



PROSTRA: progetti e benefici

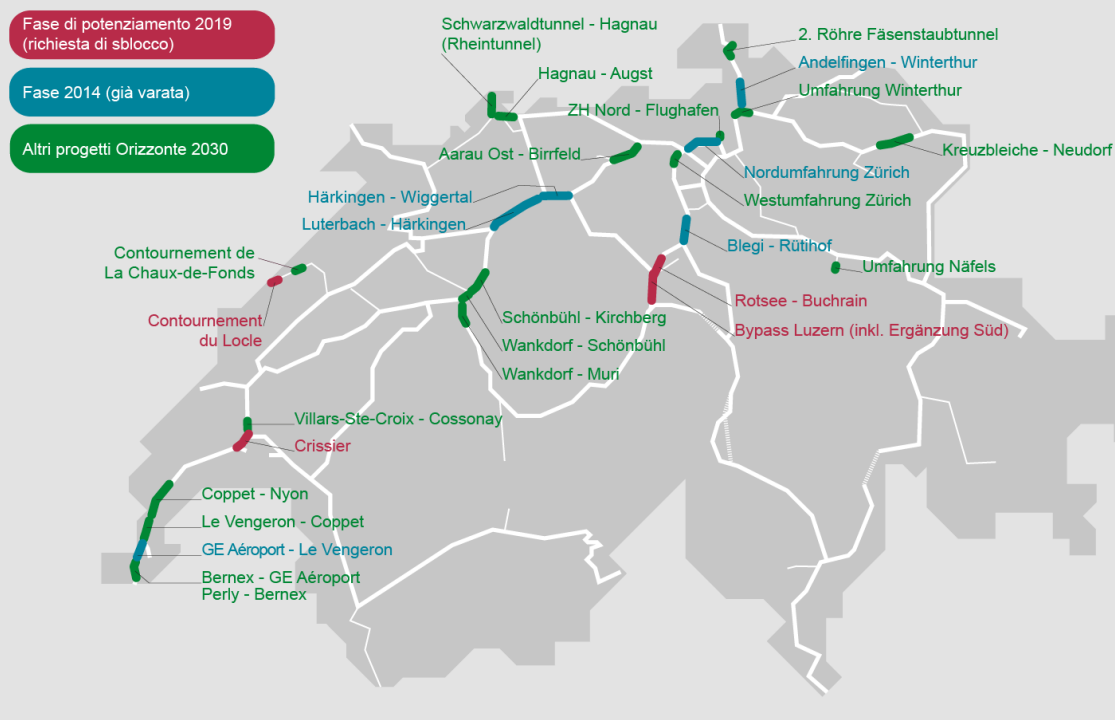
Scheda informativa 17.1.2018

Il Consiglio federale intende preservare e migliorare la funzionalità della rete delle strade nazionali. Per eliminare il problema delle code occorre intervenire su determinati punti nevralgici, ampliando in particolare le infrastrutture degli agglomerati. Lo strumento è il *Programma di sviluppo strategico (PROSTRA)*, l'obiettivo investire 13,474 miliardi di franchi entro il 2030. Nell'immediato il Parlamento sarà chiamato a decidere in via definitiva su quattro progetti della *fase di potenziamento 2019*.

Programma di sviluppo strategico strade nazionali

Progetti Orizzonte realizzativo 2030

Documento posto in consultazione il 17.1.2018



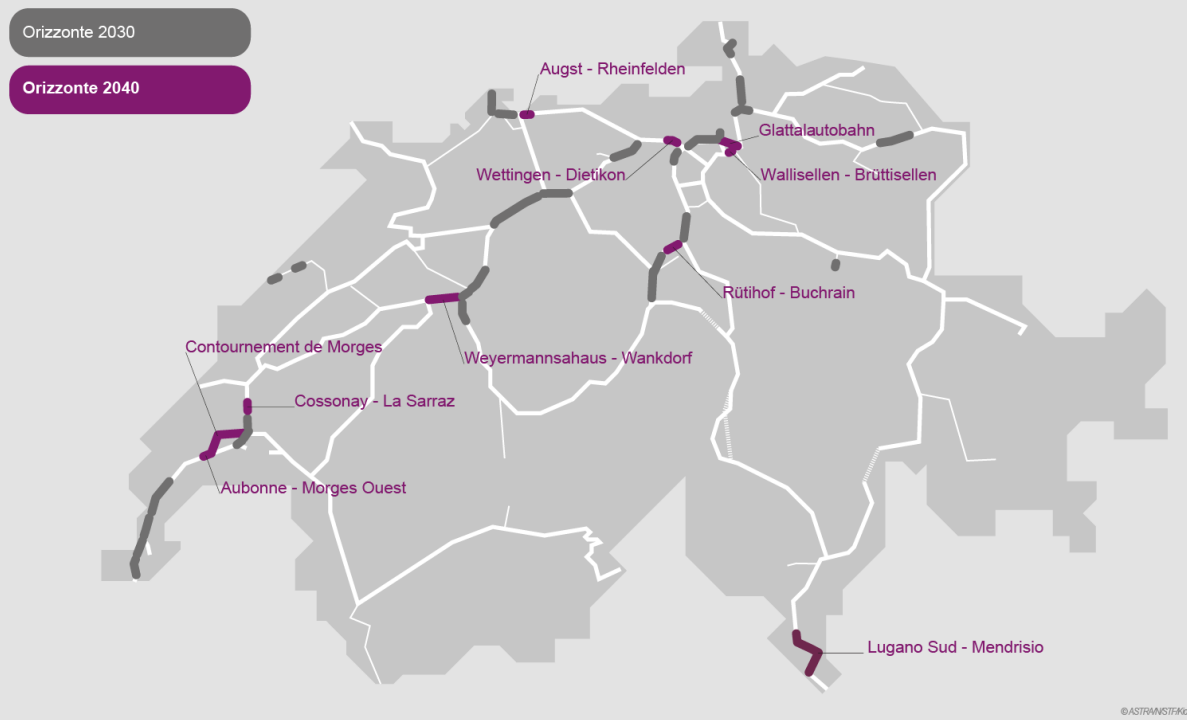
Progetti del PROSTRA assegnati all'Orizzonte realizzativo 2030

I progetti raccolti nel cosiddetto **Orizzonte realizzativo 2030** sono quelli che il Consiglio federale considera prioritari e si riferiscono soprattutto agli agglomerati. Dal calendario 2030 il Consiglio federale ha estrapolato quattro opere, inserendole nella **fase di potenziamento 2019**: passante autostradale o bypass di Lucerna, ampliamento del tratto Rotsee – Buchrain, decongestionamento di Crissier e circonvallazione di Le Locle che, trovandosi a uno stadio di sviluppo molto avanzato, presentano i requisiti per l'approvazione e l'erogazione del credito d'impegno.

Programma di sviluppo strategico strade nazionali

Progetti Orizzonte realizzativo 2030

Documento posto in consultazione il 17.1.2018



Progetti del PROSTRA assegnati all'Orizzonte realizzativo 2040

I progetti raccolti nell'**Orizzonte realizzativo 2040** sono considerati altrettanto necessari per il mantenimento dell'efficienza, ma meno urgenti e in ogni caso meno avanzati in termini di sviluppo.

Progetti PROSTRA: soluzioni in tutte le regioni

Regione	Criticità	Misure PROSTRA
Ginevra - Vaud	Urgente necessità di intervento sull'intero sistema dei trasporti. Massimo livello di criticità (III) nel tratto fra la diramazione di Perly e lo svincolo di Coppet. Entro il 2040 si prevedono code e rallentamenti quotidiani prolungati sulle autostrade dell'area di Ginevra.	Realizzazione della terza corsia sull'intero tratto fra le diramazioni di Perly e lo svincolo di Nyon. I progetti di ampliamento dovrebbero essere avviati entro il 2030. A parte l'intervento già deliberato fra Aeroporto e Le Vengeron, i progetti attualmente non presentano lo stato di avanzamento necessario per ottenere lo sblocco dei finanziamenti.
Vaud	Gravissimi disagi nella regione losannese. Livello di criticità massimo (III) sulla A1 fra Morges Est e Cossonay nonché sulla A9 fra Vennes e Belmont. Entro il 2040 si prevedono code giornaliere di 1-2 ore (livello di criticità II) tra Aubonne e Morges nonché tra Cossonay e La Sarraz. Problemi di compatibilità con l'area di Morges, dove la strada nazionale attraversa zone densamente abitate.	Ampliamento a lungo termine dell'intera rete delle strade nazionali nell'area Losanna/Morges. Orizzonte realizzativo 2030: interventi a Crissier e sul tratto Villars-Ste-Croix – Cossonay. Orizzonte realizzativo 2040: circonvallazione di Morges, Aubonne – Morges Ovest e Cossonay – La Sarraz. Per il tratto Losanna – Montreux l'USTRA sta effettuando uno studio di fattibilità.
Berna / Soletta	Fortissimi disagi sulla A6 nell'area di Berna sul tratto Ostring – Muri (livello di criticità III). Criticità di livello II fra Weyermannshaus e Kirchberg nonché tra Wankdorf e Ostring. Criticità fra Luterbach e Härkingen.	Definitiva approvazione della terza corsia fra Luterbach e Härkingen. Ampliamenti del tratto autostradale al centro dell'agglomerato bernese con l'Orizzonte realizzativo 2030: Wankdorf – Schönbühl, Schönbühl – Kirchberg e Wankdorf – Muri (in gran parte in sotterraneo). Lo stato di avanzamento di questi progetti attualmente non è tale da consentire lo sblocco dei finanziamenti. Orizzonte realizzativo 2040: potenziamento fra Weyermannshaus e Wankdorf. Gli ampliamenti Muri – Rubigen e Kirchberg – Luterbach sono meno prioritari.
Soletta / Argovia	Grande urgenza di intervento tra Aarau Est e Dietikon, dove i problemi di capacità porteranno entro il 2040 a code giornaliere di durata compresa fra due e quattro ore (livello di criticità III). Meno grave è invece la situazione sul tratto Wiggertal – Aarau Est (livello di criticità I).	Orizzonte realizzativo 2030: progetto di ampliamento Aarau Est - Birrfeld. I progetti relativi ai tratti Wiggertal - Aarau Est, Birrfeld - Wettingen (inclusa la quarta canna della galleria Baregg) e Wettingen – Dietikon non sono ancora a uno stadio sufficientemente avanzato. Studio in corso sulla grande circonvallazione della Limmattal.
Zurigo / Svitto	Strade nazionali fra le più trafficate del Paese: in assenza di interventi di ampliamento nel 2040 si rischia il collasso. Situazione particolarmente grave anche sulla strada nazionale nella zona di Winterthur: i problemi di capacità e di sostenibilità restano, nonostante la decisione di realizzare la doppia corsia fra Kleinandelfingen e Winterthur.	Progetti di ampliamento Limmattal – Urdorf Sud e Zurigo Nord – Zurigo Aeroporto nell'Orizzonte realizzativo prioritario 2030. Stadio non ancora sufficientemente avanzato per sblocco definitivo dei finanziamenti. Altrettanto necessaria (Orizzonte realizzativo 2040) è la costruzione dell'autostrada della Glattal, progetto elaborato di concerto con il Cantone e la regione. Strettamente vincolata a quella dell'autostrada è l'operazione di ampliamento del tratto Wallisellen – Brüttsellen. Interventi necessari nella zona di Winterthur: ampliamento della circonvallazione nell'Orizzonte realizzativo 2030.
Zurigo / Sciaffusa	Nell'area di Sciaffusa vi sono tre grandi punti critici: gravi insufficienze di capacità sul tratto Mutzentali – Uhwiesen; difficoltà di eseguire lavori manutentivi nelle gallerie Cholfirst e Fäsenstaub.	Ampliamento del tratto Sciaffusa Sud – Herblingen (con la costruzione di una seconda canna nella galleria Fäsenstaub) classificato come necessario oltre che prioritario (Orizzonte realizzativo 2030). Potenziamento della galleria Cholfirst realizzabile solo una volta ultimati i lavori della seconda canna Fäsenstaub.
Glarona	Attraversamento dell'abitato di Näfels congestionato.	Integrazione dal 1° gennaio 2020 della strada principale H17 Niederurnen – Glarona nella rete delle strade nazionali. Circonvallazione di Näfels classificata prioritaria (Orizzonte realizzativo 2030).

San Gallo	Necessità di intervento sui tratti Kreuzbleiche – Neudorf e Neudorf – Meggenhus, che entro il 2040 raggiungeranno probabilmente il massimo livello di criticità. La problematicità è data dalla presenza di vari svincoli ravvicinati e dalle numerose intersezioni fra corsie.	Orizzonte realizzativo prioritario 2030 per l'ampliamento del tratto Kreuzbleiche – Neudorf, inclusa realizzazione della terza canna della galleria Rosenberg. Il progetto prevede anche la realizzazione di una bretella autostradale con la stazione merci. Ampliamento del tratto Neudorf – Meggenhus previsto solo per il dopo 2040.
Basilea Città / Argovia / Basilea Campagna	Le strade nazionali che attraversano l'area di Basilea sono tra le più trafficate del Paese. Già oggi code costanti. Aggravamento previsto entro il 2040. Massimo livello di criticità (III) per il tratto compreso fra lo svincolo Badischer Bahnhof - Diramazione di Rheinfelden. Scarsità di percorsi alternativi in caso di incidenti o lavori di manutenzione. L'autostrada attraversa centri abitati dell'agglomerato.	Progetto generale per l'ampliamento delle strade nazionali fra Hagnau e Badischer Bahnhof (compresa galleria sotto il Reno e allacciamenti in direzione Francia e Germania) attualmente in elaborazione presso l'USTRA con Orizzonte realizzativo 2030. In contemporanea o immediatamente dopo l'entrata in servizio della galleria sotto il Reno, ampliamento fra le diramazioni di Hagnau e Augst. Potenziamento Augst – Rheinfelden attribuito all'Orizzonte realizzativo 2040.
Lucerna / Nidvaldo / Obvaldo / Zugo	Doppio campo d'intervento nell'area di Lucerna/Zugo: da un lato occorre risolvere entro il 2040 i problemi di capacità sui tratti Rotsee – Kriens e Rotsee – Rütihof (livello di criticità II) e Kriens – Hergiswil (livello di criticità I); dall'altro è necessario migliorare la manutenibilità, in quanto i cantieri causano notevoli disagi.	La realizzazione della terza corsia fra Blegi e Rütihof rappresenta un primo passo per garantire la funzionalità di lungo periodo delle strade nazionali. Il progetto del passante autostradale (bypass) di Lucerna, compresa l'estensione a sud fra Kriens e Hergiswil, si trova in fase molto avanzata. Pertanto assegnazione alla fase di potenziamento 2019: il Consiglio federale chiede al Parlamento il via libera e lo sblocco dei fondi. Procedo di pari passo l'ampliamento del tratto Rotsee – Buchrain (Ausbau Nord). Tratto Buchrain - Rütihof assegnato all'Orizzonte realizzativo 2040. Ampliamento Sarnen Nord – Alpnach – Lopper rimandato a dopo il 2040.
Ticino	Criticità di livello III previste entro il 2040 fra Lugano Sud e Melide/Bissone. Livello di criticità II fra Melide/Bissone e Mendrisio. Livello di criticità I per il tratto Lugano Nord – Lugano Sud. Insufficienti ridondanze, in particolare fra Lugano Sud e Mendrisio. Difficoltà di accesso a Lugano in caso di chiusura della galleria San Salvatore.	Orizzonte realizzativo 2040 (stato progettuale da approfondire): realizzazione terza corsia fra Lugano Sud e la galleria San Salvatore, ampliata con terza canna, allargamento delle due canne della galleria di Maroggia, con corsia dinamica a tempo determinato a sud del manufatto.
Grigioni	Interventi necessari per le disomogeneità presenti sulla A13. Una sola corsia per senso di marcia fra la galleria Isla Bella e lo svincolo di Reichenau. Il restringimento di carreggiata è costantemente causa di ingorghi e impedisce una circolazione omogenea. Le strade nazionali dotate di una sola corsia per senso di marcia pongono problemi di sicurezza.	Il Consiglio federale include nel PROSTRA l'ampliamento del tratto Reichenau – Rothenbrunnen ma non è in grado di fornire indicazioni sull'orizzonte realizzativo. L'USTRA avvia uno studio di fattibilità in vista del prossimo aggiornamento del Programma al fine di identificare la soluzione più idonea.
Neuchâtel	Congestionamento degli attraversamenti degli abitati di La-Chaux-de-Fonds e Le Locle.	Integrazione della strada principale H20 fra Neuchâtel, Le Locle e Col des Roches dal 1° gennaio 2020 nella rete delle strade nazionali (insieme a Näfels; vedi Glarona). Alleggerimento degli attraversamenti di La Chaux-de-Fonds e Le Locle attribuito all'Orizzonte realizzativo prioritario 2030. Nonostante lo stato di avanzamento, la riduzione del budget impedisce il finanziamento contemporaneo dei due progetti. Data la maggiore urgenza d'intervento a Le Locle, il Consiglio federale ha inserito il relativo progetto di circonvallazione nella fase di potenziamento 2019 e richiede lo sblocco dei finanziamenti necessari.