

COMUNICATO STAMPA

Eliminare le carenze di capacità sulle autostrade e negli agglomerati

I grandi problemi di traffico negli agglomerati e sull'asse est-ovest della rete di strade nazionali dovranno essere attenuati con un programma di ampliamento mirato. In questo contesto, si dovrà coordinare in modo ottimale l'offerta stradale e ferroviaria. Il Consiglio federale respinge l'iniziativa Avanti, presentando al Parlamento un controprogetto. Nel caso quest'ultimo venisse accolto, entro un anno il Collegio si impegna a inoltrare il relativo programma di costruzione.

L'iniziativa popolare "Avanti - per autostrade sicure ed efficienti", respinta dal Consiglio federale, chiede tra l'altro che i lavori per eliminare le carenze di capacità sui tratti Ginevra-Losanna, Berna-Zurigo e Erstfeld-Airolo (raddoppio della galleria del San Gottardo) vengano avviati entro dieci anni. Per quanto concerne il raddoppio della galleria stradale del San Gottardo, si dovrà procedere ad una deroga all'attuale Articolo sulla protezione delle Alpi.

Il Consiglio federale riconosce che con l'iniziativa vengono avanzate richieste in parte giustificate. Le proposte contenutevi sono tuttavia troppo poco differenziate e unilaterali. Per questo motivo, con il suo messaggio, il Consiglio federale ha presentato al Parlamento un controprogetto. Alla base di questa proposta vi è una politica dei trasporti coordinata che mira ad un ampliamento della rete stradale e ferroviaria coordinato in tutti i punti che richiedono un intervento tempestivo o che si rivelano proficui sotto il profilo degli investimenti.

Priorità accordata agli agglomerati e all'asse est-ovest

Gli elementi centrali della controproposta:

Il Consiglio federale riprende testualmente i punti non contestati dell'iniziativa Avanti. Sulla base di un nuovo articolo costituzionale, la Confederazione dovrà impegnarsi maggiormente a favore di infrastrutture efficienti, eliminando le carenze di capacità nell'ambito del traffico stradale e ferroviario.

Inoltre, con una disposizione transitoria il Consiglio federale si impegna a presentare entro 12 mesi dall'accettazione del controprogetto un programma per l'eliminazione delle carenze di capacità sulla rete autostradale e negli agglomerati.

Sulla base di analisi del traffico, il Consiglio federale ha stabilito che i principali problemi risiedono negli agglomerati di Zurigo, Basilea, Losanna, Ginevra, Berna, Lucerna, Winterthur e San Gallo, nonché su determinati tratti dell'asse est-ovest della rete autostradale.

Negli agglomerati è necessario intervenire sia sul fronte autostradale che sul fronte infrastrutturale (trasporti pubblici e traffico lento). Il Consiglio federale intende esaminare i tratti critici insieme ai Cantoni, dopodiché dovrà decidere in quale misura i problemi sono risolvibili mediante investimenti nel settore ferroviario e/o stradale. La costruzione di una strada può per esempio spostare il problema su un altro tratto. Per questo motivo, prima delle vacanze estive, l'ATEC incontrerà i Cantoni interessati per avviare i lavori comuni di pianificazione.

Per quanto concerne il traffico negli agglomerati, il Consiglio federale rafforza il suo impegno finanziario (cfr. relativa scheda). La base costituzionale necessaria allo scopo è stata sottoposta al presente comunicato e altre informazioni sul tema sono pubblicati all'indirizzo

http://www.uvek.admin.ch/gs_uvek/de/dokumentation/medienmitteilungen/index.html.

al Parlamento nel quadro della nuova perequazione finanziaria tra la Confederazione e i Cantoni.

In un primo tempo sarà accordata la priorità all'ampliamento di tre tratti autostradali [Härkingen-Wiggertal (A1), Luterbach-Oensingen (A1) e Andelfingen-Schaffhausen-Nord (A4)]. Visto che la pavimentazione del tratto Härkingen-Wiggertal deve essere risanata al più presto, è stato deciso di procedere contemporaneamente anche all'ampliamento.

Non è prioritario il raddoppio della galleria del San Gottardo

Non è prioritario il raddoppio della galleria stradale del San Gottardo. Gli ingorghi su questo tratto si limitano perlopiù a giorni di punta durante i periodi di vacanza. Il Consiglio federale ha dunque deciso di utilizzare in modo più adeguato i mezzi finanziari a sua disposizione. Un rapido aumento della capacità su questo tratto contribuirebbe inoltre ad acutizzare i problemi di traffico sulle strade di accesso nell'Altipiano e negli agglomerati. Il raddoppio della galleria stradale del San Gottardo limiterebbe del resto anche la redditività della NFTA e non sarebbe in linea con la politica di trasferimento del traffico, riconfermata più volte dal popolo elvetico. Infine, tale progetto violerebbe l'articolo sulla protezione delle Alpi, approvato dal popolo e dai Cantoni e sancito dalla Costituzione federale.

Il controprogetto del Consiglio federale e l'iniziativa Avanti saranno discusse in Parlamento dopo le vacanze estive.

Berna, 15 maggio 2002

ATEC Dipartimento federale dell'Ambiente, dei
Trasporti, dell'Energia e delle Comunicazioni

Servizio stampa

Informazioni: Hugo Schittenhelm, Capostampa ATEC, 031 322 55 48.

Allegati: Messaggio concernente l'iniziativa Avanti, scheda traffico negli agglomerati,
 scheda priorità

Programma d'ampliamento a lungo termine per i trasporti negli agglomerati

I problemi incalzanti nei grandi agglomerati urbani saranno parzialmente risolti grazie ad un programma d'ampliamento per i trasporti negli agglomerati coordinato a lungo termine. Nell'ambito del suo controprogetto all'iniziativa Avanti, il Consiglio federale ha inoltre stabilito una strategia a lungo termine per il traffico negli agglomerati.

1 Basi - gruppo di esperti Bieri

La scorsa primavera il gruppo di esperti "Finanziamento dei trasporti negli agglomerati", diretto dal Consigliere agli Stati Peter Bieri, ha dichiarato che è necessario intervenire nell'ambito dei trasporti negli agglomerati. Senza investimenti nei settori strade, ferrovia e traffico lento (pedoni e ciclisti) nei prossimi anni in molte città e agglomerati svizzeri potrebbero infatti verificarsi notevoli congestionamenti del traffico. Tale situazione comporterebbe una serie di effetti collaterali negativi quali ripetuti ingorghi, costi economici supplementari in seguito alle perdite di tempo, aumento del rumore e dell'inquinamento ambientale. In linea di massima spetta ai Cantoni e ai Comuni interessati finanziare i progetti inerenti ai trasporti negli agglomerati. Tuttavia, vista l'importanza nazionale degli agglomerati, in futuro anche la Confederazione dovrà rafforzare il suo impegno finanziario in questo settore.

2 Articolo costituzionale per il finanziamento di investimenti nell'ambito dei trasporti negli agglomerati

L'anno scorso il Consiglio federale ha preso atto del rapporto del gruppo di esperti Bieri. Esso ha riconosciuto la necessità di intervenire e preso prime decisioni per promuovere il traffico negli agglomerati. Con il suo messaggio sulla nuova perequazione finanziaria (NPF) e la nuova ripartizione dei compiti tra la Confederazione e i Cantoni, ha proposto un emendamento costituzionale che permette di finanziare, con i proventi a destinazione vincolata dell'imposta sugli oli minerali e della vignetta autostradale, anche infrastrutture ferroviarie e stradali volte a migliorare la situazione dei trasporti negli agglomerati. Il progetto è già oggetto di deliberazioni parlamentari.

2 Misura immediata

Come misura immediata il Consiglio federale ha inoltre deciso di aumentare di 155 milioni di franchi per il periodo 2002-2005 i mezzi finanziari destinati ai trasporti pubblici negli agglomerati. In seguito, nell'ambito del preventivo per il 2002 il Parlamento ha autorizzato un aumento pari a 35 milioni di franchi del credito di pagamento per i contributi federali agli investimenti delle imprese di trasporto concessionarie (ITC).

3 Ulteriori esigenze

Il Consiglio federale ha inoltre incaricato un gruppo di lavoro interno di esaminare le ulteriori proposte del gruppo di esperti Bieri. Attenendosi al rapporto del gruppo di lavoro, il Collegio ha ora fissato la procedura futura nell'ambito dei trasporti negli agglomerati, sulla base di una stima. Il presente comunicato e altre informazioni sul tema sono pubblicati all'indirizzo

delle esigenze per il periodo fino al 2020. Quest'ultima ha dimostrato che in media sono necessari 300-350 milioni di franchi all'anno. I contributi federali effettivi dovranno tuttavia essere adeguati al margine di manovra concesso dal budget della Confederazione e dovranno essere utilizzati come segue:

- Un terzo dovrebbe essere destinato ad aumentare gli investimenti nell'ambito dei contratti di prestazione con le ferrovie (p. es. FFS) e i contributi per progetti infrastrutturali a favore dei trasporti negli agglomerati.
- Circa due terzi dovrebbero servire a finanziare un programma nell'ambito dei trasporti negli agglomerati e in particolare i trasporti pubblici. Si tratta di investimenti a livello locale: p. es. tram, ferrovia urbana e singoli progetti stradali che non fanno parte né della rete di strade nazionali né della rete di strade principali. Gli investimenti in ambito ferroviario e stradale devono essere trattati nel loro insieme e comportare inoltre miglioramenti in materia di coincidenze e condizioni per il traffico lento. Questo tipo di finanziamento si deve tuttavia basare su un programma d'agglomerato. I relativi lavori preliminari sono già stati avviati.

Come summenzionato, il finanziamento di questi progetti dovrà avvenire nell'ambito dell'ampliamento della destinazione dei proventi dell'imposta sugli oli minerali. La necessaria base costituzionale sarà creata nel quadro della nuova ripartizione di compiti tra la Confederazione e i Cantoni. In base a questa disposizione costituzionale, viene preparata la modifica della legge federale concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata. A dipendenza dei tempi necessari per emanare le basi costituzionali e legislative, i mezzi finanziari destinati ai trasporti negli agglomerati non potranno essere liberati prima del 2006. Le riserve del finanziamento speciale "Circolazione stradale" ammontano a circa 3,5 miliardi di franchi. Per ora non vi è dunque motivo per aumentare prima del 2010 l'imposta sugli oli minerali allo scopo di finanziare le strade nazionali e principali, la NFTA o i trasporti negli agglomerati. Considerato tuttavia che il finanziamento speciale "Circolazione stradale" va a carico del preventivo ordinario della Confederazione, occorre tenere conto anche della situazione finanziaria generale dello Stato e dell'obbligo di mantenere basso l'indebitamento.

Il Road Pricing non sostituisce l'ampliamento della destinazione dei proventi dell'imposta sugli oli minerali. Al momento mancano i mezzi tecnici, oppure sono molto cari, per applicare un sistema valido a livello nazionale. Tale opzione rimane tuttavia una possibile soluzione a lungo termine. Secondo il messaggio sulla nuova perequazione finanziaria verrà semplificata la procedura per accordare deroghe nell'ambito della riscossione di pedaggi negli agglomerati.

Berna, 15 maggio 2002

A TEC Dipartimento federale dell'Ambiente, dei
Trasporti, dell'Energia e delle Comunicazioni
Servizio stampa

Informazioni: H.Schittenhelm, Capostampa ATEC
322 55 48

Scheda carenze di capacità sulla rete delle strade nazionali

La controproposta del Consiglio federale all'iniziativa popolare "Avanti - per autostrade sicure ed efficienti" si basa su analisi del traffico in merito ai problemi di capacità sulle autostrade nel 2020. Nell'ambito di queste analisi, si è partiti da due possibili scenari per l'aumento del traffico:

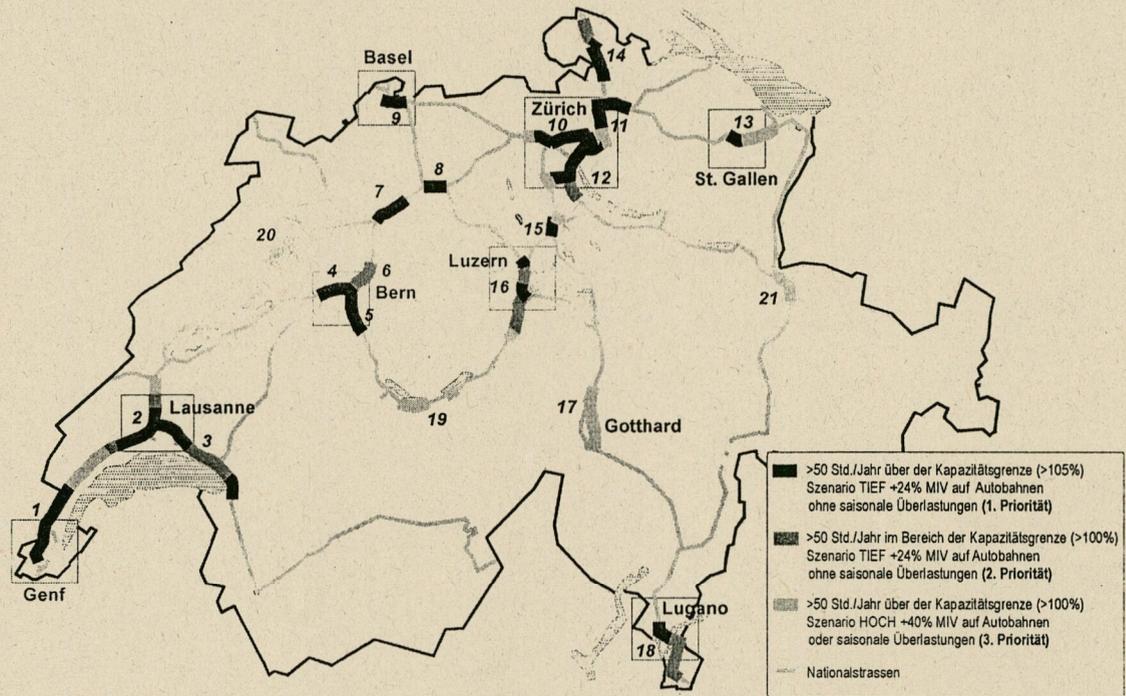
- Scenario MINIMO: L'aumento medio del volume di traffico sulle strade nazionali è del 24 per cento. Tale scenario comporta un maggiore trasferimento del traffico dalla strada alla ferrovia e un relativo ampliamento dell'offerta dei trasporti pubblici.
- Scenario MASSIMO: L'aumento medio del volume di traffico sulle strade nazionali è del 40 per cento, valore che corrisponderebbe alla tendenza finora rilevata.

Per entrambi gli scenari sono stati considerati i tratti autostradali, che senza interventi nel 2020, supererebbero notevolmente o raggiungerebbero i limiti di capacità. Si parla di costanti carenze di capacità quando nell'arco di un anno il carico supera il limite di capacità per oltre 50 ore su un determinato tratto autostradale. Invece, si ritiene essere vicini a carenze di capacità quando nell'arco di un anno il carico raggiunge il limite di capacità per oltre 50 ore su un certo tratto di strada nazionale. Di conseguenza, le carenze di capacità sono state classificate stabilendo delle priorità e tenendo conto anche dei sovraccarichi stagionali su determinati tratti.

Le priorità

- 1) 1a priorità: Partendo da un aumento del volume di traffico pari al 24 per cento, nell'anno 2020 saranno superati i limiti di capacità su circa 200 chilometri dell'attuale rete di strade nazionali. La maggior parte dei tratti problematici (ca. 160 km) è situata negli agglomerati e nelle città. Per il resto, si tratta di singoli tratti nell'Altipiano.
- 2) 2a priorità: Oltre ai tratti summenzionati, vi sono altri 85 chilometri di autostrada, sui quali nel 2020 saranno raggiunti o superati appena i limiti di capacità, senza causare necessariamente degli ingorghi. Anche questi tratti sono situati prevalentemente negli agglomerati e nelle città.
- 3) 3a priorità: Optando per lo scenario che prevede un aumento del volume di traffico pari al 40 per cento, alle cifre citate si aggiungono ulteriori 130 chilometri di tratti problematici. Rientrano in questa categoria anche 70 chilometri di autostrada con sovraccarichi stagionali.

Kapazitätsengpässe auf dem Nationalstrassennetz 2020



Titel: Carenze di capacità sulla rete delle strade nazionali nel 2020

Ortschaften: Ginevra, Losanna, Berna, Basilea, Lucerna, Zurigo, San Gallo, San Gottardo, Lugano

- Kasten:**
- >50 ore/anno oltre il limite di capacità (>105 %) scenario MINIMO +24 % TMP sulle autostrade senza sovraccarico stagionale **(1a priorità)**
 - >50 ore/anno oltre il limite di capacità (> 100 %) scenario MINIMO + 24 % TMP sulle autostrade senza sovraccarico stagionale **(2a priorità)**
 - >50 ore/anno oltre il limite di capacità (>100 %) scenario MASSIMO +40 % TMP sulle autostrade o sovraccarico stagionale **(3a priorità)**
 - Strade nazionali

Le proiezioni dell'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE) e dell'Ufficio federale delle strade (USTRA) indicano i tratti in questione:

Classificazione dei punti con carenza di capacità sulla rete delle strade nazionali nel 2020

(senza tenere conto di miglioramenti dell'offerta ferroviaria)

Scenario MINIMO + 24% TMP sulle autostrade ¹		Scenario MASSIMO + 40% TMP sulle autostrade ¹	Zona
1a priorità carico >105% oltre il limite di capacità, senza sovraccarico stagionale	2a priorità carico vicino al limite di capacità (>100%), senza sovraccarico stagionale	3a priorità carico oltre il limite di capacità (>100%), o sovraccarico stagionale	Al di fuori degli agglomerati
...
...
			Altri agglomerati e singole città

¹Capacità superata per più di 50 ore all'anno

Klassierung der Kapazitätsengpässe auf dem Nationalstrassennetz 2020

(ohne Berücksichtigung von bahnsseitigen Angebotsverbesserungen)

Scenario TIEF +24% MIV auf Autobahnen ¹		Scenario HOCH +40% MIV auf Autobahnen ¹		Raum
1. Priorität Auslastung >105% über der Kapazitätsgrenze, ohne saisonale Überlastungen	2. Priorität Auslastung im Bereich der Kapazitätsgrenze (>100%), ohne saisonale Überlastungen	3. Priorität Auslastung über der Kapazitätsgrenze (>100%) oder saisonale Überlastungen		
A1/A2: Härkingen – Wiggertal (8) A1: Luterbach – Oensingen (7) A4: Andelfingen – Schaffhausen Nord (14a)	A4: Schaffhausen Nord - Bargaen (14b)	A1: Nyon – Rolle (1b) A2: Göschenen – Airolo (17) A3: Landquart – Sargans (21) A5: Biel West – Ligerz (20) A8: Faulensee – Interlaken West (19a) A8: Interlaken Ost – Iseltwald (19b) A8: Sarnen Süd – Sachseln Süd (16e)		Ausserhalb der Agglomerationen
A1: Dietikon – Limmattal – Zürich Nord (10a) A1: Effretikon – Winterthur Ost (11a) A3: Wallisellen – Brunau (12a) A4: Brunau – Fildern (12b) A2: Basel Süd/Ost – Augst (9)	A3: Brunau – Thalwil (12c)	A1: Neuenhof – Dietikon (10b) A1: Wallisellen – Effretikon (11b)		Zürich/Winterthur
A1: Morges Ouest – Cossonay (2a) A9: Villars-Ste-Croix – La Croix/Belmont (3a) A1: Meynn – Le Vengeron – Nyon (1a)	A1: Cossonay – La Sarraz (2b) A1: Rolle – Morges Ouest (2c)	A1: La Sarraz – Chavomay (2d)		Basel Lausanne Genf
A1: Neufeld – Wankdorf (4) A6: Mun – Wankdorf (5a) A2: Emmen Nord – Luzern Süd (16a) A2: Horw – Lopper (16b)	A1: Wankdorf – Schönbühl (6a) A2: Luzern Süd – Horw (16c) A8: Sarnen – Lopper (16d) A2: Melide – Mendrisio (18b)	A1: Schönbühl – Kirchberg (6b) A6: Rubigen – Muri (5b)		Bern Luzern
A2: Lugano Süd – Melide (18a) A1: St. Gallen Kreuzbleiche – St. Gallen-St.Fiden (13a) A4: Rütihof (Rotkreuz) – Blegi (15a) A9: Montreux – Villeneuve (3b)	A2: Melide – Mendrisio (18b) A9: La Croix/Belmont – Montreux (3c)	A1: Neudorf – Meggenhuus (13b) A4: Fildern – Affoltern a. A. (12d)		Lugano St. Gallen andere Agglomerationen und isolierte Städte

¹ Leistungsfähigkeit während mehr als 50 Stunden im Jahr überschritten