



PROSTRA: fasi di pianificazione e priorità

Scheda informativa 26 gennaio 2022

Per il ruolo di fondamentale importanza che svolgono per l'economia del Paese e l'intero sistema dei trasporti, le strade nazionali devono essere salvaguardate in termini di fruibilità ed efficienza. Proprio questo è l'obiettivo degli investimenti in esercizio, manutenzione e ampliamento mirato della rete, a cui garantisce copertura di lungo periodo il Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA).

Per gli incrementi di capacità, incardinati nel Programma di sviluppo strategico (PROSTRA), l'Esecutivo richiede un altro credito d'impegno. Il Programma si fonda su studi completi di pianificazione e progetto, che definiscono i necessari ampliamenti e li coordinano con gli organi competenti. A tal riguardo è ritenuta fondamentale una gestione economica e di bilancio accurata dei fondi a disposizione.

Procedura di aggiornamento del PROSTRA

Il Programma di sviluppo strategico delle strade nazionali (PROSTRA) viene aggiornato regolarmente. I progetti del PROSTRA 2018 e quelli cantonali riferiti ai tratti NEB sono stati valutati e ordinati in termini di priorità, quindi attribuiti ai diversi orizzonti realizzativi.



I tre livelli di priorità dei progetti PROSTRA

- L'**Orizzonte realizzativo 2030** riunisce i progetti attualmente considerati prioritari in quanto più urgenti. Non appena raggiungono un determinato stato di avanzamento progettuale, le opere vengono inserite in una **fase di potenziamento** in quanto prevedibilmente cantierabili entro il succes-

sivo periodo di riferimento. I progetti facenti parte di una fase di potenziamento vengono raggruppati in forma di pacchetto in un decreto federale. Per passare alla realizzazione il Consiglio federale deve richiedere al Parlamento l'assegnazione alla fase di potenziamento e lo sblocco del relativo credito d'impegno.

- Il **calendario 2040** comprende opere altrettanto importanti per la funzionalità della rete, ma considerate meno urgenti dal Consiglio federale. Rispetto all'Orizzonte realizzativo 2030 i progetti si trovano in una fase di sviluppo meno avanzata.
- I progetti inseriti negli **orizzonti realizzativi successivi** sono considerati dal Consiglio federale necessari, in un'ottica di lungo periodo, ma meno urgenti. L'Esecutivo valuterà la loro necessità in un secondo tempo. Lo stato di pianificazione raggiunto non consente inoltre di stabilire un quadro temporale concreto, per cui sono necessari approfondimenti e studi in occasione delle successive revisioni del PROSTRA.

Procedura bifase per l'assegnazione dei progetti

Fase 1: valutazione approfondita

La base per il giudizio sui progetti di ampliamento del PROSTRA è costituita dalla versione aggiornata del metodo di valutazione unitario delle strade nazionali (EBeN), che si compone di tre strumenti di analisi:

- **analisi costi-benefici:** valutazione dell'efficienza economica di un progetto attraverso il calcolo del rapporto costi-benefici e dell'efficienza allocativa in ambito infrastrutturale (rapporto tra benefici e costi realizzativi e fondiari);
- **analisi costi-efficacia:** raffronto tra costo e impatto del progetto, quantificabile in moneta, allo scopo di determinare il rapporto costi-efficacia;
- **analisi qualitativa:** valutazione delle ripercussioni non monetizzabili.

Fase 2: ponderazione di altri criteri

L'attribuzione dei progetti di ampliamento agli orizzonti realizzativi e alle fasi di potenziamento si svolge tenendo conto di diversi criteri aggiuntivi, derivanti dal Piano settoriale dei trasporti.

- **Elevato livello di urgenza:** la priorità è assegnata a progetti finalizzati a eliminare gravi insufficienze di capacità, creare le necessarie continuità sistemiche o risolvere ampie problematiche di sostenibilità.
- **Centri degli agglomerati:** la precedenza va ai progetti che migliorano la funzionalità della rete delle strade nazionali nei centri degli agglomerati, favorendo uno sviluppo insediativo centripeto e decongestionando le strade cittadine. In questo senso è essenziale che gli ampliamenti sulla rete primaria siano coordinati con la pianificazione insediativa e gli interventi sulla rete subordinata nell'ambito dei programmi d'agglomerato.
- **Riqualificazione urbanistica:** qualora le strade nazionali attraversino centri abitati densamente popolati sono da prediligere, se economicamente sostenibili, i progetti che contribuiscono alla riqualificazione urbanistica.
- **Agevolazione del trasporto nazionale e internazionale:** i progetti che risolvono problemi di capacità allo scopo di agevolare il trasporto nazionale e internazionale possono aumentare di priorità, in particolare sugli assi di transito nord-sud ed est-ovest e nelle aree in cui le strade nazionali si sovrappongono.

- **Avanzamento progetto:** la priorità è assegnata alle iniziative che si trovano in una fase avanzata di pianificazione e progettazione. I progetti per cui non sussistono ancora soluzioni definite non possono essere attribuiti a orizzonti realizzativi concreti (2030 o 2040).
- **Manutenibilità:** hanno la precedenza i progetti volti ad assicurare la manutenibilità della rete delle strade nazionali. Sui tratti maggiormente trafficati è infatti essenziale garantire lo svolgimento dei necessari interventi manutentivi (in particolare su ponti e gallerie di zone urbane).
- **Trasferimento delle criticità:** sono valutati criticamente i progetti destinati a risolvere le problematiche spostandole su altri tratti stradali.
- **Sfruttamento dei potenziali del trasporto pubblico:** sono declassati i progetti che possono entrare in concorrenza con il trasporto pubblico o in aree scarsamente servite da quest'ultimo, dove il Consiglio federale individua un elevato potenziale di trasferimento verso la mobilità collettiva.
- **Coordinamento con la rete di trasporto secondaria:** hanno maggiore priorità i progetti di ampliamento con valide soluzioni per superare l'intersezione fra strada nazionale e rete di trasporto secondaria, ad esempio gli snodi di traffico.