



Seduta del

2 aprile 2024

Comunicato il

5 aprile 2024

Protocollo n.

236/2024

Interpellanza Krättli

concernente l'ampliamento del tratto di strada nazionale N13 tra Reichenau e Rothenbrunnen

Risposta del Governo

Dal 1960 il volume di traffico sulla rete delle strade nazionali ha avuto uno sviluppo molto rapido. Tra il 1990 e il 2019 il traffico è aumentato di oltre il 130 per cento. Nonostante gli importanti investimenti nel trasporto pubblico e in misure di gestione del traffico, questo sviluppo ha fatto sì che tratti di strade nazionali particolarmente trafficati siano regolarmente sovraccarichi. Sono interessati tra gli altri anche gli assi nord-sud, ciò che è imputabile perlopiù al traffico del tempo libero che aumenta in modo massiccio. I colli di bottiglia sulla rete delle strade nazionali comportano uno spostamento del traffico stradale motorizzato verso le strade cantonali e comunali e un maggiore traffico di transito nelle città e nei villaggi. Strade nazionali ben funzionanti contribuiscono di conseguenza in modo importante a un sistema di traffico generale efficiente in Svizzera.

In merito alla domanda 1: il fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA) mette i mezzi necessari per l'ampliamento delle strade nazionali a disposizione della Confederazione. Nel programma di sviluppo strategico strade nazionali (PROSTRA Strade nazionali) sono definite le fasi di potenziamento necessarie. Ogni quattro anni il Parlamento federale decide sia in merito ai progetti e alla loro priorità, sia in merito al finanziamento. Tutti i progetti del PROSTRA Strade nazionali vengono attribuiti a un orizzonte realizzativo. I progetti attualmente considerati prioritari e più opportuni sono attribuiti all'orizzonte realizzativo 2030. Nell'orizzonte realizzativo 2040 sono riuniti i progetti che dal punto di vista attuale sono a loro volta necessari per mantenere la funzionalità, tuttavia sono meno urgenti in termini di tempo o sono meno avanzati per quanto riguarda la loro pianificazione. I progetti degli «orizzonti realizzativi più lontani» sono considerati meno prioritari dalla Confederazione oppure non hanno ancora raggiunto uno stato di pianificazione sufficiente per un'attribuzione a un orizzonte realizzativo concreto.

Nel quadro della procedura di consultazione relativa al PROSTRA 2023 il Governo si è pronunciato a favore di un'attribuzione obbligatoria all'orizzonte realizzativo 2040

dell'ampliamento della N13 a quattro corsie tra Reichenau e Rothenbrunnen. La Confederazione non ha accolto questa richiesta, di modo che il progetto rimane attribuito alla categoria «orizzonti realizzativi più lontani». Nel 2022, nel quadro dell'incarico del Consiglio federale relativo alla determinazione della soluzione più opportuna per eliminare l'inomogeneità della rete nel tratto della N13 in questione, l'Ufficio federale delle strade USTRA ha avviato un ampio studio delle varianti con il coinvolgimento delle regioni e dei comuni interessati nonché del Cantone. Finché i risultati di questo esame non saranno disponibili, il Consiglio federale non si esprimerà concretamente in merito all'orizzonte realizzativo. I risultati saranno probabilmente presentati ancora quest'anno.

In occasione della consultazione relativa al prossimo PROSTRA Strade nazionali, il Governo del Cantone dei Grigioni interverrà nuovamente affinché l'ampliamento di questo tratto venga attribuito a un orizzonte realizzativo più prossimo.

In merito alla domanda 2: il principale obiettivo delle misure di Confederazione e Cantone è impedire il traffico di aggiramento attraverso i comuni limitrofi, affinché le organizzazioni di primo intervento possano circolare e la popolazione locale possa fruire in modo adeguato dello spazio insediativo. In aggiunta si intende mantenere il flusso del traffico sulla strada nazionale. Nel quadro di piani di misure coordinati, territorialmente limitati, vengono messe in atto misure puntuali, realizzabili a breve termine. Gli utenti della strada scelgono solitamente il percorso che presenta il massimo beneficio ovvero la minore resistenza. Le misure di dosaggio adottate con vari gradi di intensità sono intese ad aumentare la resistenza percepita dai conducenti, di modo che eventuali percorsi alternativi attraverso villaggi e città risultino meno interessanti. In collaborazione con l'USTRA, la popolazione e gli utenti della strada saranno inoltre informati in merito alla situazione del traffico attesa e in merito a possibili percorsi alternativi. In seguito si intende trasferire in una soluzione definitiva e per quanto possibile automatizzata le misure dimostrate valide sulla base delle esperienze raccolte. A medio termine sulle strade nazionali sono previste anche corsie d'emergenza dinamiche (PUN) e cosiddette misure per limiti di velocità dinamici e segnalazione di pericoli (GHGW), che saranno probabilmente attuate dall'USTRA entro il 2027. Quale misura a lungo termine è inoltre previsto l'ampliamento della capacità della N13 tra Reichenau e Rothenbrunnen.



In nome del Governo

Il Presidente:

Dr. Jon Domenic Parolini

Il Cancelliere:

Daniel Spadin