

## **Auftrag Michael (Castasegna) betreffend Finanzierung und Realisierung von Grossprojekten im Strassenbau**

Der Kanton Graubünden ist mit seinen 7105 Quadratkilometern der flächenmässig grösste Kanton der Schweiz. Er ist von Bergen und Alpentälern sowie einer dezentralen Siedlungsstruktur geprägt.

Die Regierung ist sich dieser Besonderheiten bewusst und verfolgt eine entsprechende Politik, die den regionalen und lokalen Besonderheiten Rechnung trägt.

Von zentraler Bedeutung für die Aufrechterhaltung und das Funktionieren der dezentralen Besiedlung gelten sichere und garantierte Strassenverbindungen. Sie sind sowohl für den Zusammenhalt des Kantons wie auch das wirtschaftliche und demokratische Funktionieren von ausserordentlich hoher Bedeutung.

Die Sicherstellung von garantierten Verkehrswegen ist deshalb eine zentrale Aufgabe des Kantons. Dafür sind in erster Linie die Regierung und das Parlament verantwortlich.

Es gab und gibt einige Schwierigkeiten bei der Umsetzung geplanter Strassenbauprojekte in unserem Kanton, die auf Personalmangel, Einsparungen und Beschwerden, begrenzte Finanzmittel und andere Faktoren zurückzuführen sind. Das hat dazu geführt, dass die verfügbaren Jahresbudgets nicht ausgeschöpft werden und die Gefahr besteht, dass die notwendige Erneuerung der Infrastruktur nicht umgesetzt werden kann.

Hinzu kommen die Folgen des Klimawandels mit der Zunahme von konzentrierten Wetterereignissen und damit auch die Zunahme von Naturgefahren wie insbesondere Überschwemmungen, Steinschlag, Erdbeben, Hangrutsche und Lawinen.

In Anbetracht der obigen Ausführungen ist nun ein proaktives Handeln bei der Suche nach Lösungen und eine Anpassung der Praxis unserer Regierung bei der Durchführung, Finanzierung und Umsetzung von Grossprojekten erforderlich.

Die Unterzeichnenden beauftragen die Regierung wie folgt:

1. Der sicheren und garantierten Zugänglichkeit der Siedlungen in den verschiedensten Regionen des ganzen Kantons ist grösste Aufmerksamkeit zu schenken.
2. Die Methoden und Strategien sind betreffend (1) Unterhalt des Strassennetzes, (2) Entwicklung von Strassenbauprojekten sowie (3) deren zeitnahe Umsetzung zu überprüfen und anzupassen, um eine Verschlechterung der Infrastruktur und die Gefahr der Entstehung von Investitionsstaus zu vermeiden.
3. Wir verlangen eine Änderung der gegenwärtigen von der Regierung eingeführten Praxis, welche die gleichzeitige und parallele Realisierung von Umfahrungen und Grossprojekten nicht zulässt. Mit der parallelen Realisierung mehrerer Grossprojekte muss eine grössere Flexibilität bei der Auswahl und Umsetzung von Projekten erreicht werden, insbesondere wenn letztere dringend und durch Notsituationen begründet sind.
4. Es sind flexiblere und einschneidendere Finanzierungsmethoden zur Realisierung von Umfahrungen und Grossprojekten zu evaluieren und dem Parlament zu unterbreiten. Dies soll in Übereinstimmung mit der finanziellen Situation des Kantons geschehen.

Chur, 23. April 2024

**Michael (Castasegna)**, Berweger, Altmann, Adank, Atanes, Beeli, Bergamin, Berthod, Binkert, Brunold, Bundi, Butzerin, Caluori (Bonaduz), Candrian, Casutt, Caviezel, Collenberg, Cortesi, Davaz, Degiacomi, Della Cà, Derungs (Domat/Ems), Derungs (Lumbrein), Epp, Furger, Gansner, Hartmann (Schiers), Hartmann (Pragg-Jenaz), Hohl, Jochum, Kasper, Kocher, Kohler, Krättli, Kuoni, Lehner, Loepfe, Loi, Lunghi, Luzio, Maissen, Menghini-Inauen, Messmer-Blumer, Metzger, Meuli, Michael (Donat), Mittner, Morf, Natter, Nicolay, Peter, Pfäffli, Preisig, Righetti, Rüegg, Saratz Cazin, Sax, Schneider, Schutz, Sgier, Spagnolatti, Stiffler, Stocker, Tanner, Thür-Suter, Ulber, von Ballmoos, von Tschärner, Wieland, Zanetti (Sent), Zanetti (Landquart)



Sitzung vom

18. Juni 2024

Mitgeteilt den

21. Juni 2024

Protokoll Nr.

538/2024

### **Auftrag Michael (Castasegna)**

betreffend Finanzierung und Realisierung von Grossprojekten im Strassenbau

### **Antwort der Regierung**

Erstmals im Jahr 2018 wurde aufgrund von Modellrechnungen die Frage geklärt, wie viele Grossprojekte und Umfahrungen sich der Kanton Graubünden leisten kann. Das neue, vom Grossen Rat in der Aprilsession zur Kenntnis genommene Strassenbauprogramm 2025-2028 beinhaltet Szenarien, welche die möglichen Unterschiede im künftigen finanzpolitischen Handlungsspielraum des Kantons widerspiegeln und die sich entsprechend auf die Priorisierung von Grossprojekten auswirken.

*Zu Punkt 1:* Die Regierung ist sich der Gefahr von Naturereignissen, welche sich auf die Verkehrssicherheit und damit auf die Erschliessung der besiedelten Gebiete in den verschiedenen Regionen des Kantons auswirken können, bewusst. Mit den zuständigen Fachstellen treibt die Regierung deshalb die Arbeiten voran, um diesen Naturgefahren und -ereignissen zeitnah mit wirksamen Massnahmen begegnen zu können. Das Bestimmen der Risiken durch Naturgefahren sowie der Verhältnismässigkeit von Massnahmen erfolgt aufgrund national und kantonaler anerkannter Regeln und Empfehlungen. Eine vollumfängliche Sicherheit vor Naturgefahren kann in unserem topografisch anspruchsvollen Kanton allerdings auch bei höchster Aufmerksamkeit nicht gewährleistet werden.

*Zu Punkt 2:* Das Strassenbauprogramm enthält, abgestimmt auf das entsprechende Regierungsprogramm und unter Berücksichtigung der im Finanzplan vorgesehenen Mittel, nebst der Auflistung der konkret vorgesehenen Projekte, die Strategie, die Wirkungsziele sowie die Überlegungen bezüglich der Prioritäten beim Einsatz der vorhandenen Finanzmittel. Alleine die Werterhaltung des kantonalen Strassennetzes bedarf einer jährlichen Investition von rund 100 Mio. Franken. In erster Priorität sind deshalb der Betrieb und die Sicherheit des Strassennetzes sicherzustellen, in zweiter Priorität wird die bestehende Infrastruktur erhalten (baulicher Unterhalt) und anschliessend das bestehende Strassennetz optimiert werden (Ausbau). Erst in letzter Priorität kann das Niveau der Strassenerschliessung mit Grossprojekten und Umfahrungen gesteigert werden. Es ist ausdrücklich das Ziel dieser Strategie, Investitions-

staus zu vermeiden und das heutige Zustandsniveau der Strasseninfrastruktur beizubehalten sowie mit einem gezielten Aus- und Neubau bedarfsgerecht zu verbessern. Dank dieser Strategie weist der Strassenzustand des kantonalen Strassennetzes im Schweizer Vergleich eine gute Qualität auf. Von einem Investitionsstau kann in diesem Zusammenhang nicht gesprochen werden. Es ist sicherzustellen, dass das gleich hohe Qualitätsniveau über einen längeren Zeitraum generationengerecht beibehalten werden kann. Die Methoden und Strategien im Strassenwesen werden im Sinne dieser Überlegungen periodisch im Rahmen der Ausarbeitung des jeweils nächsten Strassenbauprogramms überprüft und bei Bedarf angepasst.

*Zu Punkt 3:* Gross- und Umfahrungsprojekte sind Neubauprojekte, welche sich in der Regel ausserhalb von besiedelten Gebieten befinden. Sie sind nicht etappierbar, da sie im Gegensatz zum Ausbau eines bestehenden Strassenabschnitts erst nach Fertigstellung des gesamten Projekts einen Nutzen bringen. Die Kosten für solche Projekte bewegen sich in einer relativ grossen Bandbreite. Sie können bei einer offenen Linienführung im günstigsten Fall einige 10 Millionen Franken und bei einer bergmännischen bzw. unterirdischen Variante weit über 100 Millionen Franken betragen. Sie sind erheblich teurer als der Substanzerhalt bzw. der Ausbau auf der bestehenden Trasse. Die Planung der einzelnen Projekte wird im Rahmen des Strassenbauprogramms konkretisiert. Unter Berücksichtigung des finanzpolitischen Richtwerts Nr. 5 des Regierungsprogramms, des Finanzplans und des Budgets sowie unter Beachtung der Prioritäten beim Einsatz der Finanzmittel können, sofern ein finanzieller Spielraum für Grossprojekte und Umfahrungsprojekte vorhanden ist, gleichzeitig oder zumindest zeitlich überlappend mehr als ein solches Projekt gleichzeitig angegangen werden. Die Anzahl solcher Projekte ist dabei abhängig von diversen Kriterien wie Projektgrösse, Projektdauer und Finanzplansituation. Insofern kann die angesprochene Praxis angepasst werden.

*Zu Punkt 4:* Im Sinne des Auftrags wird im Rahmen der Ausarbeitung des nächsten Strassenbauprogramms zu klären sein, inwieweit die bisherigen Finanzierungsmethoden der Strassenbauprojekte flexibler ausgestaltet werden können.

Aufgrund dieser Ausführungen beantragt die Regierung dem Grossen Rat, den vorliegenden Auftrag zu überweisen.



Namens der Regierung

Der Präsident:

Dr. Jon Domenic Parolini

Der Kanzleidirektor:

Daniel Spadin

## **Incumbensa Michael (Castasegna) concernent la finanziaziun e la realisaziun da projects gronds en la construcziun da vias**

Cun ses 7105 kilometers quadrat è il Grischun il chantun il pli grond da la Svizra. El è marcà da muntognas e da vals alpinas sco er d'ina structura d'abitadis decentrala.

La Regenza è conscienta da questas particularitads e fa ina politica respectiva che tegna quint da las circumstanzas regiunalas e localas.

D'ina impurtanza centrala per mantegnair e per far funcziunar ils abitadis decentrali èn colliaziuns stradalas segiras e garantidas. Ellas èn da fitg gronda impurtanza tant per la coesiun dal chantun sco er per ses funcziunament economic e democratic.

Segirar las vias da traffic garantidas è perquai ina incumbensa centrala dal chantun. Per questa incumbensa èn responsabels en emprima lingia la Regenza ed il parlament.

Igl ha dà ed i dat intginas difficultads cun realisar ils projects da vias planisads en noss chantun. Questas difficultads èn d'attribuir a la mancanza da persunal, a protestas ed a recurs, als meds finanziaziun limitads ed ad auters facturs. Quai ha chaschunà, ch'ìls preventivs annuals disponibels na vegnan betg exaurids e ch'ìgl exista il privel, che l'infrastructura necessaria na possia betg vegnir renovada.

Vitiers vegnan las consequenzas da la midada dal clima cun l'augment d'ina concentrasiun d'eveniments da l'aura ed uschia er cun l'augment da privels da la natira, sco en spezial inundaziuns, crudadas da crappa, bovas, sbuvaditschs e lavinas.

En vista a las explicaziuns qua survart èsi ussa necessari d'agir en moda proactiva per tshertgar soluziuns sco er d'adattar la pratica da nossa Regenza per organisar, finanziaziun e realisar projects gronds.

Las sutsegnadras ed ils sutsegnaders incumbenseschan la Regenza sco suonda:

1. I sto vegnir dada l'attenziun maximala a l'accessibilitad segira e garantida dals abitadis en las differentas regiuns da l'entir chantun.
2. I ston vegnir examinadas ed adattadas las metodos e las strategias concernent (1) il mantegniment da la rait da vias, (2) il svilup da projects da vias sco er (3) la realisaziun speditiva da tals projects, quai per evitar in pegiurament da l'infrastructura ed il privel ch'i resultian stagnaziuns d'investiziun.
3. Nus pretendain da midar la pratica actuala che la Regenza ha introducì e che na permetta betg da realisar a medem temp e parallelamain sviaments e projects gronds. Sch'i vegnan realisads parallelamain plirs projects gronds, ston ins empruvar da cuntanscher dapli flexibilitad per tsherner e per realisar ils projects, particularmain sche quests ultims èn urgents e motivads tras situaziuns d'urgenza.
4. Metodos da finanziaziun pli flexiblas e pli rigurusas per realisar sviaments e projects gronds ston vegnir evaluadas e vegnir sutmessas al parlament. Quai duai vegnir fatg en concordanza cun la situaziun finanziaziun dal chantun.

Cuira, ils 23 d'avrigl 2024

**Michael (Castasegna)**, Berweger, Altmann, Adank, Atanes, Beeli, Bergamin, Berthod, Binkert, Brunold, Bundi, Butzerin, Caluori (Panaduz), Candrian, Casutt, Caviezel, Collenberg, Cortesi, Davaz, Degiacomi, Della Cà, Derungs (Domat), Derungs (Lumbrein), Epp, Furger, Gansner, Hartmann (Schiers), Hartmann (Pragg-Jenaz), Hohl, Jochum, Kasper, Kocher, Kohler, Krättli, Kuoni, Lehner, Loepfe, Loi, Lunghi, Luzio, Maissen, Menghini-Inauen, Messmer-Blumer, Metzger, Meuli, Michael (Donat), Mittner, Morf, Natter, Nicolay, Peter, Pfäffli, Preisig, Righetti, Rüegg, Saratz Cazin, Sax, Schneider, Schutz, Sgier, Spagnolatti, Stiffler, Stocker, Tanner, Thür-Suter, Ulber, von Ballmoos, von Tscherner, Wieland, Zanetti (Sent), Zanetti (Landquart)



Sesida dals

Communitgà ils

Protocol nr.

18 da zercladur 2024

21 da zercladur 2024

538/2024

### **Incumbensa Michael (Castasegna)**

concernent la finanziaziun e la realisaziun da projects gronds  
en la construcziun da vias

### **Resposta da la Regenza**

Sin basa da calculaziuns da model han ins sclerì l'emprima giada l'onn 2018 la dumonda, quants projects gronds e quants sviaments ch'il chantun Grischun po sa prestar. En la sessiun d'avrigl ha il Cussegl grond prendì enconuschientscha dal nov program da construcziun da vias 2025–2028. Quel cuntegna scenaris che reflecteschan las differenzas pussaivlas en la futura libertad d'agir finanziaia dal chantun e che han perquai consequenzas per la prioritaziun da projects gronds.

*Tar il punct 1:* La Regenza è conscianta dal privel d'eveniments da la natira, che pon avoir consequenzas per la segirezza stradala ed uschia per l'access als abitadis en las differentas regions dal chantun. Cun ils posts spezialisads cumpetents intensive-scha la Regenza perquai las lavurs, per pudair far frunt tant pli svelt a quests privels ed eveniments da la natira cun mesiras efficacias. Las ristgas tras privels da la natira sco er la proporziunalitad da las mesiras vegnan eruidas sin basa da reglas e da recumandaziuns ch'èn renconuschidas sin plaun naziunal e chantunal. Ina segirezza cumplaina cunter privels da la natira na po però betg vegnir garantida en noss chantun topograficamain pretensius, er betg cun l'attenziun maximala.

*Tar il punct 2:* En concordanza cun il program da la Regenza respectiv e resguardond ils meds previs en il plan da finanzas na cuntegna il program da construcziun da vias betg mo ina glista dals projects concrets previs, mabain er la strategia, las finamiras dals effects e las ponderaziuns davart las prioritads en connex cun il diever dals meds finanziais ch'èn avant maun. Mo gia per mantegnair la valur da la rait da vias chantunales ston vegnir investids mintga onn var 100 milliuns francs. En emprima prioritad èsi perquai da garantir il manaschi e la segirezza da la rait da vias. En segunda prioritad vegn mantegnida l'infrastructura existenta (mantegniment architectonic) e lura optimada la rait da vias existenta (renovar vias). Pir en ultima prioritad po il nivel da l'avertura stradala vegnir auzà cun projects gronds e cun sviaments. Igl è la finamira explicita da questa strategia d'evitar stagnaziuns d'investiziuns, da mantegnair il nivel actual dal stadi da l'infrastructura stradala sco er da meglierar tala con-

form als basegns cun renovar vias e cun construir vias novas. Grazia a questa strategia ha la rait da vias chantunalas ina buna qualitad en la cumparegliaziun svizra. D'ina stagnaziun d'investiziuns na poi betg vegnir discurrì en quest connex. I sto vegnir garanti, che la qualitad possia vegnir mantegnida sin il medem nivel sur ina perioda pli lunga en ina moda che tegna quint da las generaziuns. En il senn da questas ponderaziuns vegnan las metodos e las strategias dal sector da las vias mintgamai examinadas periodicamain en il rom da l'elavuraziun dal proxim program da construcziun da vias. Sche necessari vegnan ellas adattadas.

*Tar il punct 3:* Projects gronds e projects da sviament èn projects da vias novas ch'èn per regla situads ordaifer ils abitadis. Els na pon betg vegnir realisads en etappas, perquai ch'els portan – cuntrari a la renovaziun da trajects existents – pir in avantatg, cura che l'entir project è terminà. Ils custs da tals projects s'extendan entaifer in spectrum relativamain grond. En cas d'in trassé avert pon els custar intgins 10 milliuns francs en il cas il pli favuraivel. En cas d'ina varianta sutterrana u d'in tunnel pon ils custs importar lunsch sur 100 milliuns francs. Tals projects èn bler pli chars ch'il mantegnement da la sostanza resp. che la renovaziun dal trassé existent. La planisaziun dals singuls projects vegn concretisada en il rom dal program da construcziun da vias. Observond la valur directiva da la politica da finanzas nr. 5 dal program da la Regenza, il plan da finanzas ed il preventiv e resguardond las prioritads en connex cun il diever dals meds finanziari, èsi pussaivel da prender per mauns a medem temp – u almain durant tschertas periodas identicas – dapli che in tal project, premess che la libertad finanziaria per projects gronds u per projects da sviament saja avant maun. Il dumber da tals projects dependa da divers criteris, sco la grondezza dal project, la durada dal project e la situaziun dal plan da finanzas. En quest senn èsi pussaivel d'adattar la pratica tematisada.

*Tar il punct 4:* En il senn da l'incumbensa stoi vegnir sclerì en il rom da l'elavuraziun dal proxim program da construcziun da vias, quant enavant che las metodos vertentas da financiar ils projects da vias pon vegnir concepidas en moda pli flexibla.

Sa basond sin questas explicaziuns propona la Regenza al Cussegl grond d'acceptar l'incumbensa qua avant maun.



En num da la Regenza

Il president:

A handwritten signature in black ink, appearing to be "D. Parolini".

Dr. Jon Domenic Parolini

Il cancellier:

A handwritten signature in black ink, appearing to be "D. Spadin".

Daniel Spadin

## **Incarico Michael (Castasegna) concernente il finanziamento e la realizzazione di progetti stradali di grandi dimensioni**

Con una superficie di 7.105 chilometri quadrati, il Cantone dei Grigioni è il più grande della Svizzera. È caratterizzato da montagne e valli alpine e da una struttura insediativa decentrata.

Il governo è consapevole e riconosce queste peculiarità e persegue una politica che tiene conto delle caratteristiche regionali e locali.

Collegamenti stradali sicuri e garantiti sono di fondamentale importanza per il mantenimento e il funzionamento della struttura insediativa decentrata. Essi sono estremamente importanti per la coesione del Cantone e per il suo funzionamento economico e democratico.

Garantire le vie di comunicazione è quindi un compito centrale del Cantone. Il Governo e il Parlamento ne sono i principali responsabili.

Ci sono state e ci sono tuttora difficoltà nella realizzazione dei progetti di costruzione di strade pianificati nel nostro Cantone a causa della mancanza di personale, di obiezioni e reclami, di risorse finanziarie limitate e di altri fattori. Di conseguenza, i budget annuali disponibili non vengono utilizzati e c'è il rischio che il necessario rinnovamento delle infrastrutture non possa essere realizzato.

A ciò si aggiungono le conseguenze del cambiamento climatico con l'aumento degli eventi meteorologici concentrati e quindi anche l'aumento dei rischi naturali come inondazioni, caduta massi, frane, smottamenti e valanghe in particolare.

Alla luce di quanto sopra, è ora necessaria un'azione proattiva nella ricerca di soluzioni e un adeguamento delle pratiche del nostro governo nell'attuazione, nel finanziamento e nella realizzazione di grandi progetti.

I sottoscritti incaricano il Governo come segue:

1. Prestare la massima attenzione all'accessibilità sicura e garantita degli insediamenti nelle varie regioni dell'intero Cantone.
2. I metodi e le strategie riguardanti (1) la manutenzione della rete stradale, (2) lo sviluppo di progetti di costruzione stradale e (3) la loro tempestiva attuazione devono essere rivisti e adattati, in modo da evitare il deterioramento dell'infrastruttura e il rischio di arretrati negli investimenti.
3. Chiediamo di modificare l'attuale prassi introdotta dal Governo, che non consente la realizzazione simultanea e parallela di tangenziali e grandi progetti. Con la realizzazione parallela di diversi grandi progetti, è necessario ottenere una maggiore flessibilità nella selezione e nell'attuazione dei progetti, soprattutto se questi ultimi sono urgenti e giustificati da situazioni di emergenza.
4. Vanno valutate e presentate al Parlamento metodi di finanziamento più flessibili e incisivi per la realizzazione di circonvallazioni e grandi progetti. Ciò dovrebbe avvenire tenendo conto della situazione finanziaria del Cantone.

Coira, 23 aprile 2024

**Michael (Castasegna)**, Berweger, Altmann, Adank, Atanes, Beeli, Bergamin, Berthod, Binkert, Brunold, Bundi, Butzerin, Caluori (Bonaduz), Candrian, Casutt, Caviezel, Collenberg, Cortesi, Davaz, Degiacomi, Della Cà, Derungs (Domat/Ems), Derungs (Lumbrein), Epp, Furger, Gansner, Hartmann (Schiers), Hartmann (Pragg-Jenaz), Hohl, Jochum, Kasper, Kocher, Kohler, Krättli, Kuoni, Lehner, Loepfe, Loi, Lunghi, Luzio, Maissen, Menghini-Inauen, Messmer-Blumer, Metzger, Meuli, Michael (Donat), Mittner, Morf, Natter, Nicolay, Peter, Pfäffli, Preisig, Righetti, Rüegg, Saratz Cazin, Sax, Schneider, Schutz, Sgier, Spagnolatti, Stiffler, Stocker, Tanner, Thür-Suter, Ulber, von Ballmoos, von Tschanner, Wieland, Zanetti (Sent), Zanetti (Landquart)



Seduta del

18 giugno 2024

Comunicato il

21 giugno 2024

Protocollo n.

538/2024

### **Incarico Michael (Castasegna)**

concernente il finanziamento e la realizzazione di progetti stradali di grandi dimensioni

### **Risposta del Governo**

Con l'aiuto di calcoli su modello, nel 2018 è stata chiarita per la prima volta la questione relativa a quanti grandi progetti e circonvallazioni il Cantone dei Grigioni possa permettersi. Il nuovo programma di costruzione delle strade 2025-2028, di cui il Gran Consiglio ha preso atto nella sessione di aprile, prevede scenari che rispecchiano le possibili differenze nel futuro margine di manovra di politica finanziaria del Cantone e che di conseguenza influiscono sull'attribuzione delle priorità a grandi progetti.

*In merito al punto 1:* il Governo è consapevole del pericolo di eventi naturali che possono influire sulla sicurezza della circolazione e quindi sull'allacciamento delle zone insediate nelle varie regioni del Cantone. Perciò il Governo, insieme ai servizi specializzati competenti, porta avanti i lavori per poter contrastare in tempi rapidi, con misure efficaci, a questi pericoli ed eventi naturali. La determinazione dei rischi generati da pericoli naturali nonché della proporzionalità delle misure avviene sulla base di regole e raccomandazioni riconosciute a livello nazionale e cantonale. Tuttavia, nemmeno con la massima attenzione è possibile garantire una sicurezza completa dai pericoli naturali nel nostro Cantone, impegnativo dal punto di vista topografico.

*In merito al punto 2:* in linea con il corrispondente programma di Governo e in considerazione dei mezzi previsti nel piano finanziario, il programma di costruzione delle strade contiene, oltre a un elenco dei progetti concretamente previsti, la strategia, gli obiettivi auspicati nonché considerazioni relative alle priorità nell'impiego dei mezzi finanziari disponibili. La sola conservazione del valore della rete stradale cantonale richiede un investimento annuale di circa 100 mio. di franchi. La prima priorità è quindi quella di garantire la gestione e la sicurezza della rete stradale, la seconda è la manutenzione dell'infrastruttura esistente (manutenzione edilizia), seguita dall'ottimizzazione della rete stradale esistente (ampliamento). Soltanto come ultima priorità è possibile aumentare il livello di allacciamento stradale mediante grandi progetti e circonvallazioni. L'obiettivo esplicito di questa strategia è quello di evitare arretrati negli investimenti e di mantenere il livello attuale dell'infrastruttura stradale, migliorandolo in modo adeguato alle esigenze attraverso ampliamenti e nuove costruzioni

mirati. Grazie a questa strategia, nel confronto svizzero le condizioni della rete stradale cantonale presentano una buona qualità. In questo contesto non si può parlare di arretrati negli investimenti. Occorre garantire che lo stesso elevato livello di qualità possa essere mantenuto per un periodo prolungato e in modo adattato alle generazioni future. Ai sensi di queste considerazioni, i metodi e le strategie nel settore delle strade verranno verificati periodicamente nel quadro dell'elaborazione del successivo programma di costruzione delle strade e, se necessario, adeguati.

*In merito al punto 3:* i grandi progetti e i progetti di circonvallazione sono progetti di nuova costruzione che generalmente sono situati al di fuori delle zone insediate. Essi non possono essere suddivisi in tappe perché, a differenza dell'ampliamento di un tratto stradale esistente, portano benefici soltanto una volta concluso l'intero progetto. I costi di questi progetti si muovono entro una fascia di variazione relativamente ampia. Nel migliore dei casi possono ammontare a poche decine di milioni di franchi per un tracciato a cielo aperto e a ben oltre 100 milioni di franchi per una variante che prevede una galleria, ovvero per una variante sotterranea. Questi progetti sono molto più costosi di una manutenzione della sostanza o di un ampliamento sul tracciato esistente. La pianificazione dei singoli progetti viene concretizzata nel quadro del programma di costruzione delle strade. Tenendo conto del valore indicativo di politica finanziaria n. 5 del programma di Governo, del piano finanziario e del preventivo nonché nel rispetto delle priorità nell'impiego dei mezzi finanziari, è possibile affrontare più di un progetto di questo tipo contemporaneamente o almeno con una sovrapposizione, a condizione che vi sia un margine di manovra finanziario per grandi progetti e progetti di circonvallazione. Il numero di progetti di questo tipo dipende da diversi criteri come la grandezza e la durata del progetto nonché la situazione del piano finanziario. A tale riguardo la prassi cui si accenna può essere adeguata.

*In merito al punto 4:* come richiesto nell'incarico, nel quadro dell'elaborazione del prossimo programma di costruzione delle strade occorrerà chiarire in che misura i metodi di finanziamento attuali dei progetti di costruzione stradale possano essere resi più flessibili.

In base a quanto esposto, il Governo chiede al Gran Consiglio di accogliere il presente incarico.



In nome del Governo

Il Presidente:

Dr. Jon Domenic Parolini

Il Cancelliere:

Daniel Spadin