

Rapporto

numero	data	Dipartimento
7483 R	24 aprile 2018	TERRITORIO
Concerne		

**della Commissione della gestione e delle finanze
sul messaggio 20 dicembre 2017 concernente la richiesta di un credito
di fr. 50'000'000.- quale contributo cantonale per la riqualifica del
fondovalle di Airolo nell'ambito dei lavori di risanamento della galleria
autostradale del San Gottardo (2. tubo)**

INDICE

1.	PREMESSA	1
2.	IL PROGETTO	2
2.1	Costi e finanziamento	5
2.2	Rapporto con le Linee direttive e il Piano finanziario	6
3.	CONCLUSIONI	6



1. PREMESSA

La galleria autostradale del San Gottardo, inaugurata nel 1980, rappresenta un collegamento stradale fondamentale per il transito attraverso le Alpi. Considerata l'usura della struttura, da tempo era noto che il tunnel avrebbe dovuto essere risanato integralmente tra il 2020 e il 2025.

Il Consiglio federale e il Parlamento hanno esaminato diverse varianti per far fronte a questo problema. Ponderati l'insieme dei fattori in gioco, si è deciso di realizzare una seconda canna senza aumento delle capacità di transito e, in seguito, di risanare la galleria attuale. Tale soluzione, che consentirà di mantenere aperto il collegamento stradale attraverso il San Gottardo durante i lavori di risanamento, è stata approvata dal Popolo svizzero il 28 febbraio 2016.

La richiesta del credito in oggetto fa seguito alle trattative condotte negli scorsi mesi dal Dipartimento del territorio con l'Ufficio federale delle strade (USTRA) e il Comune di Airolo, e costituisce la premessa per ratificare l'accordo raggiunto con l'autorità federale e per dare avvio, nell'ambito del risanamento del tunnel autostradale del San Gottardo, al progetto di riqualifica del fondovalle di Airolo, garantendo, nel contempo, una sistemazione razionale del materiale di scavo proveniente dal cantiere.

2. IL PROGETTO

Dopo il voto popolare del 28 febbraio 2016, nella primavera dello scorso anno l'Ufficio federale delle strade (USTRA) ha posto in consultazione il Progetto generale per il risanamento della galleria autostradale del San Gottardo e la costruzione della seconda canna.

In tale occasione, il Consiglio di Stato ha ribadito il proprio sostegno al progetto, riconoscendone l'evidente importanza strategica per il futuro del collegamento autostradale fra il Ticino ed il resto della Svizzera. Allo stesso tempo si è colta l'occasione per chiedere all'autorità federale che le attività di cantiere per lo scavo della nuova galleria fossero condotte nel pieno rispetto del territorio e delle disposizioni vigenti in materia di protezione dell'ambiente, limitando nella misura massima possibile gli inconvenienti per la popolazione residente nelle zone toccate dal progetto.

In tale ambito, uno dei punti essenziali legati a quest'opera riguarda la gestione e il deposito del materiale di scavo della galleria che, dalla parte ticinese, consiste in circa 2.5 mio di tonnellate d'inerti.

L'opzione inizialmente prevista dall'USTRA, e inserita nel Progetto generale, prevedeva il deposito del materiale di scavo presso la Buzza di Biasca, nel sito utilizzato in precedenza dal progetto AlpTransit. Una simile ipotesi ha però immediatamente sollevato forti opposizioni a livello locale, portando l'Ufficio federale, d'intesa con il Cantone, a considerare altre soluzioni.

Dopo aver sondato alcune possibilità alternative, legate in particolare a un progetto di rinaturazione della riva del Lago Ceresio tra Melano e Capolago, si è per finire concordato di approfondire la proposta formulata dal Comune di Airolo, che da anni chiedeva una riqualifica del fondovalle nella zona prospiciente l'abitato tramite la copertura di un tratto dell'autostrada A2.

La soluzione individuata, che ha costituito l'oggetto di una specifica Convenzione sottoscritta dalle parti (Cantone Ticino, Comune di Airolo e USTRA) a fine settembre 2017, permetterà di depositare il materiale di scavo estratto dal secondo tubo nella zona prospiciente l'abitato di Airolo, in corrispondenza dell'attuale svincolo autostradale, consentendo una sostanziale riqualifica paesaggistica dell'intero comparto.

Con il previsto spostamento verso il portale della galleria del San Gottardo dello svincolo di Airolo, il ridimensionamento dei collegamenti autostradali verso la strada del passo, il riempimento degli spazi così resi liberi e la copertura dell'autostrada su una lunghezza di circa 1000 metri, si è trovato un buon equilibrio tra i costi generati dalle opere e gli indubbi vantaggi paesaggistici ottenuti.

Per buona parte dell'abitato di Airolo si tratta di un cambiamento epocale, che permetterà un ritorno a una situazione paesaggistica e di qualità di vita simile a quanto esisteva prima della costruzione dell'autostrada. In sintesi si otterrà un paesaggio ricostituito, con il recupero di un'ampia porzione del fondovalle pianeggiante, che ad Airolo è merce rara, un livello d'inquinamento fonico ridotto drasticamente rispetto a oggi e, cosa essenziale, una riqualifica di una zona montana che purtroppo negli ultimi decenni ha perso buona parte di questa sua caratteristica.

Un'operazione di questa portata rappresenta una prima a livello ticinese, al di là dei progetti di risanamento fonico già realizzati nel Cantone Ticino.

Dal punto di vista funzionale lo svincolo di Airolo sarà completamente ridefinito: esso sarà in grado di svolgere le medesime funzioni che svolge oggi, ma in modo più razionale, con un impatto paesaggistico e territoriale decisamente ridotto rispetto alla situazione attuale.

La soluzione appena descritta porta dei vantaggi a tutti gli attori interessati: l'Ufficio federale delle strade non è costretto a depositare il materiale a decine di chilometri di distanza, oltretutto fronteggiando opposizioni locali che si erano già manifestate in modo chiaro, nel contempo non si intaccano volumi in discarica per i potenziali bisogni del Cantone nei prossimi decenni e, soprattutto, il Comune di Airolo ritrova un paesaggio totalmente ricostituito.

Rimandando per maggiori dettagli alla Convenzione (v. allegato al messaggio 7483), di seguito sono riassunti gli elementi principali della variante emersa dal processo iterativo di studio svolto tra ottobre 2016 e marzo 2017, elementi che saranno sviluppati ulteriormente nelle prossime fasi:

- lo spostamento dello svincolo autostradale di Airolo in prossimità del portale sud della galleria del San Gottardo, sia per dare maggiore spazio al deposito di materiale che per permettere la riqualifica e la ricostruzione sostanziale del territorio del fondovalle come pure il collegamento fisico e paesaggistico fra i due versanti;
- la copertura di 1'086 m della carreggiata sud - nord e di 925 m della carreggiata nord-sud dell'autostrada N02 in corrispondenza dell'abitato di Airolo. La chiusura laterale della copertura nord-sud è estesa per 560 m;
- un adeguamento del collegamento tra l'asse principale autostradale e la strada nazionale del Passo del San Gottardo, in funzione della sua perdita di importanza risultante dalla costruzione del secondo tubo (ridondanza);
- il deposito di materiale di scavo presso:
 - le zone liberate con lo spostamento dello svincolo di Airolo (Ticino, Isra, Muròn) e con l'adeguamento del raccordo con la strada del Passo (Al di là dell'Acqua),
 - la citata copertura dell'autostrada;
 - le zone Valbianca, presso il campo sportivo Madrano (Garegna) e Stalvedro (A18);
 - (Qualora le ubicazioni "IDA" o "Garegna in sponda destra" fossero rese disponibili in tempo utile dal Comune con propria domanda di costruzione, le stesse verranno considerate in alternativa al deposito definitivo presso l'area A18.)
- la sistemazione a verde delle superfici coinvolte nel progetto USTRA, creando le premesse per la riqualifica territoriale e paesaggistica di valore, una valorizzazione delle superfici agricole ed il ripristino di quelle esistenti;
- l'esecuzione di uno dei possibili accessi al fondovalle dalla rotonda Albinengo (da definire nel progetto di pubblicazione (AP)), in sostituzione a quello previsto nel Progetto generale tramite l'allargamento del sottopasso FFS "Isra" (presso Feretti);
- la creazione delle premesse tecniche per un collegamento fra i due versanti in zona diga AET. La progettazione di questo elemento sarà promossa da Cantone e Comune con modalità da stabilire in parallelo alle procedure USTRA;
- le protezioni foniche, qualora necessarie nel rispetto dell'OIF, in particolare lungo le aperture laterali della copertura, a lato della bretella di collegamento con la rotonda di Albinengo, a monte della strada di collegamento con il Passo, tra le due corsie del tratto fra GdA e galleria di Stalvedro e a sud di quest'ultima in corrispondenza degli

impianti per il trattamento del materiale; le citate protezioni sono da concordare e definire in AP;

- un Infocentro adeguato alle esigenze del futuro cantiere, da collocare in un edificio esistente del quartiere della stazione;
- il ripristino della viabilità preesistente laddove opportuno.

Quale base per la sistemazione morfologica delle aree ci si riferirà al progetto paesaggistico allestito dallo Studio Land su mandato del Comune di Airolo e da consolidare nel Piano regolatore di Airolo, in base a una variante che sarà elaborata dal Comune.

La direzione di progetto è competenza di USTRA. Cantone e Comune restano in futuro coinvolti nell'organizzazione del progetto "Riordino dello svincolo di Airolo" tramite un Gruppo di accompagnamento, che seguirà lo sviluppo e la realizzazione del progetto, affinché risulti conforme agli accordi presi, informerà e sottoporrà in tempi utili per approvazione ai rispettivi Enti rappresentati le eventuali modifiche di progetto o dei costi, tratterà le interfacce con progetti paralleli che si svolgono nella zona interessata, che a loro volta vengono coordinati dal Cantone, e tratterà se necessario altre tematiche legate al progetto.

Infine, la riqualifica, di notevole interesse paesaggistico e ambientale, va letta anche nell'ottica di valorizzare il comparto AP/EP, al fine di completare le basi per un rilancio economico, turistico e insediativo (residenza primaria) di Airolo. Il recupero di questo comparto, attraverso il miglioramento ambientale e paesaggistico (e della qualità di vita in generale) deve permettere innanzitutto di rilanciare l'attrattiva residenziale primaria, oltre che dare nuovi impulsi per il turismo e l'economia in generale. Per questo si ritiene che tale progetto, unico e irripetibile, costituisca anche l'occasione per riflettere su un chiaro (ri-)posizionamento strategico da dare ad Airolo, sviluppando dei contenuti che permettano di valorizzare e creare sinergie con le numerose iniziative in atto nell'Alta Leventina, dal Dazio Grande al San Gottardo, e sostenute tramite la politica economica regionale o altre leggi settoriali (L-tur, L-agr, piattaforma paesaggio, swisslos-sport-toto, ecc.). Ricalcando l'esempio dei vari masterplan, adeguati alla scala regionale (Alta Leventina e area del San Gottardo) e locale-comunale (Airolo), e - agendo con flessibilità e in tempi brevi - suggeriamo di integrare nella riflessione i diversi attori regionali e i numerosi temi e progetti esistenti nella regione: "agricoltura, natura e paesaggio", futuro della pista dell'ex aeroporto militare, nuova Valascia, sviluppo e riposizionamento degli impianti di risalita di Airolo ad esempio con il nuovo Centro CISIN per il freestyle, mountain bike, Funicolare Ritom e Ritom 2, spazio di esperienza Ritom, spazio di esperienza del passo del San Gottardo con il rilancio del Museo Nazionale e di tutti gli attori del passo, parco eolico, progetto di collegamento (sentierone) tra la Val Bedretto e la Val Formazza via il passo San Giacomo, progetto di "Museo più lungo del mondo", ecc.

In particolare, per l'area AP/EP andranno valutate attentamente tutte quelle iniziative che permettono la cosiddetta destagionalizzazione del turismo, rispettivamente la messa in rete e la complementarietà alle iniziative pubbliche o private, imprenditoriali e turistiche di Airolo e nell'Alta Leventina. Considerando in tale contesto quanto il progetto preveda una compensazione paritaria della superficie AP/EP attualmente esistente, senza incremento finale, potrà valer la pena analizzare questa tematica e tutte le sue possibilità in ottica futura.

Oltre a ciò, andranno sostenute le iniziative per la salvaguardia e la valorizzazione del trasporto pubblico e della linea ferroviaria di montagna, che deve restare al spina dorsale insostituibile per garantire un trasporto pubblico di qualità e affidabile (evitando in futuro le

spiacevoli situazioni di chiusura delle stazioni e arresto dell'esercizio che si sono verificate quest'anno, in maniera incomprensibile, alla prime nevicate). I progetti Swiss Rail Park e di fattibilità del label UNESCO vanno sostenuti a complemento di quanto detto sopra.

Un altro aspetto cardine che va indicato è inoltre l'auspicio a che questo grande progetto possa apportare esternalità economiche non soltanto per il tramite dell'opera in quanto tale, bensì anche per il tramite del cantiere e di tutto ciò che lo riguarderà per la sua intera durata. Auspicabile è quindi che anche i lavori - con la dislocazione su questo piccolo territorio di mezzi e uomini - possano apportare beneficio all'Alta Leventina, facendo capo alle strutture economiche esistenti e guardando quindi al bene locale.

Non da ultimo vanno poi rammentate le importanti esternalità positive sul piano ambientale, elencate direttamente da presentazioni e documenti messi a disposizione della nostra Commissione da parte dei vari interlocutori intervenuti a riguardo.

Grazie a questo progetto ed al materiale ricavato dallo scavo della galleria, lo si ricordi, si vuole riacquisire il maggior terreno e paesaggio possibile: perso quando fu edificata l'autostrada (ed annessi). S'intende inoltre fare in modo che i rumori molesti derivanti dal traffico autostradale vengano ridotti al minimo. Il nome, dato dal gruppo di lavoro che ha concepito questo progetto della nuova strategia di sviluppo per Airolo, l'Alta Leventina e il sud della regione San Gottardo si chiama appunto PAESAGGIO. Si tratta di una ricostruzione e riorganizzazione del paesaggio del fondovalle quale perno del rilancio (come più volte attestato tanto nel presente rapporto quanto nel Messaggio governativo). Il rimodellamento del fondovalle - simile a come era in passato - abbellirà tutto il paese. Grazie ad un nuovo paesaggio, Airolo vuole di nuovo essere un attrattivo paese di montagna, inserito in un contesto che deve svilupparsi tra natura, bosco, agricoltura e tranquillità. Grazie a questo progetto verrà recuperata una grande superficie di ca. 200'000 m² che verrà rivalutata quale superficie naturale, agricola e boschiva e quale area di svago e per lo sport. Circa il 10% di questa superficie sarà dedicata alle infrastrutture sportive e turistiche, mentre il resto, pure fruibile dai cittadini e dai visitatori quale area di svago, passeggiate e sport invernale sarà lasciata verde. Il nuovo paesaggio sarà il connubio tra prati, pascoli, letto del fiume rinaturato, acqua, vegetazione alpina, sentieri, ciclopista, pista per lo sci di fondo, sentieri, spazi ed impianti per lo svago, il riposo e lo sport e un nuovo ponte di collegamento pedonale e ciclabile quale ricucitura fra i due versanti anche durante la stagione invernale per passare con gli sci.

2.1 Costi e finanziamento

L'operazione ha un costo che è compensato in parte dal vantaggio di non dover depositare in discarica il materiale di scavo della galleria. Malgrado lo sforzo di ottimizzazione profuso, non è stato tuttavia possibile ottenere un pareggio tra i costi generati e quelli guadagnati con il mancato trasporto e deposito del materiale in altri luoghi.

I costi aggiuntivi legati allo smantellamento di parte delle infrastrutture esistenti (si pensi ai viadotti che caratterizzano oggi lo svincolo), alla rimodellazione del territorio, e alla costruzione della copertura per un tratto di circa un chilometro sopra l'autostrada, sono stati stimati dall'USTRA in circa 100 Mio CHF, cifra che il Consiglio di Stato, considerata l'importanza politica della posta in gioco, ha concordato di suddividere a metà con la Confederazione.

Più in dettaglio, i maggiori costi che eccedono la soluzione di base generati dal progetto ottimizzato, ammontano a 184 Mio CHF (78 Mio CHF per il riordino dello svincolo

autostradale e i depositi intermedi del materiale, 103 Mio CHF per la nuova galleria artificiale di ca. 1000 m ed il rimodellamento del terreno ad Airolo e 3 Mio CHF per i maggiori costi di esercizio) mentre il deposito ad Airolo di circa 1 Mio mc di materiale permetterà ad USTRA di risparmiare circa 91 Mio CHF in trasporti e tasse di deponia.

Tenuto conto dell'opportunità di risanamento del fondovalle, dei disguidi e degli aggravii che il cantiere e in particolare il deposito e la lavorazione del materiale di scavo comporteranno per l'abitato di Airolo, USTRA mette a disposizione di questo progetto un finanziamento per misure fiancheggiatrici mentre il Cantone partecipa con il 50% dei costi supplementari effettivi, per un importo massimo di 50 Mio oltre i rincari maturati nel frattempo.

Il Comune contribuisce a sua volta con la messa a disposizione gratuita di alcuni sedimi per il deposito di materiale di scavo pulito secondo modalità specificate in dettaglio dalla Convenzione.

Riservata l'approvazione del presente messaggio da parte del Parlamento, e la crescita in giudicato del relativo DL, i pagamenti verranno concordati tra le parti al più tardi entro l'inizio dei lavori e si estenderanno su più anni, indicativamente durante il periodo 2019-2030.

Sul piano economico è importante ricordare che si tratta di una spesa per un investimento che potrà andare - almeno in parte - a pieno beneficio di imprese ticinesi e quindi dell'economia locale.

Pertanto, il credito richiesto con il messaggio è da intendersi quale segnale politico del Cantone a sostegno di una regione confrontata con oggettive difficoltà ma soprattutto intenzionata a potersi nuovamente sviluppare nel rispetto del proprio territorio.

2.2 Rapporto con le Linee direttive e il Piano finanziario

Questa proposta è in sintonia con gli obiettivi pianificatori del PD cantonale e con gli obiettivi previsti nelle Linee direttive per il periodo 2016-2019.

Il credito in oggetto è inserito nel Piano Finanziario degli investimenti per gli anni 2019-2030 (settore 62, posizione 629 12, elemento WBS 781 59 2123) in ragione di circa 5 Mio CHF all'anno.

La realizzazione del progetto, essendo di competenza della Confederazione, non ha conseguenze sui conti di gestione corrente dello Stato né sul personale.

Lo stanziamento del credito proposto con l'allegato decreto legislativo richiede l'approvazione da parte della maggioranza assoluta dei membri del Gran Consiglio (cfr. art. 5 cpv. 3 LGF).

3. CONCLUSIONI

Le verifiche tecniche che hanno portato a identificare la soluzione descritta nei capitoli precedenti, hanno imposto alla Confederazione di rallentare il programma inizialmente previsto. In particolare, il Progetto generale legato al risanamento del tunnel autostradale

del San Gottardo, rivisto tenendo conto della riqualifica territoriale di Airolo, è stato sottoposto in autunno al Consiglio federale che lo ha approvato il 25 ottobre 2017.

A livello progettuale il tempo trascorso ha permesso di trovare una soluzione che valorizza il paesaggio e riqualifica l'Alto Ticino, cogliendo un'opportunità storica e dando a questa regione nuove concrete opportunità di sviluppo. Secondo il Consiglio di Stato questi elementi giustificano ampiamente il contributo cantonale oggetto del messaggio.

L'approvazione del credito in oggetto costituisce la premessa per ratificare l'accordo raggiunto con l'autorità federale e dare avvio, nell'ambito del risanamento del tunnel autostradale del San Gottardo, al progetto di riqualifica del fondovalle di Airolo, garantendo nel contempo una sistemazione razionale del materiale di scavo proveniente dal cantiere.

Sulla base di quanto esposto, la Commissione della gestione e delle finanze invita il Gran Consiglio ad accordare il credito di CHF 50'000'000.- quale contributo cantonale per la riqualifica del fondovalle di Airolo nell'ambito dei lavori di risanamento della galleria autostradale del San Gottardo (2. tubo).

Per la Commissione gestione e finanze:

Michele Guerra, Raffaele De Rosa e Ivo Durisch, relatori
Bacchetta-Cattori - Badasci - Caprara (con riserva) -
Caverzasio - Dadò - Farinelli - Frapolli - Garobbio - Garzoli -
Kandemir Bordoli - Pini - Pinoja - Quadranti