono esclusivamente l'aggiunta di corsie¹⁰ su strade nazionali esistenti.

Anche le ulteriori conseguenze ambientali dovute al traffico restano limitate. L'attuazione del Programma comporterà un aumento del chilometraggio, con conseguente aumento delle emissioni di inquinanti atmosferici e gas a effetto serra. Ciononostante, la realizzazione dei progetti consentirà di evitare incolonnamenti, garantendo una maggiore scorrevolezza del traffico e, di conseguenza, una riduzione delle emissioni nocive. L'ulteriore impermeabilizzazione del suolo avrà un impatto nega-

¹⁰ Per quanto riguarda il progetto STOT a Basilea, le modalità di intervento non sono ancora state definite concretamente.

tivo. Sono invece nel complesso positivi gli effetti a livello di inquinamento fonico, grazie allo spostamento del traffico dalla rete stradale di importanza locale verso quella delle strade nazionali.

Economia: prevalgono nettamente le ripercussioni positive

Dal punto di vista economico, la riduzione dei problemi di capacità sulle strade nazionali ha ripercussioni nettamente positive: il potenziamento della rete in termini di capacità riduce la formazione di code, consentendo collegamenti più rapidi e affidabili a beneficio degli utenti interessati e migliorando la raggiungibilità dei centri importanti. Tutto questo non farà che rafforzare l'attrattiva della Svizzera come polo economico.

Sul piano dei costi, gli oneri per l'attuazione del Programma sono rilevanti. Tra questi rientrano i costi di investimento e quelli a ciclicità annuale per l'esercizio e la manutenzione delle superfici stradali supplementari.

Società: prevalgono le ripercussioni positive

L'attuazione del Programma consentirà di ridurre il numero di incidenti, mentre un maggior volume di traffico potrà scorrere su strade nazionali più sicure grazie al potenziamento della rete. Senza questi interventi ciò non sarebbe possibile: il grado di congestionamento delle strade nazionali continuerebbe ad aumentare e il traffico si sposterebbe maggiormente sulla rete viaria a carattere locale, più esposta al rischio di incidenti. Inoltre, in presenza di code, aumenterebbero ulteriormente anche i tamponamenti. I costi così risparmiati, derivanti dal numero di incidenti evitati, si tradurrebbero complessivamente in un beneficio quantificabile in 30 milioni di franchi l'anno.

Il Programma si ripercuote positivamente anche sul tessuto insediativo: concentrando gli interventi sulle opere di ampliamento negli agglomerati sarà possibile rinforzarne i centri, mentre in seguito allo spostamento del traffico verso le strade nazionali aumenterà l'abitabilità degli agglomerati.

A conti fatti, il Programma presenta un quadro chiaramente soddisfacente per quanto concerne l'analisi costi-benefici e favorisce lo sviluppo sostenibile considerando anche gli altri indicatori non quantificabili in termini monetari (per i risultati dettagliati vedi l'allegato 2).

1.4 Nuovi elementi viari

Come illustrato nel numero 1.2.3.3, l'integrazione dei due elementi viari tra Losanna e Morges e nella Glattal, prevista nel messaggio sull'adeguamento del decreto federale concernente la rete delle strade nazionali e sul suo finanziamento, non può entrare in vigore.

Non è invece attualmente oggetto di discussione l'inserimento nel decreto di ulteriori nuovi elementi:

- Nel quadro degli studi di approfondimento è stato dimostrato che, nelle regioni di San Gallo (bretella sud), Berna (tangenziale nord-ovest) e Winterthur (circonvallazione sud-est), sarebbe più adeguato intervenire con opere di ampliamento lungo le strade nazionali esistenti anziché costruire nuovi collegamenti viari.

- L’inserimento nel suddetto decreto del progetto per l’attraversamento del lago a Ginevra, chiesto dal Cantone ginevrino, appare per il momento prematuro oltre che ingiustificato, se si considera unicamente la sua utilità ai fini dell’eliminazione dei problemi di capacità. Potrà pertanto essere preso in esame quando sarà ritenuto auspicabile sotto il profilo della pianificazione del territorio (sviluppo della sponda sinistra del lago) e quando ne sarà stata dimostrata l’opportunità. In termini di eliminazione dei problemi di capacità sulla N1, il progetto avrebbe un impatto positivo solo sui tratti a sud-ovest.

Per ragioni di traffico e a causa delle ripercussioni sull’ambiente e sul paesaggio, nella Limmattal e tra Losanna e Montreux non è possibile risolvere i problemi di capacità realizzando corsie supplementari (cfr. n. 1.3.4.1): occorrerà valutare in sede di pianificazioni future la possibilità di rimediare con nuovi elementi viari.

1.5 Misure complementari indispensabili

Di qui alla realizzazione dei lavori di ampliamento raccomandati, aumenteranno considerevolmente i problemi sulla rete svizzera delle strade nazionali. È dunque necessario, in parallelo a tali lavori, concretizzare con determinazione e applicare con sistematicità le misure già avviate al fine di migliorare la gestione delle capacità disponibili.

Tali interventi di gestione del traffico possono senz’altro apportare alcuni miglioramenti a livello di flussi veicolari, ma non bastano a risanare in modo incisivo la situazione della congestione nel suo complesso: al massimo possono concorrere ad attenuarne le ripercussioni negative.

Le misure di gestione del traffico comprendono, ad esempio:

- Informazioni tempestive, corrette e intermodali sulla viabilità a beneficio degli utenti della strada. A tal fine, occorre sviluppare dispositivi che consentano di rilevare meglio e più celermente la situazione del traffico.
- Raccomandazioni di deviazioni in caso di congestioni del traffico locale.
- Utilizzo locale e temporaneo delle corsie di emergenza per far fronte a picchi di traffico: questa prima corsia dinamica è sperimentata con successo da gennaio del 2010 tra Morges ed Ecublens. Sono previste altre misure, attualmente in corso di preparazione.
- Dosaggio delle vie di accesso alle strade nazionali in corrispondenza degli svincoli. Scopo di questa misura è stabilizzare l’afflusso di traffico e ridurre i disagi sull’asse principale. I primi interventi sono già operativi, mentre ne seguiranno altri progressivamente.
- Misure per il mantenimento di un flusso veicolare costante attraverso la graduale riduzione del limite massimo di velocità in presenza di un potenziale congestionamento del traffico, mediante l’impiego di rilevatori della velocità e di pannelli di segnalazione delle code. Appositi impianti sono già stati concepiti e saranno messi gradualmente in funzione nell’ambito di lavori di manutenzione ordinaria.

- Estensione del divieto di sorpasso per gli autocarri su tratti caratterizzati da un flusso di traffico intenso o da lunghe pendenze. Le misure sono state definite e verranno applicate in tempi brevi.

Occorre inoltre verificare sistematicamente la funzionalità degli svincoli e fare in modo di preservarla definendo e attuando adeguate misure strutturali e operative.

1.6 Necessità di risorse supplementari per l'eliminazione di problemi di capacità

Anche dopo l'attuazione del PEB, in diverse regioni svizzere rimarranno irrisolte gravi criticità di livello II e III (cfr. n. 1.3.4), in quanto le misure d'esercizio previste contribuiranno a stabilizzare il flusso veicolare sulle strade nazionali, ma non saranno sufficienti a garantirne la funzionalità sul lungo periodo. I Cantoni e le regioni, inoltre, premono affinché si costruiscano nuovi svincoli al fine di decongestionare la rete stradale secondaria e di collegare alla stessa altri agglomerati. La costruzione di tali svincoli comporta tuttavia un aggravarsi del livello di congestionamento della rete delle strade nazionali.

Pertanto reputiamo necessario lo stanziamento di risorse aggiuntive per risolvere i problemi di capacità sulla rete delle strade nazionali con interventi edilizi. A ciò si aggiunge che, come già segnalato nel primo messaggio e nel messaggio sull'adeguamento del decreto federale concernente la rete delle strade nazionali, da fine 2017 o inizio 2018 il FSTS presenterà un deficit di copertura anche senza assumere impegni supplementari.

Nel frattempo abbiamo posto in consultazione un progetto che fornisce un quadro complessivo degli interventi necessari e sottopone proposte per garantire un finanziamento sostenibile dei compiti e delle spese in relazione al traffico stradale. Il finanziamento di risorse finanziarie aggiuntive per gli interventi di cui sopra è parte integrante del progetto.

1.7 Procedura di consultazione

1.7.1 Aspetti formali

Il 10 aprile 2013, abbiamo incaricato il DATEC di svolgere una consultazione sul decreto federale concernente la seconda fase del Programma per l'eliminazione dei problemi di capacità sulla rete delle strade nazionali e lo sblocco dei crediti necessari. Alla consultazione, avviata il giorno stesso e conclusasi il 7 agosto 2013, sono stati invitati a partecipare i Cantoni, i partiti rappresentati nell'Assemblea federale, le associazioni economiche e le organizzazioni attive a livello nazionale, le associazioni mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna nonché altre cerchie interessate.

1.7.2

Risultati della consultazione

Riscontri positivi per PEB

Gli ambienti interpellati hanno accolto con favore l'oggetto della consultazione¹¹, condividendone i contenuti principali. Soprattutto nella zona di San Gallo/Appenzello, molti Comuni, distretti, nonché associazioni e istituzioni si sono espressi positivamente in merito alla soluzione a San Gallo e la sostengono.

Alcuni lamentano che sulle strade nazionali, nonostante l'attuazione del Programma, persistono notevoli colli di bottiglia. Chiedono che i progetti vengano accelerati e realizzati più rapidamente.

Ampio consenso per i progetti urgenti

La maggioranza degli interpellati non contesta il decreto federale presentato, che prevede l'approvazione definitiva di tre ulteriori progetti prioritari e lo sblocco dei fondi necessari. Nello specifico, si tratta dell'ampliamento a sei corsie dei tratti Luterbach–Härkingen e Ginevra Aeroporto–Le Vengeron nonché dell'ampliamento a quattro corsie del tratto Andelfingen–Winterthur.

Diversi diretti interessati chiedono di riclassificare singoli progetti nel modulo prioritario di grado superiore. Sporadicamente viene proposto di inserire altri progetti nel modulo 4 o chiesta l'ulteriore pianificazione dei progetti del modulo 4.

Dopo aver esaminato le richieste in merito a una riassegnazione di singoli progetti, ci esprimiamo come segue:

- i lavori ai progetti in questione non sono ancora avanzati al punto da poter essere attribuiti al modulo 1, che va approvato definitivamente;
- negli anni a venire i progetti dei moduli 2 e 3 verranno concretizzati in eguale misura e sottoposti a un nuovo esame nell'ottica del prossimo messaggio sul Programma o del PROSTRA. La valutazione si baserà su nuove conoscenze che potranno comportare una riclassificazione dei progetti;
- in considerazione degli scarsi mezzi finanziari, non è possibile attribuire i progetti del modulo 4 (progetti accantonati) al modulo 3 (maggiore fabbisogno).

In base a queste considerazioni, chiediamo di mantenere l'attuale classificazione dei progetti nei moduli 2, 3 e 4.

2

Spiegazioni sul decreto federale

Art. 1

L'articolo 1 del decreto federale chiede lo sblocco dei crediti necessari alla realizzazione di tre ulteriori progetti del modulo 1. La tabella illustra le strade nazionali e i Cantoni interessati da questi progetti.

¹¹ Rapporto sull'esito della consultazione: vedi www.admin.ch > Diritto federale > Procedure di consultazione > Procedure di consultazione ed indagini conoscitive concluse > 2013 > USTRA

A titolo di completezza, la tabella riporta anche i progetti accolti dalle Camere federali nel quadro del primo messaggio e della seconda tappa delle misure di stabilizzazione congiunturale. Vi figurano inoltre i mezzi finanziari, già sbloccati, necessari alla pianificazione dei progetti dei moduli 2 e 3. Tali mezzi sono indispensabili alla realizzazione dei progetti, che, in genere, si estende su più anni. Affinché i progetti possano essere realizzati al momento opportuno e nei tempi previsti, è necessario stanziare sin d'ora i crediti necessari. Se e una volta realizzati, le spese andranno imputate contabilmente ai progetti corrispondenti. Basandosi sulle conoscenze odierne, non si può affermare con certezza che tutti i progetti attualmente allo stadio di pianificazione saranno effettivamente realizzati. In caso di mancata realizzazione di uno o più progetti, una parte dei crediti non potrà essere attribuita. Tale situazione è del resto inevitabile, poiché soltanto con una vasta elaborazione progettuale, basata su molti progetti, si può assicurare che vengano realizzati tempestivamente quelli più «idonei».

Nella tabella figura altresì l'importo del credito residuo bloccato, pari a 2930 milioni di franchi.

Art. 2

Concepito sotto forma di decreto federale semplice, il presente decreto non sottostà a referendum.

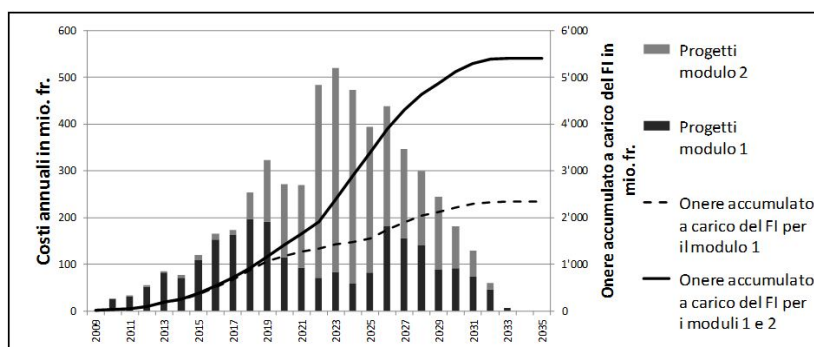
3 Ripercussioni

3.1 Ripercussioni finanziarie sulla Confederazione

Adottando la LFIT, le vostre Camere hanno già impegnato 5,5 miliardi di franchi per la realizzazione di corsie supplementari sulla rete esistente delle strade nazionali (livello dei prezzi ottobre 2005, rincaro e imposta sul valore aggiunto esclusi). Con il presente Programma si intende dare la priorità ai progetti destinati alla realizzazione di tali corsie, garantendo così un impiego efficiente dei mezzi finanziari messi a disposizione. Le relative spese sono finanziate attraverso il fondo infrastrutturale.

L'attuazione dei progetti comporta enormi rischi associati alle procedure, ai costi e alle scadenze. È pertanto difficile quantificare in modo affidabile le risorse che si dovranno attingere dal fondo infrastrutturale per realizzare i progetti PEB. Dall'attuale pianificazione dell'USTRA risulta l'onere annuale illustrato di seguito.

Onere annuale a carico del fondo infrastrutturale per realizzare i progetti finalizzati a eliminare i problemi di capacità sulla rete delle strade nazionali



Il fondo infrastrutturale ha una durata limitata al 2027. In un secondo tempo occorrerà decidere se estenderla per finanziare le spese risultanti dopo il 2027. Secondo la LFIT è possibile farlo per cinque anni al massimo.

L'entrata in funzione delle corsie supplementari genererà, dal 2015, spese aggiuntive di esercizio e manutenzione, finanziate dal FSTS e la cui entità resterà modesta in un primo momento, per poi raggiungere circa 80 milioni di franchi l'anno una volta completato il Programma.

3.2 Riperussioni su Cantoni e Comuni, nonché su centri urbani, agglomerati e regioni di montagna

Una rete di strade nazionali efficiente rappresenta un notevole valore aggiunto per i Cantoni, le città e i Comuni: le strade di transito nelle città e nei Comuni sono decongestionate dal traffico motorizzato privato e le zone diventano dunque più abitabili. Migliorando l'accessibilità ai centri, se ne accresce inoltre l'attrattiva.

Secondo quanto stabilito dalla Costituzione federale, la pianificazione, la costruzione, l'esercizio e la manutenzione delle strade nazionali sono di competenza esclusiva della Confederazione. L'attuazione del Programma riguarda pertanto solo indirettamente i Cantoni e i Comuni.

L'onere finanziario potrebbe aumentare se la realizzazione dei progetti PEB richiedesse adeguamenti infrastrutturali (per garantire il transito tra le strade nazionali e la rete di strade di importanza locale), la sostituzione o il declassamento di strade nazionali esistenti, o ancora se una regione dovesse vincolare una determinata misura di ampliamento a requisiti – associati a un interesse prevalentemente regionale – superiori agli standard richiesti per la costruzione delle strade nazionali.

Per quanto riguarda i progetti dei moduli 1 e 2, questa situazione potrebbe presentarsi – giudicando dalla prospettiva attuale – a San Gallo (racordo stazione merci) e sulla N2 nella zona di Basilea. Quanto ai progetti del modulo 3, potrebbe essere interessato l'ampliamento a sei corsie sulla N6 nella zona Berna/Muri.

3.3

Ripercussioni sull'economia nazionale

Il Programma rafforza la piazza economica svizzera

Una rete efficiente di strade nazionali è di fondamentale importanza per gli utenti della strada e assicura la competitività della piazza economica Svizzera. Con i mezzi finanziari a disposizione si possono risolvere o ridurre le criticità più gravi su una lunghezza complessiva di circa 104 chilometri, guadagnando in termini di sicurezza e tempi di percorrenza. Persone e merci possono essere trasportate più rapidamente e in maniera più affidabile, il che si riflette positivamente sul Paese e sulla sua immagine di piazza economica attrattiva ed efficiente. Il Programma concorre in maniera determinante al mantenimento di una rete di strade nazionale funzionale, permettendo di ridurre le code, che costano attualmente all'economia elvetica circa 1,5 miliardi di franchi l'anno. Nel complesso, i benefici superano nettamente i costi ad esso connessi (v. n. 1.3.4).

3.4

Ripercussioni su altri mezzi di trasporto

Per quanto concerne le ripercussioni dirette del PEB sui trasporti pubblici, si prevedono due effetti contrapposti: la decongestione della rete stradale urbana e un'eventuale concorrenza diretta per i trasporti pubblici.

Ripercussioni positive sui trasporti pubblici su strada

Grazie al piano di interventi sulle strade nazionali, la rete viaria urbana viene decongestionata dal traffico motorizzato privato e si evita il trasferimento del traffico dalle strade nazionali alla rete d'importanza locale. La prevista decongestione libera gli spazi necessari all'ulteriore potenziamento, previsto in diverse aree urbane, dei trasporti pubblici su strada ed è nel contempo un presupposto essenziale per garantire un traffico fluido e affidabile nello spazio urbano. Questi due effetti concorrono al rafforzamento dell'intero trasporto pubblico.

Nessuna ripercussione negativa sulla competitività dei trasporti pubblici

Il presente Programma è finalizzato esclusivamente a dotare di capacità supplementari la rete delle strade nazionali già esistente. A trarre beneficio dalla realizzazione di corsie supplementari saranno prevalentemente gli utenti della strada degli orari di punta del mattino e della sera. In queste fasce orarie si formeranno infatti meno code sulle strade nazionali. Non è da escludere che, per effetto di questi miglioramenti stradali, si venga a creare una certa situazione di concorrenza con i trasporti pubblici. Le esperienze maturate finora mostrano tuttavia che gli effetti di tale fenomeno sono minimi: le esigenze degli utenti dei trasporti pubblici e quelle degli utenti delle strade nazionali sono troppo diverse perché si verifichino fenomeni di concorrenza degni di nota. Dagli studi condotti dall'Ufficio federale dei trasporti (UFT) nell'ambito del progetto SIF emergono risultati analoghi: gli investimenti nell'infrastruttura stradale e ferroviaria entrano in concorrenza fra loro al massimo nel breve e nel medio periodo ed è raro che possano sostituirsi a vicenda.

Il Programma tiene conto degli obiettivi di pianificazione del territorio

Dal punto di vista della pianificazione del territorio, la costruzione di nuove strade nazionali o il loro potenziamento presenta risvolti conflittuali: se è vero che, nel medio e lungo periodo, la decongestione della rete può incentivare lo sviluppo insediativo e favorire quindi la crescita economica e urbana dei poli regionali (intensificando così l'auspicata struttura policentrica della Svizzera), è anche vero che l'aumento di capacità delle strade può promuovere l'estensione territoriale degli agglomerati e, di conseguenza, l'ulteriore dispersione degli insediamenti. L'uno o l'altro effetto prevarrà a seconda dell'ubicazione del tratto da potenziare all'interno della struttura insediativa e della rete stradale.

Per questo, nel valutare i progetti è stata verificata anche la loro compatibilità con lo sviluppo territoriale auspicato sulla base della versione più aggiornata del «Progetto territoriale Svizzera». Prima di essere realizzati, tutti i progetti passeranno al vaglio delle procedure ordinarie in materia ambientale e di pianificazione territoriale al fine di garantire la loro conformità con gli obiettivi ambientali (aria, rumore, natura e paesaggio ecc.) stabiliti dalla legge. I progetti si basano su procedure conformi a una visione globale dei trasporti e coordinate con la politica ambientale e di ordinamento del territorio; tali procedure assicurano che ogni infrastruttura da edificare costituisca la migliore opzione possibile.

Il progetto tiene conto delle esigenze dell'ordinamento territoriale anche nella misura in cui si concentra in particolare modo sui problemi di capacità nei grandi agglomerati della Svizzera, adottando invece un approccio molto conservativo quando si tratta dell'ampliamento dei tratti di accesso agli agglomerati.

Ripercussioni sull'ambiente

In termini ambientali, gli effetti causati dai progetti sulla frammentazione del paesaggio saranno trascurabili, dato che i lavori di ampliamento in programma saranno realizzati esclusivamente¹² lungo strade nazionali esistenti. Altre ripercussioni ambientali potranno derivare ad esempio dall'impermeabilizzazione della superficie del suolo. Il consumo energetico e le emissioni di inquinanti atmosferici e gas a effetto serra aumenteranno di pari passo con il chilometraggio, destinato a crescere; al tempo stesso la riduzione delle code sulle strade nazionali e sulle reti urbane comporterà una diminuzione delle emissioni nocive. L'eliminazione dei problemi di capacità consentirà di ripristinare corridoi faunistici interrotti e di tener conto dei risultati della valutazione dei rischi e dei pericoli sulle strade nazionali.

Nel complesso, il maggiore inquinamento ambientale associato al Programma sarà circoscritto ad alcuni ambiti e causato in parte dall'ampliamento dell'infrastruttura, in parte dagli effetti di tale ampliamento sul traffico.

¹² Per quanto riguarda il progetto STOT a Basilea, le modalità di intervento non sono ancora state definite concretamente.

4 Rapporto con il programma di legislatura

Il progetto è stato annunciato nel messaggio del 25 gennaio 2012¹³ sul programma di legislatura 2011–2015 e nel decreto federale del 15 giugno 2012¹⁴ sul programma di legislatura 2011–2015.

5 Aspetti giuridici

5.1 Costituzionalità e legalità

La competenza delle vostre Camere per il presente decreto di concessione del credito è retta dall'articolo 167 della Costituzione federale¹⁵. La base legale per lo sblocco dei crediti necessari alla seconda fase del Programma per l'eliminazione dei problemi di capacità sulla rete delle strade nazionali è costituito dall'articolo 6 capoverso 3 LFIT.

5.2 Compatibilità con gli impegni internazionali della Svizzera

La «Visione globale delle strade nazionali» è una questione di natura prettamente nazionale e non interferisce pertanto con gli impegni internazionali della Svizzera né con il diritto europeo.

5.3 Forma dell'atto

Il Programma e la richiesta per lo sblocco dei crediti non contengono norme di diritto e non sottostanno a referendum. Possono pertanto essere emanati sotto forma di decreto federale semplice.

5.4 Subordinazione al freno delle spese

Il decreto federale non sottostà al freno alle spese. I fondi richiesti per lo stanziamento sono prelevati dal credito per l'eliminazione dei problemi di capacità nella rete delle strade nazionali (art. 1 cpv. 2 lett. c del decreto federale del 4 ottobre 2006 concernente il credito complessivo per il fondo infrastrutturale), che già è stato subordinato al freno alle spese.

¹³ FF **2012** 305, qui 397 e 438

¹⁴ FF **2012** 6413, qui 6421

¹⁵ RS **101**

5.5

Conformità alla legge sui sussidi

Il presente progetto non è assoggettato alla legge del 5 ottobre 1990¹⁶ sui sussidi, in quanto non prevede il versamento di aiuti finanziari o indennizzi da parte della Confederazione.

¹⁶ RS 616.1

Elenco delle abbreviazioni

ARE	Ufficio federale dello sviluppo territoriale
DATEC	Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni
FAIF	Decreto federale del 20 giugno 2013 concernente il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria; FF 2013 4003
FSTS	Finanziamento speciale a favore del traffico stradale
LFIT	Legge sul federale del 6 ottobre 2006 concernente il fondo infrastrutturale per il traffico d'agglomerato, la rete delle strade nazionali, nonché le strade principali nelle regioni di montagna e nelle regioni periferiche; RS 725.13
OUMin	Ordinanza del 7 novembre 2007 concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata nel traffico stradale; RS 725.116.21
PEB	Programma per l'eliminazione dei problemi di capacità sulla rete delle strade nazionali
PROSTRA	Programma di sviluppo strategico
RBS	Regionalverkehr Bern–Solothurn
SIF	Sviluppo futuro dell'infrastruttura ferroviaria
STOT	Miglioramento strutturale della tangenziale est di Basilea
TP	Trasporti pubblici
UFAM	Ufficio federale dell'ambiente
UFT	Ufficio federale dei trasporti
UST	Ufficio federale di statistica
USTRA	Ufficio federale delle strade

Prima fase PEB, moduli 1 e 2
(livello dei prezzi ottobre 2005, rincaro e imposta sul valore aggiunto esclusi)

Zona	Programma per l'eliminazione dei problemi di capacità Fabbisogno finanziario effettivo Progetto per l'eliminazione dei problemi di capacità	Modulo [in milioni di fr.]	
		1	2
GE	Le Vengeron–Coppet		175
VD	Crissier, fase 1	120	
	Crissier, fase 2		100
BE	Weyermannshaus–Wankdorf		295
	Wankdorf–Schönbühl		95
	Wankdorf–Muri con tangenziale est corta		1090
SO-AG	Luterbach–Härkingen		470
	Härkingen–Wiggertal	165	
ZH	Circonvallazione nord di Zurigo	940	
	Circonvallazione di Winterthur		560
	Andelfingen–Winterthur		310
BS-BL	STOT Basilea: galleria Schwarzwald–diramazione Hagnau		915
LU-ZG	Blegi–Rütihof	135	
Totale per modulo (progetti)		1360	4010
Somma moduli 1 e 2			5370

Prima fase PEB, moduli 3 e 4
(livello dei prezzi ottobre 2005, rincaro e imposta sul valore aggiunto esclusi)

Zona	Programma per l'eliminazione dei problemi di capacità Fabbisogno supplementare	Modulo [in milioni di fr.]	
		3	4
GE	Etoile–Perly Perly–Meyrin Meyrin–Le Vengeron Coppet–Nyon	840 320 140	380
VD	Nyon–Morges Ovest Villars–Ste–Croix–Cossonay Villars–Ste–Croix–La Croix–Montreux		500 100 1 400
BE	Schönbühl–Kirchberg Muri–Rubigen	200	120
SO-AG	Aarau Ovest–Aarau Est Aarau Est–Birrfield Birrfield–Wettingen incl. 4 ^a canna Baregg	330	225 500
ZH	Wettingen–Dietikon Brütiseller Kreuz–Töss Zürich Sud–Thalwil–Wädenswil Wädenswil–Richterswil A3 Schindellegi–Pfäffikon SZ	210	500 380 170 100
SG	St. Gallen Winkeln–Kreuzbleiche St. Gallen Kreuzbleiche–Neudorf St. Gallen Neudorf–diramazione Meggenhus	– 1 500	110
BS-BL	Hagnau–Pratteln–diramazione Liestal Liestal–Augst	–	420
LU-ZG	Ampliamento Lucerna Nord (Emmen Nord–Buchrain) Circonvallazione 2 canne Buchrain–Rütihof	240 1 920	220
OW	Sarnen Nord–Alpnach Sud		115
SH	2 ^a canna galleria Fäsenstaub Sciaffusa Sud con 2 ^a canna galleria Cholfirst	315	565
TI	Lugano–Melide Bissone	350	
Totale per modulo (progetti)		6 365	5 805
Somma moduli 1 e 2		11 735	17 540

Risultati dettagliati della valutazione di sostenibilità

Analisi costi-benefici: Programma valutato in maniera chiaramente positiva

In generale, dal punto di vista economico, i progetti dei moduli 1 e 2 registrano un saldo positivo di 86 milioni di franchi annui, principalmente riconducibile ai risparmi di circa 293 milioni annui ottenuti grazie alla riduzione dei tempi di percorrenza. Un contributo esiguo, ma comunque significativo, proviene anche dalla riduzione del numero di incidenti. A questi effetti positivi si contrappongono soprattutto i costi di costruzione e di manutenzione generati dai progetti per l'eliminazione dei problemi di capacità, per un totale di circa 229 milioni di franchi l'anno¹⁷.

Complessivamente, le ripercussioni ecologiche del Programma rivestono invece un'importanza marginale. Tra i costi ambientali figurano quelli dovuti alle accresciute emissioni di inquinanti atmosferici e gas a effetto serra riconducibili alla futura composizione del parco veicoli prevista¹⁸, nonché le spese per l'ulteriore impermeabilizzazione del suolo. Tra i benefici si registra la riduzione dell'inquinamento fonico cui è esposta la popolazione. Da queste ripercussioni opposte risultano spese annue pari a circa 30 milioni di franchi.

Il rapporto tra costi e benefici del Programma è nel complesso, positivo: agli effetti monetizzabili nei settori della società, dell'economia e dell'ecologia, pari a circa 315 milioni di franchi¹⁹, si contrappongono i costi stimati in circa 229 milioni di franchi. Il presente Programma presenta pertanto un rapporto costi-benefici pari a circa 1,37. In altre parole, a ogni franco investito corrisponde un beneficio economico netto di 1,37 franchi.

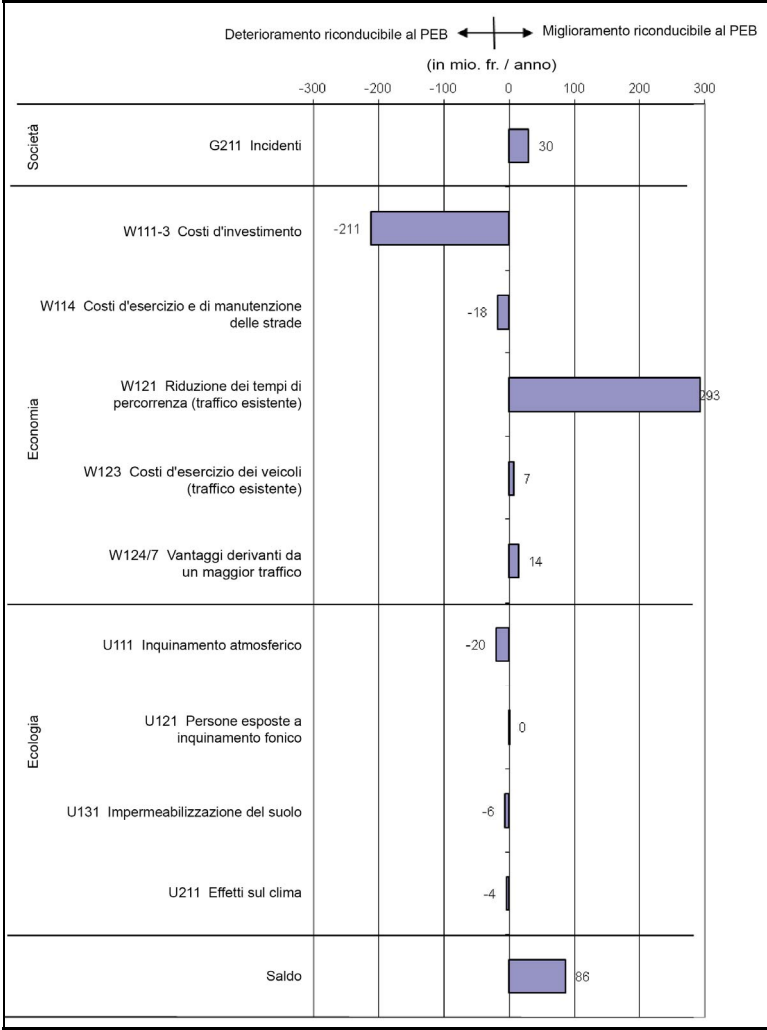
Confrontato con la prima fase PEB, il rapporto costi-benefici rimane dunque a un livello elevato. Le variazioni riguardanti l'assegnazione ai moduli comportano addirittura un aumento dell'indice da 1,33 a 1,37.

¹⁷ Costi di capitale annui.

¹⁸ Si è tenuto conto soltanto limitatamente dei notevoli sforzi promossi a livello internazionale per lo sviluppo di automobili più efficienti ed ecologiche.

¹⁹ Sono considerati tutti gli effetti positivi e negativi, ad eccezione delle spese per la realizzazione e la manutenzione di corsie supplementari per un ammontare di 229 milioni di franchi annui e per l'esercizio delle superfici viarie supplementari pari a 7 milioni annui. Queste due voci di spesa costituiscono la parte «costi» del rapporto costi-benefici.

Risultato dell'analisi costi-benefici



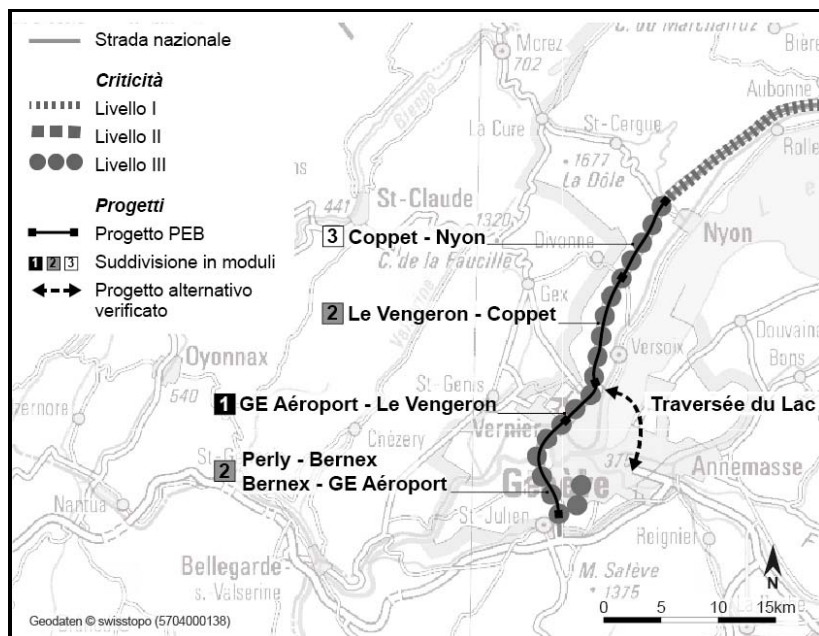
Ripercussioni non quantificabili in denaro: complessivamente positive

Il PEB offre alla società un duplice vantaggio: da un lato, le aree insediative non sono più esposte ai disagi legati al traffico; dall'altro, il potenziamento delle strade nazionali e la possibile conseguente eliminazione di code in corrispondenza dei grandi agglomerati favoriscono l'auspicato più intenso sfruttamento delle aree mediane in rapida espansione o ne costituiscono addirittura il presupposto.

L'economia trae profitto dalla maggiore affidabilità della rete delle strade nazionali e dal conseguente miglioramento dell'offerta per il traffico motorizzato privato. L'attuazione del Programma sgrava inoltre le arterie urbane dal traffico motorizzato privato, creando i presupposti per l'ulteriore potenziamento dei trasporti pubblici su strada e garantendo altresì un accesso più agevole agli impianti urbani.

Dal punto di vista ecologico, l'aggiunta di corsie alla rete delle strade nazionali non ha praticamente nessuna ripercussione sulle superfici esposte a inquinamento fonico in zone protette o ricreative, o su paesaggi e abitati protetti. Tali interventi non determinano inoltre nessuna ulteriore frammentazione degli spazi vitali.

A3-1 Zona di Ginevra



Congestionamento previsto della strada nazionale

Nella zona di Ginevra sono necessari consistenti lavori di potenziamento sia dell'intero sistema dei trasporti sia della strada nazionale, dove sono stati individuati criticità di livello III tra Nyon e la diramazione di Perly. In questa zona, fino al 2030 si dovrà pertanto fare i conti con congestionamenti quotidiani e prolungati del traffico lungo tutta la rete delle strade nazionali: rispetto a quella identificata nel primo messaggio, la situazione della viabilità presenta quindi connotazioni molto più preoccupanti. Nel frattempo, sono infatti state aggiornate le stime sull'evoluzione demografica e occupazionale, da cui emerge uno sviluppo particolarmente sostenuto nell'arco lungo il lago di Ginevra.

Misure previste a favore del traffico d'agglomerato e possibili potenziamenti in ambito ferroviario

Il programma d'agglomerato franco-valdo-ginevrino prevede innanzitutto il potenziamento dei trasporti pubblici e degli assi di traffico lento: accanto a misure finalizzate ad aumentare le capacità del traffico ferroviario regionale (rete espressa regionale, RER), si intende prolungare la linea tranviaria migliorando ulteriormente i trasporti pubblici. I progetti riguardano la località di Annemasse e gli assi in direzione di Saint-Julien, Saint-Genis, Ferney e verso l'aeroporto. Su numerose strade sono infine in programma misure di gestione del traffico e progetti di riconversione.

Per quanto riguarda l'infrastruttura ferroviaria, vanno menzionati il nuovo collegamento Cornavin–Eaux Vives–Annemasse (CEVA), cofinanziato con il fondo infrastrutturale, e le misure di potenziamento della stazione di Ginevra previste dalla prima fase di ampliamento.

Nel complesso, l'attuazione delle misure previste dovrebbe tradursi in un cambiamento nella ripartizione modale, cui sarà associato un tendenziale decongestionamento della strada nazionale; ciò sarà tuttavia tutt'altro che sufficiente a eliminare i problemi di capacità, causati innanzitutto dalla dispersione insediativa al di fuori dell'agglomerato interno (in particolare nella parte francese).

Misure necessarie per le strade nazionali

Tenendo conto del livello di urgenza particolarmente elevato e dei risultati degli studi di approfondimento condotti, raccomandiamo di inserire l'ampliamento della strada nazionale compresa tra le diramazioni di Perly e Le Vengeron nella parte finanziata del PEB. Questa misura dovrebbe favorire l'auspicato sviluppo verso l'interno dell'area insediativa e stabilire sinergie con i provvedimenti da adottare a livello di traffico stradale e ferroviario. Considerate le interconnessioni con i lavori di manutenzione (in fase di pianificazione già avanzata) a Grand Saconnex, l'ampliamento a sei corsie sul tratto Ginevra Aeroporto–Le Vengeron può essere incluso nel modulo 1. Quanto ai progetti concernenti gli altri tratti, che verranno studiati in modo più approfondito nell'ambito di un progetto generale, saranno attribuiti al modulo 2.

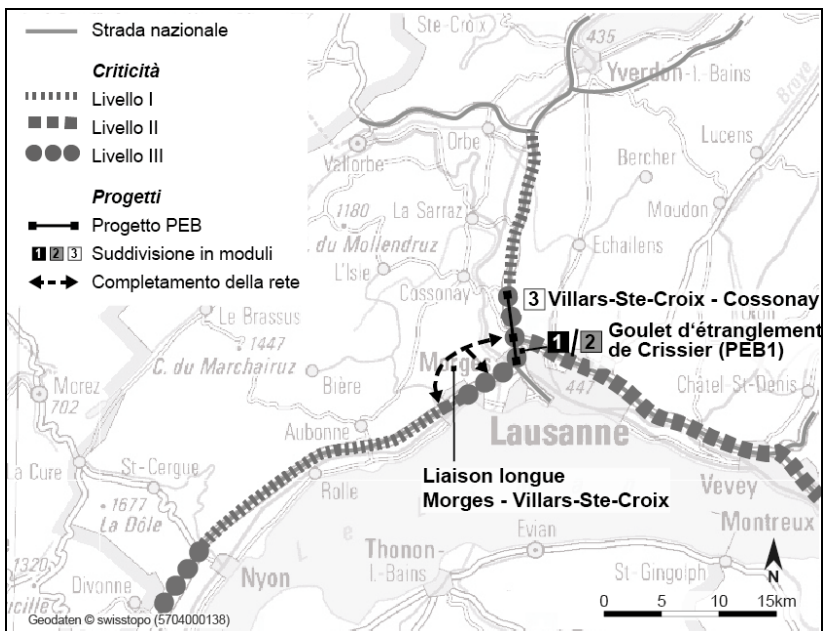
L'ampliamento a sei corsie del tratto tra Le Vengeron e Coppet resta inserito nel modulo 2. Gli interventi necessari, già considerati di una certa rilevanza nell'ambito del primo messaggio, hanno acquisito una portata ancora maggiore. Sono inoltre stati confermati i risultati positivi delle valutazioni condotte in concomitanza con il primo messaggio. Sebbene sia considerato necessario in quanto funzionale al raggiungimento degli obiettivi prefissati, l'ampliamento del tratto di strada nazionale tra Coppet e Nyon viene attribuito al modulo 3, meno prioritario, dato che potrebbe facilitare l'accesso agli agglomerati urbani.

Nel quadro di uno studio approfondito l'USTRA ha esaminato la richiesta avanzata dalla regione ginevrina di realizzare l'attraversamento del lago Lemano, contrapponendola alla variante dell'ampliamento stradale. Dai risultati è emerso che l'attraversamento del lago allevierebbe i problemi di capacità soltanto sui tratti sud-occidentali dell'attuale N1. Con o senza attraversamento del lago, resta comunque indispensabile ampliare i tratti stradali interessati. I vantaggi del nuovo elemento viario consistono soprattutto nel decongestionamento della rete stradale urbana e nel migliore collegamento della sponda sinistra del lago. La decisione in merito all'attraversamento del lago va quindi considerata a prescindere dall'obiettivo di risolvere i problemi di capacità e solo dopo aver condotto analisi più approfondite in materia di sviluppo territoriale. Integrare ora il progetto nel decreto federale concernente la rete delle strade nazionali sarebbe prematuro e non giustificato alla luce dell'obiettivo perseguito.

Progetti accantonati

Nonostante i problemi di congestionamento nel tratto tra Etoile e Perly si siano aggravati, l'ampliamento a sei corsie, già accantonato nel quadro del primo messaggio, viene scartato perché non farebbe che aumentare la pressione, già forte, sulla rete stradale urbana confinante. Si può infatti presumere che la rete stradale subordinata non sarebbe in grado di reggere l'aumento della circolazione e che sarebbe difficile garantire il deflusso del traffico proveniente dalla strada nazionale.

A3-2 Zona di Losanna



Congestionamento previsto della strada nazionale

Il problema del traffico nella zona di Losanna continua ad assestarsi su livelli molto preoccupanti, ulteriormente aggravati da una nuova criticità (di livello III, cioè il più elevato) sul tratto tra gli svincoli di Morges Est e Cossonay. La forte crescita demografica e occupazionale nella regione ha determinato, rispetto a quanto illustrato nel primo messaggio, un peggioramento della situazione (classificata al livello di criticità II) anche sul tratto tra la diramazione di Villars-Ste-Croix e Montreux.

Misure previste a favore del traffico d'agglomerato e possibili potenziamenti in ambito ferroviario

Il programma d'agglomerato Losanna–Morges prevede l'attuazione del progetto *axes forts de transports publics urbains* (assi forti di trasporti pubblici urbani) finalizzato a potenziare il sistema dei trasporti in punti specifici: alle linee metropolitane M1 e M2 sarà aggiunta la linea M3 (stazione ferroviaria–Blécherette), grazie alla quale le zone in espansione saranno meglio collegate al nucleo dell'agglomerato. Saranno inoltre potenziate le linee di tram e autobus lungo gli assi principali nonché la rete del traffico lento.

Per quanto riguarda la rete ferroviaria principale, entro il 2025 nella zona di Losanna saranno realizzate, nel quadro dello Sviluppo futuro dell'infrastruttura ferroviaria (SIF), misure per un investimento superiore a un miliardo di franchi (4° binario tra Losanna e Renens, decongestionamento della zona di Renens, potenziamento dei nodi di Losanna). A questo si aggiunge la costruzione di un binario di sorpasso per il traffico merci tra Losanna e Morges, prevista nella prima fase di ampliamento.

In generale, l'attuazione delle misure previste nel programma d'agglomerato dovrebbe provocare uno spostamento a livello di scelta del mezzo di trasporto, il che permetterà di decongestionare soprattutto la rete viaria urbana, ma non migliorerà praticamente in alcun modo la situazione, molto critica, della strada nazionale. Poiché la realizzazione delle Misure previste a favore del traffico d'agglomerato non può prescindere dall'attuazione di misure di ampliamento sulla rete delle strade nazionali, queste ultime (p. es. circonvallazione di Morges, svincoli di Ecublens, Malley [ampliamento], Chavannes e Blécherette [ampliamento]) sono state inserite nel programma d'agglomerato.

Misure necessarie per le strade nazionali

Lo studio condotto sulla zona di Losanna–Morges ha confermato che i gravi problemi di capacità sulla strada nazionale tra Morges e Villars-Ste-Croix possono essere risolti in modo duraturo unicamente realizzando un nuovo elemento viario. Considerata la conformazione del territorio (che non lascia alcun margine di manovra), l'ampliamento dell'esistente strada nazionale attraverso Morges è da escludere a priori in quanto non sarebbe sostenibile dal punto di vista urbanistico.

In collaborazione con il Cantone e la regione di Losanna, l'USTRA ha pertanto definito a grandi linee il tracciato e l'assetto del nuovo collegamento tra Morges e Villars-Ste-Croix. In seguito al rifiuto, in occasione della votazione popolare del 24 novembre 2013, di aumentare a 100 franchi il prezzo del contrassegno autostradale, il decreto federale concernente la rete delle strade nazionali adeguato con il nuovo elemento viario di Losanna–Morges non può entrare in vigore, lasciando per il momento irrisolti i problemi sul tratto interessato.

Le misure di ampliamento nella zona di Crissier (fase 1), che le vostre Camere hanno approvato in via definitiva nel primo messaggio, sarebbero necessarie anche con l'aggiunta di un nuovo elemento viario. Servono infatti a risolvere i problemi più urgenti in quanto consentono di snellire i flussi veicolari sul tratto tra le diramazioni di Villars-Ste-Croix ed Ecublens. Con l'impossibilità di porre in vigore il decreto adeguato e realizzare il nuovo elemento viario tra Morges e Villars-Ste-Croix, cresce l'importanza delle misure della fase 2. Proponiamo pertanto di confermare l'assegnazione di queste misure al modulo 2 e di approfondirle nell'ambito delle ulteriori pianificazioni.

Avendo constatato una maggiore necessità di intervento rispetto al primo messaggio nonché una forte interdipendenza con il nuovo elemento della rete, abbiamo inserito nel modulo 3 l'ampliamento a sei corsie del tratto tra Villars-Ste-Croix e Cossonay. Il nuovo elemento aggrava tuttavia ulteriormente il sovraccarico di traffico sul tratto in esame.

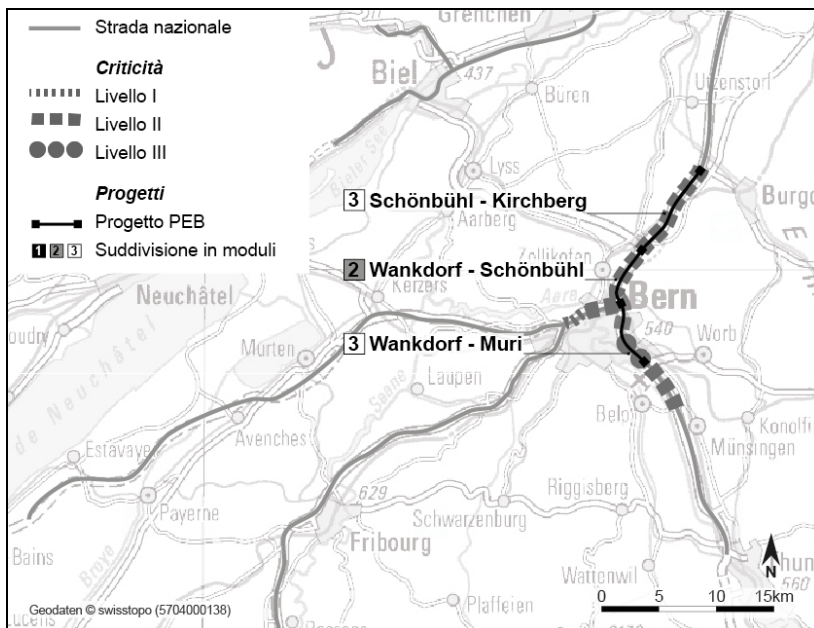
Per alleviare la situazione del traffico già oggi molto intenso, dal 2010 la corsia di emergenza sul tratto Morges Ovest–Ecublens è utilizzata come corsia di marcia. Le esperienze maturate sinora dimostrano che questa misura concorre a snellire il traffico pendolare e a migliorare il sistema dei trasporti nel suo complesso. Ciononostante, non è sufficiente a garantire a lungo termine il buon funzionamento della strada nazionale.

Progetti accantonati

Sebbene il passaggio dal livello di criticità I al II lasci trasparire la gravità del congestionamento sul tratto tra Villars-Ste-Croix e Montreux, la soluzione proposta è giudicata piuttosto negativa in termini di sostenibilità e di efficienza dei costi. Considerando l'urgenza di un intervento su tutto il resto del territorio nazionale, abbiamo pertanto deciso di declassare il progetto assegnandolo al modulo 4.

I progetti riguardanti i tratti Nyon–Aubonne e Aubonne–Morges, che abbiamo accantonato nel quadro del primo messaggio, non sono stati oggetto di un esame più approfondito. Dalla più recente analisi emerge che il livello di congestionamento continua a essere moderato, ragione per cui l'assegnazione al modulo 4 non è messa in discussione. L'ampliamento del tratto Aubonne–Morges potrebbe eventualmente essere riconsiderato in concomitanza con la realizzazione del nuovo elemento viario di cui sopra.

A3-3 Zona di Berna



Congestionamento previsto della strada nazionale

Nella zona di Berna, gli intasamenti sulla strada nazionale N6 tra lo svincolo di Ostring e quello di Muri diventeranno molto seri (livello di criticità III). Si attendono inoltre livelli di criticità II tra gli svincoli di Neufeld e di Kirchberg e tra Muri e Rubigen. Rispetto a quanto illustrato nel primo messaggio, tuttavia, non si rileva un peggioramento della situazione, perché, a differenza di altri agglomerati urbani, nella zona di Berna l'espansione insediativa procede in modo più lento.

Misure previste a favore del traffico d'agglomerato e possibili potenziamenti in ambito ferroviario

Il programma d'agglomerato di Berna punta a un significativo aumento dell'offerta di trasporti pubblici allo scopo di favorire lo sviluppo di aree insediative concentrate e densamente popolate. È cioè in programma il potenziamento della ferrovia regionale celere (S-Bahn) all'interno dell'agglomerato (treni ogni quarto d'ora) nonché delle linee di tram e autobus. Prima di poter procedere, si dovrà tuttavia ampliare, con interventi mirati, l'infrastruttura dei trasporti pubblici. Tali interventi includono, ad esempio, il potenziamento della stazione centrale di Berna (in primo luogo nuovi impianti destinati agli utenti FFS e una nuova stazione RBS), la valorizzazione di punti nodali della S-Bahn e ampliamenti a binario doppio. A titolo di misura sovraordinata, andranno inoltre potenziate le capacità ferroviarie in corrispondenza dell'accesso ovest alla stazione di Berna e tra Gümligen e Münsingen. Il programma d'agglomerato prevede anche alcune misure ad hoc sulla rete stradale, al fine di preservarne il buon funzionamento. Per quanto riguarda la rete secondaria, si intende

adottare una gestione capillare del traffico ed effettuare risanamenti mirati delle strade e dei punti nodali al fine di migliorare il collegamento di Wankdorf e Liebefeld, in quanto importanti poli di sviluppo, e di garantire la stabilità dei flussi veicolari.

Il programma d'agglomerato di Berna ha lo scopo di risolvere i problemi di capacità che interessano i tratti di strada nazionale Wankdorf–Muri e Wankdorf–Gruholz (incl. raccordo autostradale di Zollikofen) in modo mirato, ossia sostenibile per il tessuto insediativo. L'ampliamento della strada nazionale non esclude pertanto le misure previste a favore del traffico d'agglomerato, anzi ne è un elemento coadiuvante.

Misure necessarie per le strade nazionali

Proponiamo di mantenere nel modulo 2 il progetto riferito al tratto tra le diramazioni di Wankdorf e Schönbühl. Il buon rapporto tra costi e benefici scaturito dal primo messaggio rimane confermato anche se si rinuncia all'ampliamento del tratto occidentale tra le diramazioni di Weyermannshaus e Wankdorf. Il progetto riguarda inoltre l'interno di un centro urbano e consente di migliorare l'accesso al polo di sviluppo Wankdorf, ragione per cui la misura appare opportuna nell'ottica della politica degli agglomerati.

Abbiamo deciso di assegnare al modulo 3 il progetto riguardante il tratto della N6 compreso tra la diramazione di Wankdorf e Muri. Dallo studio di approfondimento condotto è infatti emerso che i problemi di capacità possono essere risolti soltanto realizzando un costoso passaggio sotterraneo. Il prolungamento fino allo svincolo di Muri, giustificato da ragioni urbanistiche, della galleria che originariamente doveva terminare presso lo svincolo di Ostring comporta, rispetto a quanto calcolato nel primo messaggio, costi supplementari per circa 400 milioni di franchi. Nonostante i livelli di criticità II e III e sebbene il progetto offra un forte potenziale di rivalutazione delle aree circostanti, quest'ultimo è escluso dalla lista dei progetti finanziabili perché comporterebbe un investimento di circa 1485 milioni di franchi. Se volessimo mantenerlo nel modulo 2, dovremmo rinunciare ad altri progetti importanti da realizzare a Ginevra, tra Luterbach e Härkingen o sulla circonvallazione di Winterthur. Anche queste zone sono interessate da gravi congestionamenti e, nel caso di Ginevra e Winterthur, lo sviluppo insediativo è ben più intenso rispetto alla zona di Berna.

Per quanto riguarda il progetto tra Schönbühl e Kirchberg, ne confermiamo l'assegnazione al modulo 3, anche se i risultati della valutazione sono stati positivi. Seppur necessari considerato il livello di criticità (livello II), i lavori di ampliamento implicano un potenziale aumento del traffico sul tratto di strada nazionale che attraversa il centro di Berna e sono pertanto considerati meno prioritari del progetto riguardante il tratto Wankdorf–Schönbühl.

Progetti accantonati

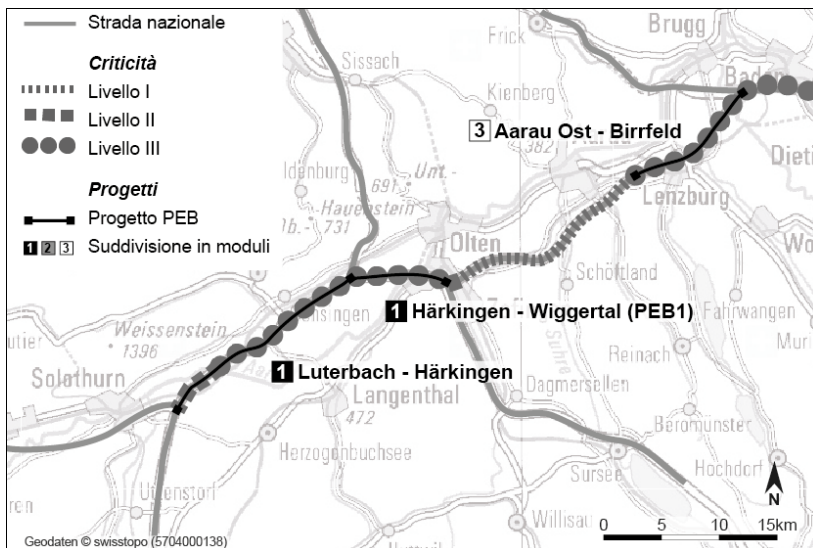
Tra i progetti accantonati figura quello dell'ampliamento a otto corsie del tratto Weyermannshaus–Wankdorf. La Confederazione, il Cantone, la Città di Berna e la regione hanno inoltre scartato l'opzione di costruire un nuovo elemento viario tra le diramazioni di Schönbühl e Weyermannshaus, ovvero la tangenziale nordoccidentale di Berna.

Sebbene il pertinente studio di approfondimento indichi che i problemi di capacità individuati potrebbero essere risolti (a costi contenuti) ampliando la N1, il Cantone, la Città e i Comuni interessati sono sostanzialmente contrari alla realizzazione di un secondo viadotto a Felsenau, ragione per cui il progetto è stato scartato. Quanto alla costruzione della tangenziale nordoccidentale di Berna, i costi che vi sono associati (3,8 mia. di fr.) sono estremamente elevati e il valore aggiunto rispetto all'ampliamento della N1, in termini di snellimento del traffico, non sarebbe tangibile.

In altre parole, i problemi a ovest della diramazione di Wankdorf rimangono per il momento irrisolti. Il flusso di traffico su questo tratto di strada nazionale dovrà essere controllato, nella misura del possibile, ricorrendo per esempio a un sistema di dosaggio sulle rampe in corrispondenza degli svincoli oppure a un'ulteriore riduzione progressiva del limite di velocità in caso di imminente ingorgo.

Già nel primo messaggio erano stati accantonati definitivamente i progetti riguardanti i tratti tra Muri e Rubigen (bassi benefici) e tra Kirchberg e Luterbach (problemi meno gravi).

A3-4 Zona di Soletta–Argovia



Congestionamento previsto della strada nazionale

La strada nazionale nella zona di Soletta–Argovia presenta un importante sovraccarico di traffico. L'ampliamento del tratto tra le diramazioni di Härkingen e Wiggertal, che le vostre Camere hanno già approvato in modo definitivo, consente di risolvere la situazione sul tratto interessato, ma non a est e ovest di tale tratto. Se non verranno effettuati i necessari lavori di ampliamento soprattutto nel tratto Luterbach–Härkingen, gli ingorghi diventeranno un fenomeno quotidiano, questo anche a causa della sovrapposizione di flussi di traffico sulla N1, la N2 e la N5 in direzione di Soletta e Bienne. Ad aggravare il problema contribuisce il fatto che il traffico è composto da un'elevata quota (9 %) di mezzi pesanti. Un intervento urge anche sul tratto di strada nazionale a est dello svincolo Aarau Est (incl. galleria del Baregg); ci si attende infatti un livello di criticità III.

Misure previste a favore del traffico d'agglomerato e possibili potenziamenti in ambito ferroviario

Il programma d'agglomerato di Argovia Est prevede il rafforzamento dei centri e degli assi di sviluppo attraverso, per esempio, il prolungamento fino a Baden della linea ferroviaria della Limmattal, nonché il potenziamento dei trasporti pubblici su strada e del traffico lento nei centri. Questi interventi dovrebbero tra l'altro favorire una diminuzione del traffico di transito che attraversa i nuclei urbani in direzione della N1 e della N3. Il programma d'agglomerato include inoltre la costruzione di una galleria sotto il Baldeg, che dovrebbe fungere da circonvallazione per aggirare Baden, nonché misure di risanamento del traffico tra Brugg e Windisch. Per interconnettere i nuclei urbani del Cantone occorre migliorare l'offerta dei trasporti pubblici regionali; gli interventi vanno tuttavia coordinati con il potenziamento delle capacità sull'asse Rapperswil–Limmattal nel traffico a lunga distanza.

Il programma d'agglomerato di Aareland si concentra sugli assi principali: l'ampliamento a sei corsie della N1 e il potenziamento a quattro binari della tratta ferroviaria Olten–Aarau (incl. la galleria dell'Eppenberg e i lavori di decongestionamento nella zona di Olten) sono stati concepiti per mantenere il buon funzionamento della rete di trasporti pubblici regionale. Componenti di un efficiente sistema globale dei trasporti sono infatti mezzi pubblici regionali performanti nonché reti di percorsi ciclabili e pedonali invitanti.

Anche il programma d'agglomerato di Soletta è finalizzato a concentrare il traffico sulle autostrade e sugli assi principali di traffico. A tal fine, sono previste misure per ridurre il carico veicolare lungo gli attraversamenti di abitati ed è stato definito il tracciato per il nuovo asse stradale del Wasseramt. Parallelamente, si intende aumentare l'attrattiva del traffico lento e dei trasporti pubblici, per esempio potenziando la linea RBS tra Soletta e Berna, per meglio rispondere ai bisogni dell'utenza.

Nel complesso, le misure previste non comporteranno tuttavia un decongestionamento significativo delle strade nazionali nella zona di Soletta–Argovia. Affinché i programmi d'agglomerato possano essere implementati con successo è infatti indispensabile una rete stradale nazionale efficiente.

Misure necessarie per le strade nazionali

Nel primo messaggio abbiamo proposto di ampliare a sei corsie la strada nazionale nei tratti tra Luterbach e Härkingen e tra Härkingen e Wiggertal. Le vostre Camere hanno già approvato in via definitiva il progetto di ampliamento del tratto tra Härkingen e Wiggertal. In frattempo, anche la pianificazione del progetto per il tratto Luterbach–Härkingen ha raggiunto una fase avanzata, tanto che si prevede che sarà pronto per essere realizzato entro il 2018. Proponiamo pertanto di approvare in modo definitivo anche questo progetto e di sbloccare i mezzi finanziari necessari per realizzarlo. Tanto più che le ultime valutazioni dell'USTRA confermano gli ottimi risultati – illustrati nel primo messaggio – che si otterrebbero con l'ampliamento di questo tratto.

Abbiamo ribadito la nostra decisione di non inserire nel modulo 2 il progetto riguardante il tratto tra Aarau Est e Birrfeld, lasciandolo cioè nel modulo 3, perché potenziando le capacità di questo tratto, si aumenterebbe ulteriormente il carico veicolare in corrispondenza della galleria del Baregg e della rete delle strade nazionali nella zona di Zurigo. Ciò non risolve tuttavia il serio problema di congestionamento della rete a est di Aarau. In sede di pianificazioni future, occorrerà pertanto verificare in che misura l'adozione di interventi ad ampio raggio, quali l'aggiunta di un nuovo elemento viario, potrebbe concorrere a risolvere i problemi in questa zona.

Progetti accantonati

Abbiamo già spiegato nel primo messaggio come il potenziamento della strada nazionale nella zona del Baregg finirebbe per aumentare ulteriormente il carico delle strade nazionali nella zona a ridosso della città di Zurigo, ragione per cui non può essere preso in considerazione. Se non si adotteranno soluzioni ad ampio raggio, i grossi problemi in questa zona continueranno a persistere.

A3-5 Zona di Zurigo–Winterthur



Congestionamento previsto della strada nazionale

La rete delle strade nazionali nella zona di Zurigo–Winterthur è quella che, in tutta la Svizzera, presenta il maggiore carico veicolare; senza interventi di ampliamento, nel 2030 non sarà più in grado di assolvere la sua funzione. Gli attuali problemi di capacità continueranno infatti ad aggravarsi. L'ampliamento della circonvallazione nord di Zurigo, già approvato in modo definitivo, consente di ridurre notevolmente i disagi sul tratto interessato, ma i tratti di strada nazionale nella Glattal e nella Limmattal continueranno a essere fortemente congestionati. Si prevedono inoltre criticità di livello III sulla strada nazionale nella zona di Winterthur.

Misure previste a favore del traffico d'agglomerato e possibili potenziamenti in ambito ferroviario

I programmi d'agglomerato per la zona di Zurigo–Winterthur contemplano misure finalizzate a favorire uno sviluppo concentrato nelle zone residenziali urbane. Considerato, tuttavia, che le infrastrutture dei trasporti hanno già raggiunto i limiti massimi di assorbimento, occorre migliorare anche i collegamenti con gli spazi urbani; quelli nelle zone rurali vanno invece stabilizzati al livello attuale. Occorre inoltre mantenere, se non addirittura migliorare, le capacità della rete stradale e ferroviaria principale per il passaggio del traffico di transito sugli assi ovest-est e nord-sud. A tal fine, sono previste misure quali la quarta estensione parziale della S-Bahn di Zurigo, la linea ferroviaria della Limmattal, le gallerie di base del Brütten e dello Zimmerberg e la galleria dell'Honeret. I mezzi per finanziare queste misure non sono tuttavia ancora stati stanziati.

La strategia globale del programma d'agglomerato di Zurigo per quanto riguarda le strade nazionali prevede l'ampliamento a sei corsie della circonvallazione nord di Zurigo, l'autostrada della Glattal, l'ampliamento a sei corsie della circonvallazione di Winterthur e l'ampliamento a quattro corsie del tratto tra Winterthur Nord e Kleinandelfingen. I programmi d'agglomerato regionali studiati per Limmattal, città di Zurigo–Glattal, Winterthur e zone circostanti, nonché l'Oberland zurighese partono dal presupposto che le infrastrutture sovraordinate vengano realizzate.

Nel complesso, l'attuazione del piano d'agglomerato e l'eventuale realizzazione delle misure sovraordinate nella rete ferroviaria determineranno un cambiamento nella ripartizione modale cui sarà associato un tendenziale decongestionamento delle strade nazionali. Considerato l'aumento di traffico previsto, tuttavia, gli effetti di tale cambiamento saranno azzerati se non addirittura sovracompensati. I congestionamenti e i problemi di capacità sulle strade nazionali nella zona di Zurigo–Winterthur persisteranno nonostante le misure previste nel piano d'agglomerato e il potenziamento delle linee ferroviarie.

Misure necessarie per le strade nazionali

Nell'ambito del primo messaggio, le vostre Camere hanno approvato in modo definitivo l'ampliamento della circonvallazione nord di Zurigo mediante la realizzazione di una terza canna nella galleria del Gubrist. Questo consentirà di ridurre in maniera significativa i problemi di capacità su questo tratto.

L'ampliamento della circonvallazione si ripercuoterà però negativamente sulla strada nazionale della Glattal, già fortemente congestionata. Nel primo messaggio abbiamo evidenziato che il problema può essere risolto in modo durevole soltanto realizzando un nuovo elemento viario e questa valutazione è stata confermata dai risultati dello studio di pianificazione condotto nel frattempo. Il potenziamento della rete stradale nazionale esistente non consente di raggiungere gli obiettivi prefigurati, soprattutto per ragioni di natura tecnico-viaria e ambientale. La soluzione più opportuna consisterebbe in un collegamento stradale diretto, senza svincoli supplementari, tra Baltenswil e la diramazione di Zurigo Nord. Questa variante si discosterebbe così dalla soluzione proposta sinora – e inclusa anche nel piano direttore del Cantone di Zurigo – che prevedeva un prolungamento verso nord del tracciato stradale, con un nuovo svincolo nella zona di Kloten–Bassersdorf e senza alcun allacciamento diretto del nuovo collegamento all'attuale diramazione di Zurigo Nord. La ragione principale di questa scelta si giustifica con il fatto che, allo stato attuale delle cose, uno svincolo nella zona Kloten–Bassersdorf non è un'opzione auspicata né tantomeno opportuna. In seguito al rifiuto, in occasione della votazione popolare del 24 novembre 2013, di aumentare a 100 franchi il prezzo del contrassegno autostradale, il decreto federale adeguato con l'integrazione del nuovo elemento viario nella Glattal non può entrare in vigore, lasciando per il momento irrisolti i problemi di capacità sul tratto interessato.

Oltre alla costruzione del nuovo elemento viario, nella zona della Glattal occorre ampliare il tratto stradale tra Zurigo Nord e l'aeroporto. Poiché presenta una valutazione molto positiva, è realizzabile senza un onere eccessivo ed è ritenuto necessario per garantire l'accesso all'aeroporto di Zurigo/Kloten, proponiamo di inserire l'ampliamento nel modulo 2.

Le valutazioni dei progetti concernenti la circonvallazione di Winterthur e l'ampliamento del tratto Andelfingen–Winterthur confermano i risultati positivi illustrati nel primo messaggio. Mentre il progetto relativo alla circonvallazione di Winterthur rimane attribuito al modulo 2, l'ampliamento del tratto Andelfingen–Winterthur è stato trasferito al modulo 1 in considerazione dello stato di avanzamento della pianificazione. In questo modo si potrà ovviare alle disomogeneità della rete e alle criticità di livello III. Per poter procedere, sarà innanzitutto necessario, a titolo di soluzione provvisoria, convertire in corsie di marcia le corsie d'emergenza sulla circonvallazione di Winterthur.

Il progetto relativo al tratto di strada nazionale tra Wettingen e Dietikon nella Limmattal viene mantenuto nel modulo 3 nonostante presenti un livello di criticità III. Per quanto riguarda la zona di Zurigo, le nostre priorità continuano a essere rivolte prevalentemente all'eliminazione dei problemi di capacità nella Glattal, dove la situazione del traffico è più critica. Inoltre, un ampliamento nella Limmattal congestionerebbe ulteriormente la strada nazionale nel cuore stesso della città di Zurigo e nella galleria del Baregg.

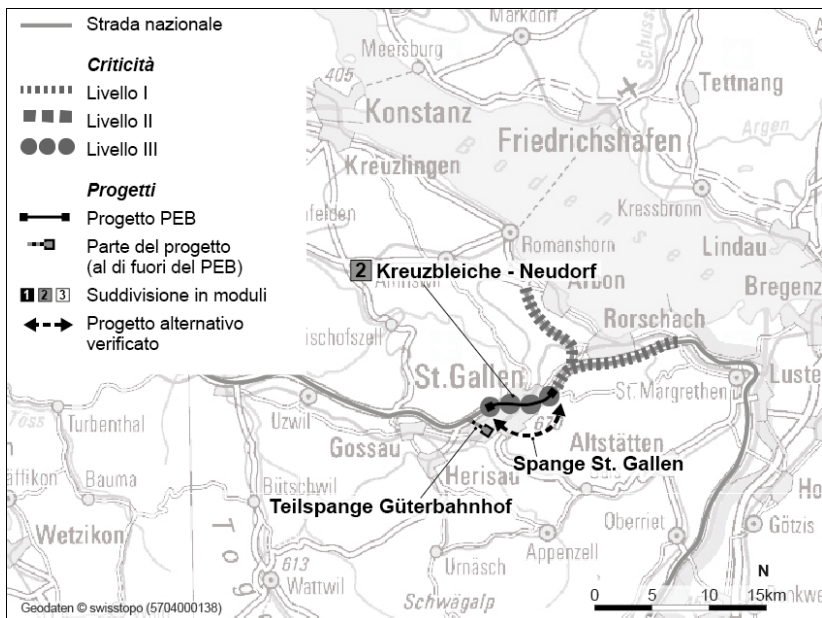
Il progetto di ampliamento della circonvallazione ovest di Zurigo, tra lo svincolo di Urdorf Sud e la diramazione Limmattaler Kreuz, è stato ora attribuito al modulo 3: sebbene necessario a causa dell'intenso carico viario, può comportare infatti problemi di natura ambientale e deve pertanto essere oggetto di ulteriori studi.

Progetti accantonati

Già nel primo messaggio avevamo accantonato definitivamente i progetti sui tratti tra Zurigo Sud e Wädenswil, tra Wädenswil e Richterswil, tra Schindellegi e Pfäffikon (SZ), nonché tra Brüttiseller Kreuz e Winterthur Töss. Rispetto ad allora, la situazione del traffico su questi tratti non è peggiorata, ragione per cui i relativi progetti non sono stati oggetto di una nuova valutazione. L'ampliamento a otto corsie del tratto tra Baltenswil e Winterthur Töss potrebbe tuttavia essere ripreso in esame in concomitanza con la realizzazione dell'autostrada della Glattal.

Essendo già stati accantonati in modo definitivo, anche i progetti della galleria urbana di Zurigo, della circonvallazione nord esterna di Zurigo e della circonvallazione sud-est di Winterthur non sono stati oggetto di nuova analisi e valutazione.

A3-6 Zona di San Gallo



Congestionamento previsto della strada nazionale

Nella zona di San Gallo i problemi di congestionamento della strada nazionale si concentrano soprattutto sul tratto Kreuzbleiche–Neudorf (livello di criticità III), già oggi ai limiti massimi di capacità nelle ore di punta. Particolarmente critici sono gli svincoli contigui con i numerosi intrecci di corsie. In futuro, vi saranno inoltre criticità di livello I sui tratti tra San Gallo–Neudorf e Rheineck nonché tra la diramazione di Meggenhus e Arbon Ovest.

Misure previste a favore del traffico d’agglomerato e possibili potenziamenti in ambito ferroviario

Le misure contemplate nel programma d’agglomerato relativo alla zona in oggetto sono finalizzate a garantire la buona accessibilità, tramite trasporto pubblico, al centro dell’agglomerato di San Gallo nonché il buon collegamento dei centri secondari. La strategia perseguita consiste, in generale, nel ridurre i tempi di percorrenza nella rete dei trasporti pubblici. A tal fine, sono previsti interventi nella rete ferroviaria ad alta velocità, in seguito ai quali si potrà realizzare il progetto relativo alla rete celere regionale («S-Bahn Konzept 2018»). Quest’ultimo consentirà a sua volta di garantire corse a cadenza di un quarto d’ora tra il centro dell’agglomerato e i centri secondari. Per sfruttare appieno il potenziale offerto dal traffico lento, si dovrà inoltre puntare a standard qualitativi e di sicurezza più elevati.

Le misure riguardanti il traffico negli agglomerati concorreranno a ridurre i problemi di capacità sulla rete delle strade nazionali, ma non saranno sufficienti a rimuoverli completamente. Per poter mantenere una rete efficiente, ma anche per poter imple-

mentare il piano d'agglomerato (in considerazione delle forti interazioni tra la strada nazionale e la rete urbana parallela), è fondamentale procedere all'ampliamento del tratto tra gli svincoli di San Gallo-Kreuzbleiche e San Gallo-Neudorf.

Misure necessarie per le strade nazionali

In seguito al primo messaggio, l'USTRA ha condotto uno studio d'approfondimento esaustivo, nell'ambito del quale sono state vagliate e valutate diverse soluzioni per risolvere i problemi di capacità. Dallo studio è emerso che il nuovo collegamento sotterraneo con svincoli addizionali all'interno della zona urbana (bretella di San Gallo) comporta costi superiori rispetto al potenziamento della rete esistente. Il nuovo collegamento offre sicuramente nuove prospettive di sviluppo del traffico urbano di San Gallo, ma il rapporto tra costi e benefici è troppo sfavorevole. A ciò si aggiunge che i nuovi svincoli avrebbero conseguenze di rilievo a livello urbanistico e danneggerebbero gli spazi vitali. Per queste ragioni, la Confederazione, il Cantone e la Città di San Gallo hanno convenuto di scartare il progetto di realizzazione della bretella di San Gallo.

La soluzione scelta e che si propone nel presente programma si concentra sull'effettiva rimozione dei problemi di capacità ovvero sull'ampliamento del tratto di strada nazionale tra Kreuzbleiche e Neudorf mediante la costruzione di una terza canna nella galleria del Rosenberg e l'utilizzo duraturo della corsia di emergenza come terza corsia di marcia nelle gallerie di Harzbüchel, Linden e Stephanshorn. Se si considerano i benefici che si otterranno a livello di decongestionamento, questa soluzione, i cui costi saranno dell'ordine di 410 milioni di franchi (livello dei prezzi ottobre 2005, rincaro e imposta sul valore aggiunto esclusi), è la più conveniente tra quelle esaminate.

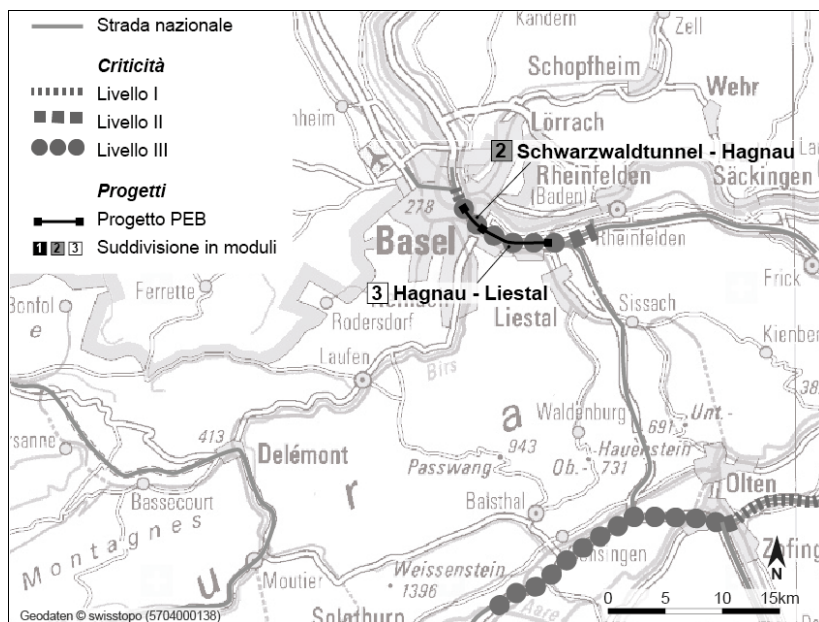
Il buon rapporto costi-benefici e il fatto che la situazione di congestionamento interessi proprio il centro dell'agglomerato di San Gallo ci hanno indotto a riclassificare il progetto, assegnandolo ora al modulo 2.

Parte integrante del progetto è la realizzazione del nuovo raccordo autostradale «stazione merci» grazie al quale l'attuale galleria del Schoren sarà integrata nella rete delle strade nazionali. La rete stradale urbana secondaria sarà quindi più decongestionata, il che si ripercuoterà positivamente sui trasporti pubblici urbani di San Gallo. La quota stanziata dalla Confederazione per finanziare il nuovo raccordo dovrà essere attinta dal FSTS e non dal fondo infrastrutturale.

Progetti accantonati

I progetti riguardanti i tratti San Gallo-Neudorf-Rheineck e diramazione di Meggenhus-Aarbron Ovest sono stati esclusi da un esame più approfondito sia perché entrambi i tratti presentano un basso livello di criticità (I), sia perché i lavori di ampliamento avrebbero ripercussioni indesiderate sui tratti di strada nazionale che attraversano il centro di San Gallo.

A3-7 Zona di Basilea



Congestionamento previsto della strada nazionale

Sulla N2 nella zona di Basilea sono stati individuati livelli di criticità massima (III) tra lo svincolo della stazione badese e la diramazione di Augst. I congestionamenti che affliggono già oggi la strada nazionale continueranno ad acuirsi fortemente fino al 2030. Rispetto a quanto illustrato nel primo messaggio, nella maggior parte dei tratti il grado di criticità aumenterà di un livello, fenomeno riconducibile al previsto aumento della popolazione. La situazione è aggravata dalla presenza di svincoli e relativi intrecci di corsie, situati molto vicini l'uno all'altro in uno spazio ristretto nonché all'ubicazione di Basilea, strategica per tutto il traffico di transito lungo l'asse nord-sud che attraversa la Svizzera. Affinché la strada nazionale continui a funzionare correttamente, consentendo anche di sgravare la rete stradale secondaria, urge pertanto potenziare la rete esistente.

Misure previste a favore del traffico d'agglomerato e possibili potenziamenti in ambito ferroviario

Il programma d'agglomerato di Basilea prevede il potenziamento della rete celere regionale («S-Bahn») e della rete tranviaria. Per quanto riguarda la S-Bahn, è in cantiere il progetto «Herzstück Basel», che prevede il collegamento diretto tra la stazione FFS e la stazione badese. I costi associati al progetto sono molto elevati. Quanto alle nuove linee tranviarie, l'obiettivo è di alleggerire la rete urbana esistente e collegare meglio i poli di sviluppo situati all'interno e nei dintorni di Basilea. A questi interventi si sommano il potenziamento mirato delle infrastrutture destinate al

traffico lento e le misure previste per la rete stradale (p. es. misure d'accompagnamento alla costruzione del raccordo «Basel-City» alla strada nazionale).

Per quanto riguarda l'infrastruttura ferroviaria principale, si citano in particolare i progetti Incrocio ferroviario sopraelevato di Pratteln nel quadro della prima fase di ampliamento e Separazione dei flussi di traffico a Liestal nel quadro SIF, nonché le misure finalizzate a potenziare la stazione di Basilea.

Nel complesso, dalle misure in programma non ci si attendono miglioramenti significativi della situazione del traffico sulla A2, il che esclude a priori una risoluzione definitiva del problema.

Misure necessarie per le strade nazionali

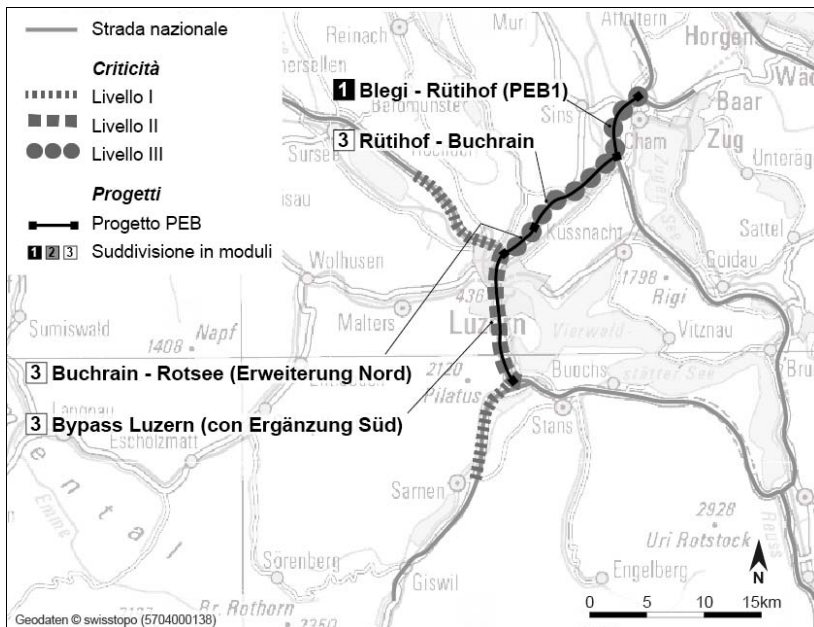
Sia per garantire la funzionalità della rete stradale principale sia nella prospettiva della politica degli agglomerati è indispensabile potenziare l'arteria urbana della strada nazionale nella zona di Basilea. Per questa ragione, nel quadro del primo messaggio abbiamo assegnato al modulo 2 una variante sviluppata dal Cantone di Basilea Città, in base alla quale l'attuale N2 nella zona di Basilea dovrà essere sottoposta a lavori di ampliamento e la zona in prossimità del triangolo del Gellert sarà oggetto di una rivalutazione urbanistica.

In fase di elaborazione del progetto generale è emerso che questa variante non avrebbe tuttavia riscosso un consenso maggioritario a livello politico. L'USTRA e il Cantone hanno pertanto iniziato a cercare nuove soluzioni, più sostenibili sotto il profilo urbanistico; nel frattempo sono state formulate alcune idee, che richiedono tuttavia approfondimenti della fattibilità sotto il profilo tecnico e viario.

In considerazione del contesto di partenza e della gravità del problema di congestionamento, abbiamo pertanto deciso di adottare la soluzione originaria, assegnandola al modulo 2 e stanziando 915 milioni di franchi per la sua realizzazione. Questa decisione rivela l'importanza attribuita alla necessità di risolvere i problemi nella zona di Basilea. Non appena sarà stata trovata una soluzione più idonea, approvata definitivamente dalla Confederazione e dal Cantone, si dovrà effettuare una nuova valutazione che, a seconda dei costi implicati, potrà ripercuotersi sull'assegnazione di altri progetti finanziabili nel quadro del modulo 2.

Avendo constatato l'urgenza di un intervento sul tratto di strada nazionale tra la diramazione di Hagnau e lo svincolo di Liestal, riteniamo altrettanto indispensabile ampliare anche questo tratto. Per poter beneficiare degli effetti di questi lavori previsti, tuttavia, occorrerà dapprima rimuovere i problemi sulla N2 nella zona di Basilea, ragione per cui abbiamo deciso di assegnare il progetto al modulo 3.

A3-8 Zona di Lucerna



Congestionamento previsto della strada nazionale

Nella zona di Lucerna–Zugo si attendono importanti disagi al traffico soprattutto nel tratto Buchrain–Rütihof e, in misura minore, tra le diramazioni di Rotsee e Lopper (livello di criticità II). Rispetto alla situazione illustrata nel primo messaggio, il grado di criticità aumenterà di un livello, fenomeno riconducibile all'aggiornamento delle stime sull'evoluzione demografica e occupazionale.

Misure previste a favore del traffico d'agglomerato e possibili potenziamenti in ambito ferroviario

Nel programma d'agglomerato di Lucerna viene sottolineato il fatto che il potenziamento del sistema dei trasporti presuppone la realizzazione di progetti stradali sovraordinati quali la tangenziale autostradale e la stazione sotterranea di Lucerna. Le misure proposte nel programma si limitano pertanto ai lavori, di portata contenuta, effettuabili senza che siano stati realizzati tali progetti. Un'importanza prioritaria viene attribuita all'ottimizzazione della rete di autobus: il programma propone che, in tre centri esterni alla città che fungono da poli di sviluppo per l'agglomerato urbano, vengano realizzati nodi di collegamento (con buone coincidenze tra i mezzi) tra la rete celere regionale e i trasporti pubblici su strada e che numerosi tratti stradali vengano dotati di corsie preferenziali per gli autobus.

Il programma d'agglomerato di Zugo prevede un ulteriore addensamento intorno al nucleo dell'agglomerato al fine di contenere l'espandersi delle zone abitative e lavorative. L'obiettivo è di potenziare la rete dei trasporti pubblici adottando misure infrastrutturali ad hoc, realizzando un'estensione parziale della ferrovia urbana e un

tracciato proprio per le linee di autobus, nonché predisponendo rimesse nelle stazioni ferroviarie. La galleria urbana di Zugo e la conseguente riduzione del volume di traffico creeranno i presupposti per strade ben percorribili e compatibili con il contesto insediativo. L'ampliamento della N4 tra Blegi e Rütihof, attualmente in corso, offre all'agglomerato ulteriori benefici. Si intende inoltre promuovere il traffico lento all'interno dell'agglomerato attraverso integrazioni della rete, collegamenti tra i quartieri e misure di moderazione del traffico nei centri urbani.

Nel complesso, le misure previste si ripercuoteranno in modo marginale sulla scelta del mezzo di trasporto da parte degli utenti e altrettanto marginali saranno gli effetti sulle strade nazionali N2, N4 e N14.

Misure necessarie per le strade nazionali

Nel primo messaggio le vostre Camere hanno approvato in modo definitivo l'ampliamento a sei corsie del tratto tra Blegi e Rütihof. I lavori sono nel frattempo stati conclusi.

I problemi di viabilità individuati sul tratto di strada nazionale che attraversa la città di Lucerna possono essere risolti soltanto con la costruzione di una tangenziale. Nonostante i costi elevati, il progetto consentirebbe di risolvere un collo di bottiglia che interessa l'agglomerato urbano, favorendo così l'espansione verso l'interno dell'area insediativa auspicata dal punto di vista della politica degli agglomerati. La N2 nella zona di Lucerna, inoltre, si inserisce nell'asse che, collegando il nord al sud del Paese, riveste un'importanza essenziale. Nonostante ciò, il progetto non può essere assegnato al modulo 2 (e rimane pertanto nel modulo 3) a causa degli ingenti costi richiesti, dei conseguenti risultati negativi ottenuti nella valutazione e del minore livello di criticità (II) rispetto ad altri agglomerati urbani. Se decidessimo di includerlo tra i progetti finanziati nel quadro del modulo 2, dovremmo declassare altri progetti finalizzati a rimuovere i problemi di capacità all'interno di centri urbani, altrettanto necessari e valutati più positivamente. Decisione, questa, non giustificabile.

I lavori di ampliamento del tratto di strada nazionale tra Rotsee e Buchrain (ampliamento nord) sono vincolati alla realizzazione della tangenziale di cui sopra, ragione per cui il progetto rimane assegnato al modulo 3.

Considerato l'aggravarsi della situazione viaria sul tratto di strada nazionale tra Buchrain e Rütihof (livello di criticità III), non si giustifica più la classificazione del relativo progetto di ampliamento nel modulo 4. Proponiamo quindi di assegnarlo al modulo 3. L'opportunità del progetto andrà poi approfondita nell'ambito di ulteriori verifiche, prestando particolare attenzione alle possibili ripercussioni sulla N2 nella zona di Lucerna.

Progetti accantonati

I progetti di ampliamento dei tratti Alpnach–Sarnen Nord–Lopper e Sempach–Emmen sono scartati definitivamente e quindi esclusi da un esame più approfondito per la bassa criticità riscontrata.

A3-9 Zona di Sciaffusa



Congestionamento previsto della strada nazionale

Nella zona di Sciaffusa i problemi di capacità sono destinati ad aggravarsi. Rispetto alla situazione presentata nel primo messaggio, si è aggiunta una criticità di livello III sul tratto tra Mutzentäli e Uhwiesen.

Misure previste a favore del traffico d'agglomerato e possibili potenziamenti in ambito ferroviario

Le misure previste nel programma d'agglomerato di Sciaffusa sono tutte finalizzate a favorire lo sviluppo verso l'interno dell'area insediativa. Tra queste figura la realizzazione di un sistema di rete celere regionale che consenta di offrire corse a cadenza di un quarto d'ora nel perimetro interno dell'agglomerato e quindi anche nei poli di sviluppo. Il sistema dei trasporti sarà inoltre migliorato attraverso altri provvedimenti volti a favorire i trasporti pubblici (a livello di rete di autobus e di accessibilità delle fermate dei mezzi) e il traffico lento, nonché a valorizzare gli spazi stradali. Tutto ciò lascia presupporre che, nel centro dell'agglomerato, gli utenti privilegeranno l'uso dei trasporti pubblici.

Il programma d'agglomerato non contempla invece misure sovraordinate a livello di strada nazionale.

Misure necessarie per le strade nazionali

I risultati della valutazione concernente la seconda canna della galleria del Fäsenstaub ribadiscono quelli scaturiti dal primo messaggio. Riconosciamo la necessità del progetto, che rimane pertanto assegnato al modulo 3.

Progetti accantonati

Già nel primo messaggio avevamo assegnato al modulo 4 il progetto relativo alla seconda canna della galleria del Cholfirst per via del rapporto sfavorevole tra costi e benefici. La nuova valutazione del progetto è stata motivata unicamente dall'aggravarsi dei problemi di capacità nella zona interessata. I risultati tuttavia non cambiano: nonostante i problemi di viabilità si siano intensificati, la realizzazione di una seconda canna non appare giustificata, ragione per cui il progetto rimane classificato nel modulo 4.

A3-10 Ticino



Congestionamento previsto della strada nazionale

Per quanto riguarda il Ticino, si prevedono criticità di livello III tra Lugano Sud e Melide/Bissone e di livello II tra Melide/Bissone e Mendrisio. Si registrerà quindi un peggioramento della situazione, dovuta principalmente all'intenso traffico pendolare proveniente dall'Italia e che richiederà interventi urgenti, in considerazione dell'estensione della zona interessata e del livello di criticità.

Misure previste a favore del traffico d'agglomerato e possibili potenziamenti in ambito ferroviario

Il programma d'agglomerato del Luganese prevede di collegare meglio le aree strategiche potenziando gli assi dei trasporti pubblici. A tal fine, si intende prolungare la rete tranviaria e aggiungere nuove fermate nel sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia (*Treni Regionali Ticino Lombardia*, TILO). La costruzione di una circonvallazione Agno-Bioggio dovrebbe consentire di collegare meglio le superfici di potenziale sviluppo e di decongestionare le zone abitate. Sono inoltre in programma alcune misure per promuovere il traffico lento.

Gli interventi, di entità contenuta, previsti per l'agglomerato del Mendrisiotto sono volti a migliorare il sistema dei trasporti attraverso il potenziamento dei trasporti pubblici e del traffico lento nonché l'attuazione di misure di moderazione del traffico.

Le misure proposte nei programmi di agglomerato non avranno tuttavia un'incidenza significativa sul carico veicolare della strada nazionale N2.

Misure necessarie per le strade nazionali

Al fine di individuare la soluzione più adatta per la zona a sud di Lugano, l'USTRA ha condotto uno studio preliminare esaustivo da cui è emerso che l'intervento più opportuno consiste nell'eseguire lavori di ampliamento lungo la strada nazionale esistente: questi includono l'allargamento a sei corsie del tratto tra Lugano Sud e la galleria del San Salvatore nonché la costruzione di una terza canna nelle gallerie del San Salvatore e di Maroggia. L'aumento delle capacità sul ponte diga di Melide sarà realizzato soprattutto sfruttando le strutture esistenti, in modo da limitare al minimo indispensabile le ripercussioni su natura e paesaggio. Per quanto riguarda il tratto di strada nazionale a sud della galleria di Maroggia, la misura prevista consiste nell'utilizzo temporaneo della corsia d'emergenza a corsia dinamica. Considerato il forte carattere direzionale del traffico, non si ritiene invece necessario effettuare un ampliamento completo a sei corsie di questo tratto autostradale. Soluzioni ad ampio raggio, quali la costruzione di una galleria tra Grancia e Maroggia o di un ponte che attraversi il Lago di Lugano, non sono opportune soprattutto per via delle conseguenze che avrebbero sulla natura e sul paesaggio, ma anche in ragione dei costi elevati.

Riteniamo che l'ampliamento del tratto in oggetto sia la soluzione più indicata per raggiungere l'obiettivo prefissato; trattandosi tuttavia di un progetto meno prioritario rispetto ad altri, proponiamo di assegnarlo al modulo 3 e di proseguirne nel frattempo la fase di pianificazione, tenendo conto anche delle altre varianti suggerite dal Cantone del Ticino. Siamo tuttavia scettici nei confronti degli interventi di ottimizzazione chiesti dal Cantone perché comporterebbero importanti costi aggiuntivi a fronte di benefici limitati per la strada nazionale.

