

Rapporto

numero

data

Dipartimento

4 luglio 2019

TERRITORIO

Concerne

della Commissione ambiente, territorio ed energia sulla petizione 18 ottobre 2018 presentata dal signor Enrico Geiler, Camorino, “Allacciamento autostradale A2-A13 sulla sponda destra del Piano di Magadino”

1. INTRODUZIONE

Scopo del presente documento è quello di fornire una presa di posizione tecnica in risposta alla petizione al Gran Consiglio del Cantone Ticino del 18.10.2018, con la quale veniva suggerito un tracciato alternativo per il collegamento autostradale A2-A 13 Bellinzona - Locarno rispetto a quanto presentato in sede di progetto generale (PG, versione verde, dicembre 2018).

Nei seguenti capitoli viene dapprima riassunto l'istoriato del progetto, mettendo in risalto gli obiettivi, i vincoli e le motivazioni principali che hanno portato alla definizione del tracciato così come attualmente previsto. In seguito, si entra nel merito della petizione, analizzando il tracciato alternativo proposto.

2. ISTORIATO DEL PROGETTO A2-A13

2.1 Cronistoria

La realizzazione di un allacciamento diretto fra la regione del Locarnese e la rete autostradale nazionale è contemplata dal Piano regionale dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia ed è parte integrante degli obiettivi pianificatori del Piano Direttore cantonale, approvati dal Gran Consiglio nel 2007. A livello federale, dal 10 gennaio 2008 la Confederazione ha assunto tutte le competenze e gli oneri in materia di strade nazionali.

Nel luglio 2008, il Consiglio federale ha posto in consultazione l'adeguamento del Decreto federale concernente la rete delle strade nazionali (RS 725.113.11) che propone di completare la rete delle strade nazionali attuali con ca. 400 km di nuove strade, tra cui il collegamento A2-A 13, finanziate grazie ai fondi previsti dal Messaggio sul Fondo infrastrutturale¹.

Nel 2007 il popolo ticinese ha rifiutato il credito di progettazione per la cosiddetta "Variante 95" che prevedeva il collegamento tramite una nuova strada a cielo aperto situata accanto alla linea ferroviaria Bellinzona-Locarno. In seguito il Governo ticinese ha avviato la ricerca di una soluzione che raccogliesse il sostegno più ampio possibile, mediante uno studio di fattibilità che ha coinvolto tutte le parti interessate.

¹ 105.066 Messaggio relativo al fondo infrastrutturale per il traffico d'agglomerato e la rete di strade nazionali (Fondo infrastruttura le) del 2 dicembre 2005. Collegamento stradale A2-A 13.

In marzo 2009 il Gran Consiglio (Messaggio del Consiglio di Stato e Rapporti del Gran Consiglio 6147) ha stanziato un credito di 750 mila franchi per l'allestimento di uno studio pianificatorio del collegamento A2-A13, ovvero l'elaborazione di sei varianti di collegamento da sottoporre all'Autorità federale, ponendo le seguenti condizioni quadro:

- la capacità delle strade fra Bellinzona e Locarno rimane invariata; non è quindi possibile un aumento del numero di corsie di transito;
- il nuovo collegamento si snoda fra la linea ferroviaria Bellinzona-Gambarogno e il pendio del Monte Ceneri;
- in concomitanza con le zone edificabili, il collegamento sarà messo in galleria;
- il fiume Ticino viene varcato in prossimità del ponte esistente.

Nel novembre 2010, il Cantone ha consegnato lo studio di varianti ad USTRA, indicando la preferenza per le varianti 2 (strada cantonale esistente), 3 (pianura) e 6 (galleria).

USTRA ha confermato la bontà delle tre varianti presentate ponendo una serie di quesiti tecnici, sulla base di nuove direttive appena entrate in vigore, per le quali è risultato necessario un ulteriore approfondimento. Il Cantone ha quindi attribuito un nuovo mandato di progettazione per l'approfondimento delle tre varianti rimaste in gioco (2A, 3A e 6A) consegnato nuovamente ad USTRA a fine 2012.

Il 19 ottobre 2015 il Dipartimento del territorio ha ottenuto luce verde dalla Confederazione per l'elaborazione del progetto generale del collegamento veloce tra Bellinzona e Locarno. La variante prescelta da Berna è risultata essere la 6A, caratterizzata da un tracciato prevalentemente in galleria.

Il 21 ottobre 2015 il Consiglio di Stato ha approvato il progetto di Messaggio all'indirizzo del Gran Consiglio concernente la concessione di un credito di progettazione per l'allestimento del progetto generale del collegamento stradale A2-A 13. Nel maggio 2016 è stato pubblicato il concorso, vinto dal Consorzio Tarabusino con delibera del 20 settembre 2016.

2.2 Obiettivi principali del progetto

Gli obiettivi da perseguire nel progetto sono molteplici:

- migliorare le condizioni di mobilità e la sicurezza della circolazione, collegando il Locarnese all'autostrada, mediante un tracciato adeguato che sgravi il comprensorio dal traffico parassitario;
- tutelare l'ambiente, limitando l'impatto fonico e l'inquinamento;
- salvaguardare l'integrità del territorio agricolo esistente;
- valorizzare le risorse territoriali, e contribuire al riordino territoriale del Piano di Magadino, nel rispetto di tutte le sue componenti;
- servire adeguatamente le zone produttive ed i principali attrattori (centri commerciali S. Antonino-Cadenazzo-Contone-Quartino) già oggi presenti sul Piano di Magadino, in considerazione del fatto che oltre la metà dei veicoli che quotidianamente entra nel Piano si ferma al suo interno;
- declassare e riqualificare la rete stradale esistente, sia di sponda destra, sia di sponda sinistra, ottimizzando di fatto l'uso del nuovo collegamento veloce, sia per chi transita, sia per chi deve fare capo ai principali attrattori del PdM (quindi proponendo svincoli o semisvincoli attrattivi e funzionali).

2.3 Il tracciato scaturito dallo studio di varianti ed ottimizzato in sede di progetto generale

Lo studio di fattibilità del 2010 e il relativo approfondimento del 2012 ha permesso di definire, con decisione a favore della variante 6A, le caratteristiche del nuovo collegamento, che prevede un tracciato prevalentemente in galleria. Con l'elaborazione del progetto generale, dopo aver interpellato i Comuni coinvolti e le associazioni agricole ed ambientali attive sul territorio, così come i servizi cantonali e federali, sono state adottate alcune ottimizzazioni puntuali al progetto che hanno permesso di definire il tracciato presentato con la versione verde del PG a fine 2018.

Il nuovo collegamento autostradale A2-A 13 presenta una lunghezza complessiva di ca. 11 km, dei quali ca. 8.0 km in sotterraneo. Prevede 4 svincoli autostradali, di cui 2 completi alle estremità ovest ed est, rispettivamente Riazzino e Bellinzona Sud, e 2 semisvincoli intermedi a Quartino e S. Antonino con entrate ed uscite in direzione di Bellinzona.

Partendo da ovest il tracciato si allaccia al tratto esistente di A 13 in corrispondenza dell'attuale rotonda Stradonino dove verrà realizzato il futuro svincolo di Riazzino mediante una rotonda su rilevato, e prosegue in direzione di Quartino tramite la realizzazione di un nuovo viadotto sul fiume Ticino. L'asse attuale della strada cantonale tra Riazzino e Quartino verrà traslato di una cinquantina di metri verso ovest, in modo da affiancarsi al nuovo tracciato autostradale minimizzando l'impatto delle infrastrutture che attraversano il Piano di Magadino.

Raggiunto il semisvincolo di Quartino, il tracciato si innesta in galleria per ca. 7 km fino a raggiungere, aggirando i comuni di Contone e Cadenazzo, il semisvincolo di S. Antonino. Dopo una breve tratta a cielo aperto, il tracciato si innesta nuovamente in sotterraneo attraverso la realizzazione di una galleria artificiale che si sviluppa per ca. 1.2 km al di sotto dell'attuale strada cantonale. All'altezza della linea AlpTransit, che verrà oltrepassata utilizzando il sotto passo esistente, il tracciato torna in superficie fino a raggiungere lo svincolo di Bellinzona Sud dove verrà garantito il collegamento con l'A2.

Con la messa in esercizio del collegamento autostradale, la rete viaria del PdM beneficerà di una tangibile riduzione dei volumi di traffico. Saranno così poste le basi per il declassamento e la riqualifica della rete stradale esistente. In questo contesto il presente progetto formula delle proposte di intervento per la valorizzazione dei percorsi e degli spazi urbani, prevedendo inoltre la chiusura al traffico dello Stradonino, traversa oggi fortemente utilizzata quale percorso alternativo tra le due sponde del PdM, la quale grazie al collegamento veloce potrà tornare a svolgere la sua funzione originaria di strada agricola.

In fase di PG è stata svolta un'analisi costi-benefici secondo il modello NISTRA, la quale ha dato risultati positivi. Il progetto ottiene un valore netto di benefici superiore al valore netto dei costi, con un rapporto benefici/costi pari a 1.08. Questo rapporto è determinato prevalentemente dai costi di investimento, che rappresentano la maggior voce di costo, e dalla riduzione dei tempi di percorrenza, che rappresenta il beneficio più importante.

3. IL TRACCITO ALTERNATIVO PROPOSTO DALLA PETIZIONE

3.1 Descrizione

La petizione al Gran Consiglio del Cantone Ticino del 18.10.2018 propone un tracciato alternativo, che si snoda sulla sponda destra del PdM: partendo da un nuovo svincolo autostradale sull'A2 a Sementina, il tracciato aggirerebbe Gudo con una galleria di 4 km, proseguendo poi a valle di Cugnasco a fianco al fiume Ticino per poi congiungersi alla A13

alla rotonda dello Stradonino. La petizione indica che a Sementina e a Cugnasco il tracciato potrebbe essere realizzato in galleria artificiale.

La petizione accenna anche a future opzioni di collegamenti (appendice Sementina - Bellinzona e galleria Quartino - Bironico) le quali, non disponendo delle necessarie base pianificatorie non possono venire considerate nella presente nota tecnica.

3.2. Valutazione del tracciato alternativo

A livello di viabilità, il tracciato alternativo come proposto non permette di raggiungere i seguenti obiettivi di progetto:

- non serve adeguatamente le zone produttive ed i principali attrattori (centri commerciali S. Antonino-Cadenazzo-Contone-Quartino) già oggi presenti sul Piano di Magadino; questo significa che i veicoli indotti da tali contenuti resteranno sulla rete viaria locale, con le conseguenze negative ben note a livello di condizioni di viabilità, carico fonico e atmosferico;
- non permette di declassare e riqualificare in modo ottimale la rete stradale esistente, ed in particolare l'asse di sponda sinistra, che resterà gravato da un importante volume di traffico indotto quotidianamente dalle attività presenti nel comparto;
- non chiarisce la fattibilità/sostenibilità dell'aggancio all'A2, proponendo un non meglio precisato nuovo allacciamento in zona Sementina, inteso come 4° aggancio all'A2 tra Castione e Camorino, la cui sostenibilità, opportunità e fattibilità tecnica resta tutta da dimostrare.

A livello di natura, inserimento paesaggistico e ambiente, il tracciato alternativo proposto non può essere considerato fattibile per i seguenti motivi principali:

- il tracciato entra direttamente e indirettamente in conflitto con l'oggetto 260 "Piano di Magadino" dell'Inventario federale delle zone palustri di particolare bellezza e d'importanza nazionale. Questo inventario, che racchiude al suo interno innumerevoli altri oggetti protetti, pone limiti inderogabili agli interventi ammessi, che devono essere unicamente volti alla gestione del territorio e alla manutenzione dei contenuti naturali. In particolar modo nei pressi di Cugnasco, il tracciato proposto entra in diretto conflitto con diversi oggetti di importanza federale e regionale (siti riproduzione anfibi, paludi), motivo per cui non è ipotizzabile una sua realizzazione in quanto non conforme ai vincoli di protezione;
- con la realizzazione delle gallerie artificiali proposte sono da prevedere interferenze con la falda freatica, tali da modificare il regime di alimentazione esistente. Ciò non può essere accettato all'interno o a margine delle aree protette;
- la variante richiede importanti dissodamenti all'interno di aggregati boschivi di grande pregio e rari e che non potrebbero essere compensati nella medesima qualità altrove;
- paesaggisticamente, oltre al difficile inserimento di una collina artificiale in un contesto agricolo di pianura, occorre considerare che il tracciato attraversa aree molto delicate e protette anche dal recente PUC Piano di Magadino. In particolare l'area fra Cugnasco e Gudo, dove dovrebbe essere previsto uno svincolo, è inserita in una zona di rispetto del paesaggio, ossia "aree agricole che si caratterizzano per la loro qualità del paesaggio prevalentemente privo di costruzioni" (Art. 20 cpv. 1 Norme di attuazione). Essa prevede che al suo interno sono "vietate costruzioni in campo aperto suscettibili di pregiudicare il carattere poco costruito del paesaggio, in particolare edifici, elettrodotti,

serre, tunnel di plastica" (Art. 20 cpv. 2 Norme di attuazione). Dunque una nuova strada sarebbe di principio in contrasto con i vincoli di protezione;

- da segnalare inoltre che, sebbene il tracciato della variante sia previsto per lo più in sotterraneo, vi è da attendersi una grossa perdita di superficie agricola, sia perché gli svincoli devono essere a cielo aperto, sia perché, malgrado tutti gli sforzi di adattamento pensabili, la coltivazione al di sopra di un elemento artificiale interrato non potrà mai essere equivalente ad una zona SAC;
- da ultimo occorre considerare che questa variante non risolve il problema causato dal traffico diretto ai centri commerciali di Sant'Antonino e Cadenazzo e delle zone produttive in sponda sinistra, che continuerebbero a circolare in superficie (con emissioni foniche di riguardo) e su una struttura inadeguata, con problemi di fluidità e di inquinamento dell'aria.

4. CONCLUSIONI

In conclusione, il tracciato alternativo proposto dalla petizione non adempie agli obiettivi principali del nuovo collegamento A2-A 13 a livello viario, si trova in conflitto con le aree protette dall'inventario federale delle zone palustri di importanza nazionale e pregiudica importanti aree agricole del Piano di Magadino.

Per questi motivi, il tracciato proposto dalla petizione non può essere ritenuto una valida alternativa ai tracciati già analizzati e valutati in sede di studio di varianti.

La soluzione attualmente prevista dal progetto generale per contro è frutto di un lungo iter progettuale, nel quale tutte le parti interessate (USTRA, Cantone, Comuni, associazioni ambientali, privati cittadini, ecc.) sono state debitamente coinvolte e ascoltate, dando luce ad un progetto condiviso e che ha riscosso pieno consenso.

Per la Commissione ambiente, territorio ed energia:

Stefano Tonini, relatore

Bang - Battaglioni - Berardi - Buri - Genini -

Pinoja - Schnellmann - Schoenenberger -

Storni - Terraneo