

99.408

Iniziativa parlamentare
Riclassificazione della strada che attraversa il Prättigau
(Brändli)

Rapporto della Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni del
Consiglio degli Stati

del 14 febbraio 2000

Onorevoli colleghi,

Conformemente all'articolo 21^{quater} capoverso 3 della legge sui rapporti fra i Consigli vi sottoponiamo il presente rapporto che trasmettiamo contemporaneamente per parere al Consiglio federale.

La Commissione propone di approvare il disegno di decreto allegato.

14 febbraio 2000

In nome della Commissione:

Il presidente, Hans Hess

Rapporto

I Parte generale

1 Situazione iniziale

1.1 Iniziativa parlamentare per il completamento della rete delle strade nazionali

Il 18 marzo 1999, il consigliere agli Stati Christoffel Brändli ha presentato un'iniziativa parlamentare per chiedere di completare l'allegato al decreto federale concernente la rete delle strade nazionali¹ in modo da inserire la strada cantonale che attraversa il Prättigau (collegando Landquart e Klosters alla stazione di caricamento della galleria del Vereina) nella rete delle strade nazionali (strada nazionale di seconda o terza categoria).

1.2 Motivazione dell'iniziativa

Nella motivazione l'autore dell'iniziativa spiega che il programma di stabilizzazione 1998 ha incrementato le differenze già esistenti fra le spese stradali sopportate dai Cantoni. I tagli lineari del 10 per cento per le strade alpine e del 5 per cento per le strade di pianura gravano soprattutto sui Cantoni di montagna nei quali la rete delle strade principali è particolarmente fitta. Questa conseguenza non voluta è stata aggravata dalla diminuzione dei nuovi finanziamenti per i progetti in corso di realizzazione. Secondo un rapporto federale questi importi ammontano annualmente a 7,013 milioni di franchi per i Grigioni, il Cantone più toccato con 37 franchi per abitante, mentre la cifra pro capite per gli altri Cantoni è di soli 10 franchi per Basilea Campagna, 9 franchi per il Vallese, 8 per San Gallo o addirittura 1 franco per Berna.

Simili oneri supplementari che provocano il rinvio o l'abbandono di collegamenti nazionali la cui realizzazione è tuttavia urgente sono stati ampiamente dibattuti dalla Commissione del Consiglio degli Stati incaricata dell'esame del programma di stabilizzazione. Il problema è dunque noto. Si è pertanto ritenuto che una soluzione dovesse essere trovata fuori dal programma di stabilizzazione, altrimenti quest'ultimo avrebbe rischiato di venire fondamentalmente rimesso in questione. La presente iniziativa parlamentare propone di seguire una via che consenta almeno di attenuare le conseguenze estremamente negative per il Cantone dei Grigioni, quello più duramente colpito.

L'autore dell'iniziativa ha pure rilevato che la spesa stradale del Cantone dei Grigioni era molto elevata se paragonata agli altri Cantoni. Per i tre Cantoni più duramente colpiti e per i tre Cantoni meno gravati, queste spese per abitante ammontano a:

Grigioni	1251 franchi
Vallese	899 franchi
Neuchâtel	811 franchi
Lucerna	442 franchi
Appenzello Interno	394 franchi
Nidvaldo	380 franchi

¹ RS 725.113.11

L'onere medio per abitante in Svizzera ammonterebbe, secondo l'autore dell'iniziativa, a 570 franchi.

L'autore dell'iniziativa ha pure ricordato che, secondo il messaggio, il programma di stabilizzazione deve, nei limiti del possibile, imporre ai Cantoni oneri proporzionati alla loro capacità fiscale (entro un margine che non deve scostarsi di oltre lo 0,3% dalla media). Di fatto i Cantoni di Uri e dei Grigioni devono sopportare un'imposizione dell'1,9 per cento, Obvaldo dello 0,6 per cento e Zugo dello 0,7 per cento, mentre la media è dell'1,1 per cento.

Altri argomenti avanzati dall'iniziativista sono commentati di seguito in modo più dettagliato (n. 4).

1.3 Considerazioni della Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni del Consiglio degli Stati

Riunita il 19 agosto 1999, la Commissione ha proceduto conformemente all'articolo 21^{ter} della legge sui rapporti fra i Consigli all'esame preliminare dell'iniziativa parlamentare depositata il 18 marzo 1999 dal consigliere agli Stati Christoffel Brändli.

La Commissione ritiene che la sistemazione delle vie d'accesso alla galleria del Vereina, oggetto dell'iniziativa, sia un caso particolare che va approfondito. In generale, la Commissione è ancora del parere che il completamento della rete delle strade nazionali debba essere inserito in un piano generale e non portato avanti a livello di soluzioni isolate a detrimento di altri progetti non meno degni di attenzione. Pertanto essa approva di massima l'elenco delle priorità deciso dal Consiglio federale e riafferma che la rete delle strade nazionali deve essere ultimata secondo le modalità previste.

La Commissione condivide tuttavia l'opinione dell'autore dell'iniziativa là dove egli afferma che il Cantone dei Grigioni si trova in una situazione particolare. In effetti, gli oneri netti che questo Cantone deve sopportare per i trasporti sono incontestabilmente molto elevati a causa del fatto che la sua rete stradale, peraltro molto estesa, conta poche strade nazionali. In questo caso, la riclassificazione richiesta mira semplicemente a far sì che il Cantone possa affrontare le spese di sistemazione delle vie d'accesso della galleria del Vereina in maniera da renderle praticabili durante l'inverno. Gli accessi alla rete dalle valli meridionali dei Grigioni, in particolare dall'Engadina, che distano da 50 a 100 km (mentre la media nazionale è di soli 30 km) migliorerebbero di molto. La Commissione sostiene, per altro verso, che non è molto razionale investire 700 milioni di franchi per la costruzione della galleria del Vereina e trascurare, nel contempo, la sistemazione delle sue vie d'accesso al fine di renderle praticabili per tutto l'anno.

La Commissione conclude pertanto che non vi è da temere che la sistemazione delle strade nazionali oggetto dell'iniziativa costituisca un precedente e propone, con 10 voti favorevoli uno contrario e un'astensione, di dar seguito all'iniziativa.

1.4

Decisione del Consiglio degli Stati

Nella seduta del 6 ottobre 1999, il Consiglio degli Stati ha dato seguito all'iniziativa parlamentare senza opposizioni.

1.5

Mozione della Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni, del 7 settembre 1999

Il 7 settembre 1999, la Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni del Consiglio degli Stati ha adottato una mozione che chiede la verifica del decreto federale concernente la rete delle strade nazionali e, in particolare, la presentazione in tempi brevi di un rapporto che fornisca un quadro sinottico aggiornato dei lavori di costruzione sulla rete delle strade nazionali. Si dovrebbe effettuare una pianificazione continua che preveda un passaggio diretto dalla fase di ultimazione della rete delle strade nazionali a quella dei necessari lavori di potenziamento ed eventualmente di completamento. In un primo tempo occorre prendere in considerazione un completamento della rete di strade nazionali con tratti stradali importanti, laddove il volume di traffico lo richieda. In un secondo tempo bisognerà pianificare accuratamente i lavori di potenziamento su quei tratti particolarmente congestionati dell'attuale rete di strade nazionali ed esaminare in quale misura sia necessario allargare a sei corsie i tratti particolarmente congestionati. La Commissione ha ritenuto che i problemi attuali in materia di strade nazionali, e soprattutto quelli che già si delineano all'orizzonte, giustificassero l'avvio tempestivo di una riflessione sul miglioramento puntuale delle strade nazionali, su futuri lavori di completamento e di potenziamento, anche se in questo settore occorre rispettare lunghe fasi di pianificazione, di progettazione e di realizzazione.

Nel suo parere del 4 ottobre 1999 il Consiglio federale ha spiegato di volersi attenere alle priorità nell'ordine già stabilito, volendo perseguire innanzitutto l'ultimazione dei lavori sulla rete stradale esistente, in secondo luogo il mantenimento della qualità dell'infrastruttura, quindi l'impiego dei mezzi telematici e solo in quarto luogo un eventuale ampliamento. Esso respinge di conseguenza gli interventi parlamentari che chiedono provvedimenti immediati per casi specifici: si pensi a modifiche della classificazione o ampliamenti di strade nazionali come nel caso del postulato Bezzola concernente l'inserimento della strada del Prättigau nell'elenco delle strade nazionali svizzere (per quanto concerne l'Iv. pa. Brändli, il Consiglio federale non deve pronunciarsi per il momento). Nell'ottica di una politica globale dei trasporti, il Consiglio federale ha d'altro canto sottolineato la necessità di includere anche il traffico ferroviario tenendo conto innanzitutto del trasferimento del traffico pesante su rotaia.

Dal punto di vista materiale, il Consiglio federale è disposto ad accettare la mozione e ad avviare una pianificazione globale. Sul piano formale, invece, ritiene che la materia non giustifichi il ricorso a una mozione ai sensi dell'articolo 22 capoverso 1 della legge sui rapporti fra i Consigli, poiché nella fattispecie si chiede di presentare un rapporto e non di avviare un lavoro d'ordine legislativo.

Il 6 ottobre 1999, il Consiglio degli Stati ha accolto all'unanimità (con 17 voti) la mozione della Commissione.

2 Situazione giuridica

2.1 Costituzionalità

Conformemente all'articolo 81 della nuova Costituzione federale della Confederazione Svizzera (nCost.; RS 101), quest'ultima può, nell'interesse del Paese o di una sua parte importante, realizzare opere pubbliche o favorirne la realizzazione. In base all'articolo 83 nCost., la Confederazione è tenuta a garantire, per via legislativa, la realizzazione e la viabilità di una rete di strade nazionali. Il capoverso 3 della stessa disposizione stabilisce che Confederazione e i Cantoni sopperiscono insieme alle spese delle strade nazionali. La quota a carico dei singoli Cantoni è commisurata all'onere ch'essi devono sopportare a causa delle strade nazionali, all'interesse che queste strade rappresentano e alla rispettiva capacità finanziaria².

2.2 Basi legali

Nel capo secondo (Costruzione) della legge sulle strade nazionali (LSN)³, l'articolo 11 capoverso 1 prevede che l'Assemblea federale decida definitivamente, su proposta del Consiglio federale, il tracciato generale e il genere di strade nazionali da costruire. Conformemente all'articolo 11 capoverso 2 LSN, il Consiglio federale, dopo avere consultato i Cantoni, stabilisce il programma di costruzione.

2.3 Decreto federale concernente la rete delle strade nazionali

Basandosi sugli articoli costituzionali citati e sull'articolo 11 LSN, il 21 giugno 1960 l'Assemblea federale ha emanato il decreto federale concernente la rete delle strade nazionali⁴. Secondo l'articolo 1 del decreto federale, appartengono alla rete delle strade nazionali in virtù della LSN le vie di collegamento designate nell'elenco allegato al decreto. Per trasporre l'iniziativa parlamentare è sufficiente aggiungere a questo allegato il tratto Landquart-Klosters/stazione di carico della galleria del Vereina.

II Parte speciale

3 Commento al decreto federale concernente la rete delle strade nazionali

Come precedentemente menzionato, l'inserimento della strada del Prättigau (Landquart-Klosters/stazione di carico della galleria del Vereina) nella rete delle strade nazionali in qualità di strada nazionale di seconda o di terza classe comporta una modifica – nella fattispecie mediante una semplice aggiunta – dell'allegato al decreto federale del 21 giugno concernente la rete delle strade nazionali. Le strade na-

² Accettato in votazione popolare il 27 febbraio 1983 ed entrato in vigore il 1° maggio 1983.

³ Legge federale dell'8 marzo 1960 sulle strade nazionali (RS 725.11).

⁴ RS 725.113.11

zionali di seconda classe sono strade riservate esclusivamente al traffico degli auto-veicoli e accessibili soltanto in punti di collegamento determinati. Ordinariamente esse non sono intersecate a raso. Le strade nazionali di terza classe sono aperte anche ad altri utenti. Se le condizioni lo permettono, si dovranno evitare gli attraversamenti di abitati e le intersezioni a raso⁵. La riclassificazione concerne il tratto della strada del Prättigau fra il raccordo della strada nazionale A13 a Landquart e il raccordo alla stazione di carico della galleria del Vereina.

4 Ragioni per riclassificare la strada del Prättigau

4.1 Collegamento nazionale

Il 19 novembre 1999, la galleria del Vereina è stata inaugurata ufficialmente e aperta al traffico, cosicché la Bassa Engadina e le vallate meridionali dei Grigioni possono beneficiare di condizioni invernali di circolazione sicure a partire da Klosters. A suo tempo la galleria del Vereina era stata classificata opera d'importanza nazionale beneficiando così di un importante sostegno da parte della Confederazione. Logica vuole che anche l'accesso a questa strada viaggiante riconosciuta dal Consiglio federale d'importanza nazionale, ossia la strada del Prättigau, ottenga un riconoscimento corrispondente. Non è ragionevole investire nella costruzione di una galleria senza garantire che anche le strade d'accesso siano praticabili tutto l'anno. Durante l'inverno 1998/99 ci si è resi concretamente conto dei problemi sollevati dalla sicurezza stradale nel Prättigau, quando, per diversi giorni, più di 40 000 persone sono rimaste isolate a Davos e il «World Economic Forum» (WEF) ha potuto essere organizzato senza troppe difficoltà solo grazie a circostanze fortunate. L'organizzazione annuale del WEF a Davos, così come i campionati del mondo di sci previsti nel 2003 a St. Moritz mettono in luce l'importanza nazionale (addirittura internazionale se si pensa agli avvenimenti citati) che riveste la strada del Prättigau.

4.2 Programma di stabilizzazione 1998

I circa 1600 chilometri della rete delle strade cantonali rappresentano un onere particolarmente pesante per il Cantone dei Grigioni. Mentre la rete delle strade principali, relativamente estesa, raggiunge in base al diritto cantonale i 625 km (di cui solo 496 km al beneficio di un sussidio secondo il diritto federale), con 129 km la parte delle strade nazionali è modesta. Come riconosciuto più volte per scritto dal Consiglio federale, diversi tratti di strade principali rivestono un'importanza nazionale. Poiché finora non è stata effettuata alcuna riclassificazione, il Cantone dei Grigioni è doppiamente penalizzato: non solamente non beneficia delle aliquote di contribuzione più elevate in vigore per le strade nazionali, ma deve anche assumersi interamente i costi di manutenzione di queste strade.

Un confronto fra l'onere sopportato dai Grigioni per le strade e quello sopportato dagli altri Cantoni (o quello medio svizzero) mostra chiaramente che il Cantone dei Grigioni, con 1251 franchi per abitante, ha senza dubbio il carico maggiore. Con 570 franchi per abitante l'onere medio svizzero è sensibilmente inferiore. Il programma di stabilizzazione del 1998 della Confederazione ha ridotto del 10 per cento

⁵ Cfr. art. 2 e 4 LSN.

le aliquote di contribuzione⁶. Questa riduzione si applica anche alle prossime quote di pagamento per i grossi progetti già avviati. La perdita subita dal Cantone dei Grigioni ammonta già a 30 milioni di franchi per le sole circonvallazioni di Klosters e di Flims. Il preventivo per le strade principali, già modesto prima del programma di stabilizzazione, è stato quindi ridotto a 200 milioni di franchi, proprio quando diversi Cantoni si scontrano con difficoltà nella realizzazione di importanti progetti stradali. Oltre ai due progetti di Flims e di Klosters, il Cantone dei Grigioni deve assolutamente realizzare altri progetti volti ad aumentare la sicurezza stradale sulla rete delle strade principali in tutte le sue valli. L'ultima revisione della legge grigionese sul finanziamento delle strade prevede una proporzione equilibrata dei crediti concessi per grandi progetti e crediti per altri progetti sulla rete delle strade principali. La riduzione del preventivo ordinata dalla Confederazione, che si ripercuote sul programma pluriennale (2000-2003) delle strade nazionali, non consente l'applicazione del modello di finanziamento cantonale previsto senza che sia rallentata la realizzazione dei due progetti attualmente in corso, molto importanti dal profilo della politica dei trasporti. L'onere derivante dai grandi progetti a carico del conto stradale sarà in futuro ben più importante. L'aggiramento di Saas non potrà quindi essere finanziato durante il medesimo periodo. Il Governo cantonale ha comunque deciso di far avanzare rapidamente i lavori di pianificazione e di progettazione. Il Governo è pronto ad avviare, d'intesa con la Confederazione, i primi lavori preparatori di accesso ai cantieri già nel 2002. Tuttavia, le condizioni di finanziamento attuali non consentono l'inizio dei lavori principali prima del 2006. Nel corso delle pluriennali discussioni concernenti una realizzazione in tempi brevi della circonvallazione di Saas la situazione finanziaria dei Grigioni è peggiorata anche su un altro piano, sempre in seguito al programma di stabilizzazione: le aliquote di contribuzione per i grandi progetti sono state ridotte del 10 per cento e, per gli altri progetti, del 15-20 per cento. Un onere supplementare scaturisce dalla decisione della Confederazione di non più sussidiare progetti il cui costo è inferiore a 2,5 milioni di franchi. Per il Cantone dei Grigioni quest'onere supplementare si traduce in un importo di 10 milioni di franchi all'anno per un volume di lavori costante. Le possibilità di finanziamento di questo Cantone si sono così considerevolmente deteriorate. Se si considera quindi il bilancio del programma di stabilizzazione nel suo complesso, si deve constatare che il Cantone sopporta un onere sensibilmente superiore a quello che il Consiglio federale aveva stabilito inizialmente come valore massimo, provocando una situazione particolarmente critica.

Consapevoli di questo scenario Confederazione e Cantone dei Grigioni hanno cercato insieme – finora senza successo – soluzioni affinché l'aggiramento di Saas possa essere realizzato prioritariamente. A causa di questo onere supplementare di circa 10 milioni di franchi per il Cantone, dovuto alla riduzione delle aliquote di contribuzione e a una riduzione corrispondente dei crediti della Confederazione rispetto al programma stradale pluriennale, non è possibile avviare il cantiere di aggiramento di Saas prima dell'ultimazione della circonvallazione di Klosters. Se si vuole che l'ultimazione dei cantieri di Flims e di Klosters non subisca importanti ritardi e che l'avvio dei lavori di miglioria del resto della rete delle strade principali non venga ritardato eccessivamente – con conseguenti perdite economicamente inaccettabili – allora non sarà possibile utilizzare una parte dei fondi per la strada di Saas come suggerito dalla Confederazione in occasione della presentazione del piano pluriennale.

⁶ Cfr. in proposito gli approfonditi dibattiti del Consiglio degli Stati nel quadro della discussione sul programma di stabilizzazione: BU 1999 S, p. 18 e 36 segg.

nale. L'aggiramento di Saas sarà dunque possibile, utilizzando i necessari mezzi finanziari iscritti nel preventivo per il finanziamento delle strade principali, solo una volta ultimato il cantiere di Klosters. In queste condizioni un miglioramento adeguato della strada del Prättigau – necessario per una più grande sicurezza della circolazione – sarà possibile soltanto molto più tardi. Per tenere conto della particolare situazione del Cantone dei Grigioni, la riclassificazione della strada del Prättigau e la sua iscrizione nell'elenco delle strade nazionali appare a medio termine la soluzione migliore per risolvere i problemi attuali. Anche tenendo conto del tempo necessario a questa riclassificazione e delle questioni di procedura derivanti dall'approvazione dei progetti, questa soluzione rappresenterebbe la via migliore per conseguire l'obiettivo prefissato.

4.3 Particolarità dei Grigioni

Il Cantone dei Grigioni, nonostante copra un sesto della superficie della Svizzera, dispone soltanto di una minima parte della rete di strade nazionali finanziata soprattutto dalla Confederazione mentre, a causa della sua particolare topografia, possiede un numero considerevole di strade principali e di raccordi.

Contrariamente alla maggior parte delle altre regioni della Svizzera, importanti regioni del Cantone, in particolare l'Engadina e le valli grigionesi meridionali si trovano a non meno di 30-50 chilometri dalla rete delle strade nazionali. L'estensione della rete stradale dei Grigioni è, per abitante, il triplo di quella media svizzera soprattutto a causa delle particolarità topografiche di questo Cantone, che deve consacrarvi un quarto del preventivo cantonale.

Il Cantone dei Grigioni non è affatto privilegiato sul piano dei trasporti pubblici. Per quanto riguarda la rete ferroviaria delle FFS, solo 20 km si trovano sul territorio del Grigioni che conta d'altronde ben 400 km di ferrovia a scartamento ridotto (RhB e FOB).

In queste condizioni appare evidente che i Grigioni rappresentano un caso particolare nei confronti del resto della Svizzera. La questione della riclassificazione della strada d'accesso alla galleria del Vereina va affrontata in quest'ottica.

4.4 Non è un precedente compromettente

Dalle considerazioni espresse nel numero 4.3 si evince che ogni timore di creare un precedente riclassificando la strada del Prättigau è infondato se si considera la situazione particolare del Cantone dei Grigioni, segnatamente quella finanziaria. In definitiva non è il caso di avviare un dibattito di ordine generale sull'estensione della rete delle strade nazionali ma occorre prendere in considerazione le legittime preoccupazioni di un Cantone tenendo conto della sua situazione particolare. Una valutazione della fattispecie mostra chiaramente che la riclassificazione immediata di questo tratto stradale è giustificata da motivi imperativi.

4.5 Lunghezza del tratto di strada

Se si considera l'estensione dell'intera rete delle strade nazionali in Svizzera (1856 km) e si tiene presente l'esiguità della parte del Cantone dei Grigioni (129 km), si

può affermare che i circa 35 km della strada del Prättigau rappresentano, in proporzione, una posta minima. Tuttavia una riclassificazione di questo tratto consentirebbe un notevole sgravio delle finanze cantonali e la strada di accesso alla galleria del Vereina potrebbe, in tempi relativamente brevi, diventare un asse sicuro anche d'inverno.

4.6 Aspetti di politica dei trasporti

La politica svizzera dei trasporti, che è stata sistematicamente sostenuta dal Cantone dei Grigioni, ha sempre mirato a stabilire buoni collegamenti nord-sud. I collegamenti est-ovest non hanno beneficiato di un appoggio analogo. Il traforo della galleria del Vereina, come pure l'inserimento della strada del Prättigau nella rete delle strade nazionali, rappresenterebbero un passo importante per la rivalutazione dell'asse est-ovest. Dal punto di vista della politica regionale, questi lavori rivestono una grande importanza permettendo di collegare, in modo sicuro anche in inverno, le valli grigionesi del sud (Engadina, Mustair, Poschiavo, Bregaglia) con la rete delle strade nazionali. La strada del Prättigau resterebbe, ben inteso, un strada a due corsie che verrebbe sistemata e gestita come tale.

5 Procedura

5.1 Stato dei lavori dell'Assemblea federale e dell'Amministrazione sul medesimo argomento

Nel 1996, il Cantone di San Gallo ha depositato un'iniziativa (96.302) mirante all'integrazione della strada cantonale Rapperswil (SG) - Pfäffikon («Seedamm») nella rete delle strade nazionali. Il 6 settembre 1997, il Consiglio degli Stati, sull'esempio della CTT-CS, ha deciso di non dar seguito a questa iniziativa perché, da un lato, non voleva creare un precedente e, dall'altro, auspicava di poter regolare questa faccenda nel quadro della nuova perequazione finanziaria. Il 20 gennaio 1998, il Consiglio nazionale si è schierato su questa posizione. L'8 ottobre 1998, il Consiglio degli Stati ha deciso, questa volta contro il parere della CTT-CS, di dar seguito a un'iniziativa Reiman (98.417) che intenderebbe trasformare il tronco Kolliken-Oensingen (sulla A1) in un tratto a sei corsie.

Il 22 aprile 1999 il consigliere nazionale Bezzola ha depositato un postulato (99.3182) nel quale invitava il Consiglio federale a esaminare l'iscrizione della strada del Prättigau (dalla diramazione con la A13 fino alla galleria del Vereina) nella rete delle strade nazionali in qualità di strada nazionale di terza classe. Il 18 giugno 1999, sono stati depositati due interventi, segnatamente una mozione del consigliere nazionale Bosshard (99.3374) intesa al completamento della rete delle strade nazionali mediante la costruzione della galleria dell'Hirzel al fine di collegare l'A3 (a Wadenswil) con la A4 (a Sihlbrugg), e un'interrogazione ordinaria del consigliere nazionale Hegetschweiler (99.1101) con la quale si invita il Consiglio federale a completare la rete delle strade nazionali per mezzo di un anello autostradale intorno alla Città di Zurigo. Finora nessuno di questi tre interventi parlamentari è stato trattato.

Per quanto riguarda la costruzione di strade nazionali, il Consiglio federale ha stabilito da tempo alcune priorità:

1. il completamento della rete;
2. una manutenzione adeguata delle rete;
3. l'aumento della capacità della rete per mezzo della telematica;
4. la sistemazione della rete esistente.

Ricordiamo in tale contesto che la Confederazione assumerà interamente il finanziamento della gestione e manutenzione delle strade nazionali nel momento in cui entrerà in vigore la Nuova perequazione finanziaria tra Confederazione e Cantoni (NPF), ossia non prima del 2004.

5.2 Lavori necessari all'attuazione dell'iniziativa e calendario

Completare nel senso voluto l'allegato al decreto federale concernente la rete delle strade nazionali (RS 725.113.11) con l'aggiunta del tratto Landquart-Klosters / galleria del Vereina non comporterebbe giuridicamente alcuna difficoltà e sarebbe attuabile in termini relativamente brevi.

6 Ripercussioni finanziarie e sull'effettivo del personale

La modifica dell'allegato al decreto in questione non avrebbe alcuna ripercussione sull'effettivo del personale della Confederazione e neppure su quello del Cantone dei Grigioni.

Dal profilo finanziario, l'iscrizione di questo nuovo tratto graverebbe maggiormente sulle finanze federali poiché nella fattispecie le aliquote di contribuzione sarebbero più alte. La strada del Prättigau è attualmente sussidiata in ragione di un 65 per cento, più due volte 5 per cento. In futuro la Confederazione finanzierebbe il 92 per cento dei costi di costruzione, il 92 per cento delle spese di manutenzione e l'85 per cento dei costi d'esercizio. La realizzazione dei lavori stradali nel Prättigau non sarebbe più finanziata con fondi destinati alle strade principali, assai limitati, ma con quelli destinati alla costruzione delle strade nazionali. Anche se la situazione finanziaria del programma di costruzione delle strade nazionali è precaria, i mezzi necessari per finanziare il potenziamento della strada del Prättigau diverrebbero più facilmente reperibili poiché la costruzione delle strade nazionali dispone annualmente di ben 1,6 miliardi di franchi mentre quella delle strade principali di appena 200 milioni di franchi. La nuova perequazione finanziaria fra la Confederazione e i Cantoni prevede che l'esercizio e la manutenzione delle strade siano entrambi finanziati dalla Confederazione. La riclassificazione della strada del Prättigau darebbe notevole sollievo alle casse del Cantone anche se il conto stradale rimarrebbe comunque molto elevato e l'onere per abitante ben al disopra della media svizzera.

La decisione di riclassificare non avrebbe effetto retroattivo evitando di indennizzare spese antecedenti a favore della strada del Prättigau secondo l'aliquota per le strade nazionali.