

POLITICA

# NULLA VERRÀ COSTRUITO IN MANIERA PREVENTIVA RISPETTO ALLE REALI NECESSITÀ

POLITICA

In vista del referendum del 24 novembre 2024 per garantire la futura funzionalità della nostra rete autostradale, ufficialmente rappresentato dal «Decreto federale del 29 settembre 2023 sulla Fase di potenziamento 2023 delle strade nazionali», il Consigliere federale Albert Rösti risponde ad una serie di domande che vengono ripetutamente poste in relazione al Programma di sviluppo strategico delle strade nazionali (PROSTRA).



Il Consigliere federale Albert Rösti, Capo del Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC)

**Nell'ambito del programma PROSTRA sono previsti investimenti per un totale di 11,6 miliardi di franchi fino al 2030. Come e dove verranno utilizzati questi fondi?**

Albert Rösti: Il Consiglio federale utilizzerà i fondi per i necessari ampliamenti dove sono più urgenti. Il traffico sulle autostrade continuerà a crescere fino al 2040, soprattutto nelle grandi città e negli agglomerati urbani. L'orizzonte di realizzazione 2030 di PROSTRA contiene progetti per un valore di quasi 17,4 miliardi di franchi svizzeri. Di questi, 5,8 miliardi sono già stati approvati in modo vincolante e diversi progetti sono già stati realizzati, come la tangenziale nord di Zurigo con la terza canna del tunnel del Gubrist e l'ampliamento a sei corsie dell'autostrada A1 tra Härkingen e Wiggertal. La circonvallazione di Le Locle, ad esempio, è attualmente in costruzione, mentre i lavori di ampliamento dell'A1 tra Luterbach e Härkingen inizieranno quest'anno.

L'attuale fase di espansione del programma PROSTRA comprende sei importanti progetti in tutto il Paese per un costo di circa 4,9 miliardi di franchi, ai quali si sommano ulteriori 300 milioni di franchi destinati alla prosecuzione della pianificazione di progetti futuri. Si tratta di programmi importanti per le regioni di Berna, Basilea, San Gallo, Sciaffusa e tra Losanna e Ginevra. L'orizzonte di realizzazione comprende inoltre ulteriori progetti per un totale di 6,7 miliardi di franchi, che il Consiglio federale sottoporrà al Parlamento con le prossime fasi di ampliamento.

**Come intende finanziare il Governo federale questi investimenti?**

Lo strumento di finanziamento è il Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA), i progetti del PROSTRA sono dunque interamente finanziati dagli utenti. Ciò si spiega con il fatto che i fondi del FOSTRA provengono

principalmente dalla sovrattassa sugli oli minerali, dalla vignetta autostradale e dall'imposta sugli autoveicoli. Il Consiglio federale richiede al Parlamento quali progetti debbano essere finanziati con i fondi del FOSTRA, rispettivamente dove e quando dovranno essere realizzati. Nel 2017 il FOSTRA è stato approntato sia dal popolo svizzero con il 62% di preferenze sia da tutti i Cantoni.

**La rete autostradale fa parte delle nostre infrastrutture stradali. Qual è il suo ruolo nel sistema generale dei trasporti?**

Le autostrade costituiscono il pilastro del trasporto stradale in Svizzera. Circa il 3% dell'intera rete stradale accoglie oltre il 40% del traffico e oltre il 70% del trasporto di merci. Autostrade funzionanti sgravano in modo affidabile le città e i villaggi dal traffico parassitario e consentono la crescita economica e la prosperità. La rete autostradale deve continuare a svolgere questo compito anche in futuro, e ciò richiede espansioni selettive della sua capacità.

**«La Svizzera viene cementificata» - Come rispondete a queste affermazioni?**

La tappa di espansione 2023 coinvolge superfici per l'avvicinamento delle colture per una superficie complessiva di circa otto ettari: l'equivalente di 11 campi da calcio. Tuttavia, il 100% di questa superficie verrà compensato, e in alcuni casi le aree di compensazione supereranno addirittura la quantità di terreno utilizzato, con un conseguente incremento di tali superfici.

Per comprendere meglio la correlazione tra le grandezze di cui discutiamo: in tutta la Svizzera, le superfici per l'avvicinamento delle colture ammontano a più di 445'000 ettari, che corrispondono a 623'249 campi da calcio. La fase di espansione 2023 occuperà solo lo 0,0017% di questa superficie e la compenserà completamente. In totale, comprese le superfici citate, la fase di espansione 2023 occuperà in modo permanente 53 ettari.

**Lungo le tratte interessate, per taluni ampliamenti di corsia sono necessari terreni aggiuntivi. Come viene gestito questo aspetto?**

Sì, proprio come per i progetti ferroviari e altre importanti infrastrutture, anche i progetti stradali nazionali interessano spesso i terreni di proprietà privata. Il Governo federale acquisisce da terzi le aree necessarie, secondo tre modalità di procedimento: l'acquisizione di terreni permanenti per l'ampliamento dell'autostrada,

l'acquisizione temporanea di terreni (ad esempio per i cantieri di installazione e le strade di accesso ai cantieri), e le servitù (come i diritti di accesso per la manutenzione o i diritti di passaggio per le nuove linee e condotte). Ci sforziamo di mantenere l'utilizzo del suolo il più contenuto possibile.

La superficie necessaria viene determinata durante la preparazione del progetto di realizzazione. L'USTRA contatta le persone interessate già in questa fase, i quali ricevono informazioni dirette di tutti i dettagli prima della consultazione pubblica.

Tutti i proprietari terrieri interessati possono presentare obiezioni al progetto. Una volta risolte tutte le controversie e approvato il progetto di attuazione, passaggio noto anche come "decisione di approvazione dei piani", si riprendono i contatti con l'obiettivo di concludere un accordo di acquisizione dei terreni.

**Perché è così importante votare Sì agli investimenti previsti nell'ambito di STEP 2030?**

Prima di tutto, due punti importanti: - I progetti di espansione risolvono i problemi dove si rendono necessari con urgenza.

- I progetti non vengono realizzati in anticipo rispetto alle reali esigenze.

Il volume di impegno sulla rete autostradale si è sviluppato rapidamente dal 1960. Dal 1990 è aumentato di oltre il 130%. I tratti autostradali particolarmente trafficati sono regolarmente sovraccaricati. Il risultato: ingorghi e blocchi del traffico.

Gli agglomerati di Ginevra, Losanna, Berna, Lucerna, Basilea, Zurigo, Winterthur, San Gallo e Lugano sono particolarmente colpiti, già al giorno d'oggi.

Nel 2023, la rete autostradale è stata congestionata per un totale di 48'800 ore - una cifra record. Rispetto all'anno precedente, ciò corrisponde a un aumento del 22,4%.

Le autostrade congestionate portano il traffico a deviare sulle strade cantonali e comunali. Questo ha un impatto negativo sulla popolazione, sulla sicurezza stradale, sul trasporto pubblico, sui pedoni e sui ciclisti. Un buon flusso del traffico in autostrada è una misura efficace contro il cosiddetto "traffico parassitario" che si riversa appunto sulle strade degli agglomerati.

Le migliori sono concepite per rendere le autostrade nuovamente affidabili ed efficienti. La manutenzione dei tratti congestionati sta diventando sempre più difficile o addirittura impossibile: persino

piccoli lavori di manutenzione operativa, come la cura del verde, la pulizia del sistema di drenaggio o la manutenzione delle gallerie, causano intasamenti del traffico nei tratti fortemente congestionati. Questo effetto è ancora più marcato nel caso di grandi lavori, come i rinnovi completi o le ristrutturazioni delle gallerie. Con i progetti PROSTRA, la rete autostradale potrà essere sottoposta con facilità a lavori di manutenzione, resterà resistente e robusta e potrà quindi svolgere il suo compito: assorbire i flussi del traffico.

Degli esempi classici di mancanza di resilienza della rete locale sono proprio i sei progetti di espansione proposti, senza di essi, la futura manutenzione sarà associata a grandi restrizioni e interruzioni per il traffico, per i residenti e per l'economia, congestioni, deviazioni del traffico, perdita di tempo unitamente ad ulteriori disagi, ecc.

- Solo con la seconda canna del tunnel di Fäsenstaub sarà possibile mantenere e rinnovare il tunnel di Fäsenstaub sulla A4 vicino a Sciaffusa, senza doverlo chiudere. In altre parole: tra 20 anni, l'attuale canna del Fäsenstaub dovrà essere ampliata e rinnovata. Questo richiederà la chiusura del tunnel per circa tre anni, durante i quali tutto il traffico dovrà essere convogliato attraverso la città di Sciaffusa.

- Per l'imminente ristrutturazione completa dell'attuale tunnel del Rosenberg a due canne sull'autostrada urbana di San Gallo, una canna dovrà essere completamente chiusa per i lavori. La nuova, terza canna, consentirà di instradare il traffico senza ingorghi e deviazioni.

- Il tunnel del Reno a Basilea allargherà l'attuale circonvallazione est della A2, poiché consentirà di separare il traffico regionale da quello di transito. Se il tunnel del Reno potrà essere realizzato, la ristrutturazione della circonvallazione orientale, strutturalmente e dal punto di vista del traffico molto complessa, potrà essere realizzata con un impatto molto meno negativo sul traffico e sui residenti.

Signor Consigliere federale Röstli, vi ringraziamo per le sue esaurienti risposte.

■ **Intervista** Carolin Kiefer

## SÌ ALLA SALVAGUARDIA DELLE AUTOSTRADE COME IMPORTANTE TASSELLO DEL SISTEMA DELLA NOSTRA MOBILITÀ

Con l'adozione del «Decreto federale del 29 settembre 2023 sulla Fase di potenziamento 2023 delle strade nazionali», come viene ufficialmente chiamato il disegno di legge, garantiamo che la nostra rete autostradale rimanga efficiente e funzionale. Gli investimenti previsti dal Consiglio federale e dal Parlamento mirano ad eliminare gli ingorghi nelle città e negli agglomerati più congestionati, contribuendo in modo decisivo a sbloccare il traffico e a migliorare la sicurezza stradale.

**C**ome membro del Comitato per il Sì nella campagna referendaria, l'ACS si impegna attivamente affinché l'elettorato svizzero approvi il prossimo 24 novembre 2024 il «Decreto federale del 29 settembre 2023 sulla Fase di potenziamento 2023 delle strade nazionali», salvaguardando così le prestazioni e la funzionalità della nostra rete autostradale.

Nell'intervista alle pagine 4-6, il Consigliere federale Albert Röstli illustra le ragioni per cui la rete autostradale svolge un ruolo di primaria importanza nel contesto dell'intero sistema dei trasporti, e perché si rende inevitabile attuare l'eliminazione di determinati punti di congestione del traffico.

### CAMPAGNA ELETTORALE CON AMPIO SOSTEGNO

L'ampio Comitato per il Sì, che coinvolge anche l'ACS, ha lanciato la campagna referendaria «Per una Svizzera che avanza - Sì alla salvaguardia delle autostrade» con la conferenza stampa tenutasi a Zurigo lo scorso 5 luglio 2024, sotto la guida dell'Unione svizzera delle arti e mestieri (USAM).

Durante le vacanze estive è stata portata avanti una pre-campagna con manifesti, accompagnata dai primi post sui social media con video di testimonianze di un'ampia platea delle parti interessate. La campagna principale sarà lanciata tra la fine di settembre e l'inizio di ottobre 2024, in occasione di un'altra conferenza stampa, questa volta presso il Palazzo federale di Berna, con i rappresentanti politici dei membri del comitato, tra cui anche l'ACS. La campagna sarà sostenuta in tutta la Svizzera attraverso vari materiali promozionali, come manifesti, annunci, volantini, adesivi ed altro ancora, in modo da poter contare su un'ampia presenza e visibilità fino al giorno della votazione, domenica 24 novembre 2024. Sul sito web della campagna [www.avanzare-insieme.ch](http://www.avanzare-insieme.ch) sono disponibili ulte-



riori informazioni, come gli argomenti principali, una panoramica dei mezzi di comunicazione della campagna e la composizione del comitato per il Sì.

### DATE IL VOSTRO CONTRIBUTO!

Sostenete attivamente la campagna referendaria e convincete i vostri familiari, amici, conoscenti e colleghi di lavoro che un Sì alla salvaguardia delle autostrade è essenziale per la nostra mobilità futura. Motivati a votare il 24 novembre 2024 con un Sì alle urne. Perché il Sì al «Decreto federale del 29 settembre 2023 sulla Fase di potenziamento 2023 delle strade nazionali» è di fondamentale importanza per il futuro della nostra mobilità e per una Svizzera che va avanti. In definitiva, si tratta della sicurezza e della stabilità della nostra rete stradale.

**In questo numero della rivista ACS troverete l'adesivo per l'auto della campagna per il Sì. Se desiderate altre copie da distribuire in famiglia o ad amici, conoscenti e colleghi di lavoro, potete ordinarle a [info@acs.ch](mailto:info@acs.ch). Saremo lieti di inviarvele per posta.**

Grazie mille per il vostro impegno e per la vostra dedizione. Ogni Sì conta, soprattutto il vostro!