



PROSTRA: fasi di pianificazione, priorità

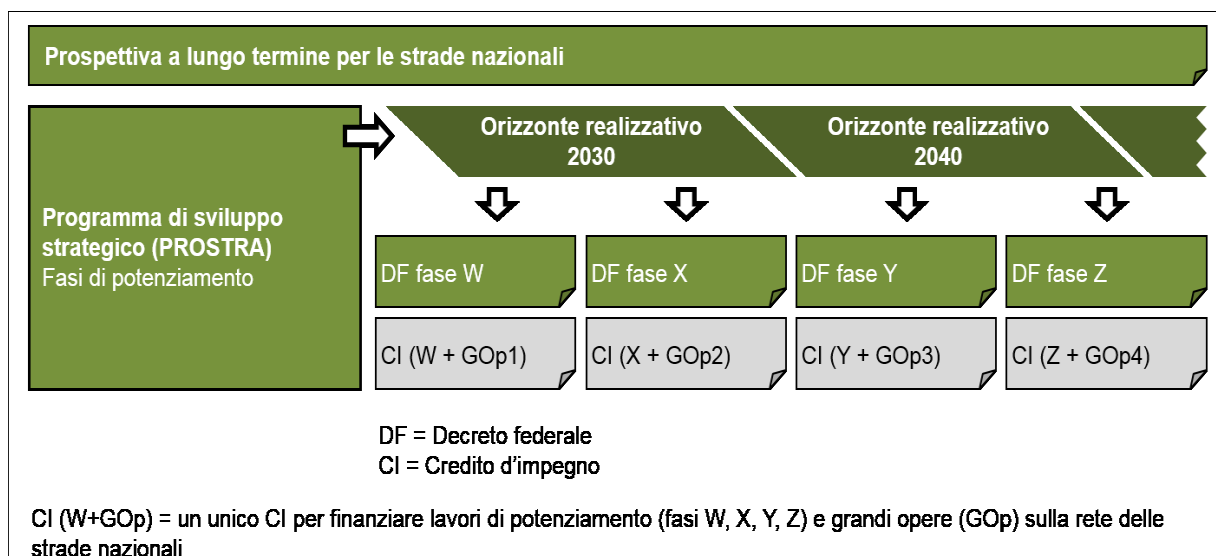
Scheda informativa 14.9.2018

Il 12 febbraio 2017 Popolo e Cantoni hanno approvato l'istituzione del *Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA)*, strumento che consentirà alla Confederazione di investire a lungo termine sufficienti risorse nella rete e in progetti legati agli agglomerati. Il 1° gennaio 2018 ha preso il via anche il *Programma di sviluppo strategico (PROSTRA)*, che recepisce tutti i progetti di ampliamento delle strade nazionali e ne fissa le priorità. Di norma il Parlamento approva il Programma ogni quattro anni, dando il via libera ai progetti.

Gli interventi selezionati, ritenuti necessari e importanti per l'economia del Paese, sono definiti e concertati con gli organi competenti durante approfonditi lavori di pianificazione e progettazione, in un'ottica di lungo periodo.

I tre livelli di priorità del PROSTRA

- L'**Orizzonte realizzativo 2030** riunisce i progetti attualmente considerati prioritari e più opportuni.
- Una volta raggiunto un certo stadio di avanzamento, i progetti di tale calendario 2030 che potrebbero diventare esecutivi nel nuovo quadriennio vengono inseriti in una cosiddetta **fase di potenziamento**, formalizzata con decreto federale. Il Consiglio federale chiede al Parlamento il via libera per i lavori e lo sblocco del relativo credito d'impegno.
- L'**Orizzonte realizzativo 2040** comprende progetti altrettanto importanti per la funzionalità della rete, ma considerati meno urgenti e in ogni caso a uno stadio meno avanzato in termini di sviluppo.



Criteri per determinare i livelli di priorità

Fase 1: valutazione approfondita

Utilizza un processo di analisi basato sugli indicatori NISTRA (indicatori di sostenibilità per progetti infrastrutturali stradali) e si avvale dei seguenti strumenti:

- **analisi costi-benefici:** valutazione di economicità 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 allo scopo di determinare il rapporto costi-efficacia;
- **analisi qualitativa:** valutazione degli indicatori non monetizzabili.

Fase 2: valutazione di altri criteri

- **Elevato livello di urgenza:** la priorità va accordata ai progetti intesi a eliminare le insufficienze di capacità più gravi, introdurre le necessarie ridondanze o rimediare a carenze tecniche in grado di compromettere viabilità e sicurezza.
- **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.
- **Riqualificazione urbanistica:** qualora le strade nazionali attraversino centri abitati sono da prediligere, se economicamente sostenibile per il Paese, i progetti che contribuiscono alla riqualificazione urbanistica.
- **Agevolazione del trasporto nazionale e internazionale:** sono prioritari i progetti che risolvono problemi di capacità agevolando il trasporto nazionale e internazionale, in particolare sugli assi di transito nord-sud ed est-ovest e nelle aree in cui le strade nazionali materialmente 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 assegnati a orizzonti realizzativi concreti.
- **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 situati in zone urbane.
- **Trasferimento delle criticità:** sono valutati criticamente i progetti destinati a rimuovere le problematiche spostandole su altri tratti.
- **Concorrenza con il trasporto pubblico:** sono declassati i progetti in aree scarsamente servite dal trasporto pubblico, dove il Consiglio federale individua un rilevante potenziale di trasferimento dalla mobilità privata a quella pubblica.