

numero			Bellinzona
2735	cl	1	20 giugno 2017
Repubblica e Cantone Ticino Consiglio di Stato Piazza Governo 6 Casella postale 2170 6501 Bellinzona telefono +41 91 814 43 20 fax +41 91 814 44 35 e-mail can-sc@ti.ch			Repubblica e Cantone Ticino

Il Consiglio di Stato

Ufficio federale delle strade USTRA
3003 Berna

e-mail: netzplanung@astra.admin.ch

Piano settoriale dei trasporti - Infrastruttura stradale Indagine conoscitiva presso i Cantoni (art. 19 OPT)

Gentili signore,
egregi signori,

vi ringraziamo per averci coinvolti nella consultazione relativa alla prima edizione del Piano settoriale dei trasporti - Infrastruttura stradale (SIN).

Il documento in consultazione, composto da una parte concettuale e da una progettuale (organizzata in schede di coordinamento), concerne l'infrastruttura stradale di competenza della Confederazione e va a completare il Piano settoriale dei trasporti, la cui parte programmatica è entrata in vigore nell'aprile del 2006.

1. Considerazioni generali

In generale questo Consiglio condivide l'intento della Confederazione di impegnarsi a garantire sul territorio nazionale le premesse per un traffico motorizzato funzionale, ecologico, efficiente dal profilo energetico e sicuro per le persone e le merci. Sosteniamo pure l'obiettivo di aumentare le quote di mobilità lenta e di trasporto pubblico nel soddisfacimento complessivo della domanda di mobilità, in quanto la rete delle strade nazionali, sebbene svolga e continuerà a svolgere un ruolo essenziale, è sempre più sollecitata e perturbata da diffusi fenomeni di congestione. Il potenziamento della rete ferroviaria è pure determinante per favorire il trasferimento del traffico merci dalla strada alla rotaia e contribuire in tal modo a preservare le capacità per il traffico leggero, migliorare la sicurezza e contenere le emissioni nocive.

Concordiamo pure con i principi di pianificazione, che prevedono, quali interventi prioritari, l'ottimizzazione della rete esistente e il miglioramento della sua efficacia rispetto alla costruzione di nuove vie di comunicazione.

Si condivide infine il principio secondo il quale la gestione delle strade nazionali debba essere coordinata con gli obiettivi dello sviluppo territoriale, garantendo un buon livello di accessibilità ed evitando gli effetti indesiderati dello sviluppo edilizio diffuso. Così facendo si potranno contenere anche gli effetti negativi sull'aria e i carichi fonici imputabili al traffico veicolare.

Il riferimento al Progetto territoriale Svizzera è ritenuto corretto ed è apprezzato.

Abbiamo rilevato che i contenuti del SIN non tengono conto dell'estensione della rete delle strade nazionali prevista dall'aggiornamento del Decreto sulla rete delle strade nazionali e dal FOSTRA. In particolare, nel SIN non appaiono né il collegamento A13 Bellinzona-Locarno-Ascona né il collegamento Mendrisio-Stabio-Gaggiolo. Chiediamo pertanto di inserire i due collegamenti nel SIN con due schede specifiche.

Inoltre segnaliamo che la parte programmatica del Piano del 26 aprile 2006 deve essere aggiornata, modificando lo stato dell'iter decisionale del collegamento A2-A13 da "aperto" a "accertamenti in corso" e la fase di coordinamento da IP a RI in quanto il progetto generale è in fase d'elaborazione, secondo un tracciato concordato con l'Autorità federale.

Abbiamo constatato che il nuovo svincolo di Sigirino è menzionato nella parte concettuale del Piano (capitolo 4). Al momento è in fase di allestimento il Piano generale. Siamo del parere che, in analogia all'allacciamento di Bellinzona, anche questo progetto debba essere trattato in una scheda di coordinamento specifica.

2. Aspetti da considerare nelle fasi successive

Di seguito sono elencati gli aspetti che il Consiglio di Stato ritiene sensibili e che vanno considerati e approfonditi nelle fasi successive.

Paesaggio, territorio - coinvolgimento del Cantone

La costruzione di nuove infrastrutture stradali genera impatti sul paesaggio e impulsi per lo sviluppo edilizio, con potenziali effetti indesiderati sull'ambiente. Al fine di non compromettere gli obiettivi della pianificazione territoriale e della tutela del paesaggio, è necessario elaborare i progetti in stretta collaborazione con le autorità cantonali competenti.

Ricordiamo in particolare che il prospettato intervento per il potenziamento della capacità tra Lugano e Mendrisio interessa il ponte diga di Melide, un comparto territoriale che conosce una elevatissima concentrazione di traffico stradale e ferroviario e risulta estremamente delicato dal profilo paesaggistico.

La progettazione ne dovrà tenere adeguatamente conto attraverso il necessario accompagnamento paesaggistico-architettonico e l'adozione delle opportune misure fiancheggiatrici.

Inquinamento atmosferico

Si segnala la totale assenza della tematica riguardante la protezione dell'aria e questo nonostante l'infrastruttura stradale abbia notoriamente un'influenza rilevante. Se dal punto di vista dell'inquinamento atmosferico la fluidificazione del traffico è di principio accolta positivamente in quanto permette di ridurre in maniera effettiva le situazioni di *stop&go* (che notoriamente provocano emissioni di polveri e ossidi di azoto), occorre rilevare che l'ampliamento e la realizzazione di nuove infrastrutture stradali potrebbe causare un aumento generalizzato del traffico, con conseguente incremento delle emissioni. Si rischierebbe pertanto di annullare i benefici per la qualità dell'aria apportati dalla temporanea fluidificazione del traffico. Ciò potrebbe comportare inoltre una saturazione della rete stradale subordinata alle strade nazionali – con conseguente aumento delle immissioni, foniche e atmosferiche – nelle zone densamente popolate.

Considerate le ripercussioni dell'inquinamento atmosferico sulla salute e la frequenza del superamento dei limiti delle emissioni, in particolare nella regione del Mendrisiotto, questa problematica risulta importante per il nostro territorio. Si ritiene pertanto necessario, in analogia con quanto fatto per i temi sul risanamento fonico, sulla prevenzione degli incidenti rilevanti e sui corridoi faunistici, l'allestimento di un capitolo che affronti il tema dell'inquinamento atmosferico, descrivendo la situazione attuale, gli obiettivi (tra i quali il rispetto dei limiti di immissione) e i provvedimenti atti a raggiungere detti obiettivi.

Risanamento fonico e protezione dall'inquinamento acustico

È apprezzato l'approccio preventivo che si intende considerare, in particolare, per i progetti futuri, scegliendo come riferimento il limite di capacità dell'impianto e non più le previsioni di traffico. Ciò permette, tra l'altro, di ottemperare al principio di prevenzione dell'art. 11 della Legge federale sulla protezione dell'ambiente (LPAmb).

La costruzione di nuove strutture o di nuovi raccordi stradali dovrà rispettare le norme ambientali in materia di inquinamento fonico. Lo stesso principio deve valere per gli impianti stradali esistenti che potrebbero subire una maggior sollecitazione.

L'intenzione generale di accorpare dove possibile gli impianti delle strade nazionali con altri presenti sul territorio può essere interessante dal profilo territoriale ma potrebbe avere anche degli effetti indesiderati sul rumore. Si dovrà pertanto fare in modo che tale provvedimento abbia effettivamente effetti positivi auspicati. Per cercare di limitare gli effetti negativi è determinante attuare delle efficaci misure di accompagnamento, elencate nel documento in consultazione (cap.4.9, parte concettuale). Tra queste, valutiamo positivamente in particolare la posa di pavimentazione fonoassorbente adeguata sui tratti autostradali che attraversano i centri abitati.

Per risolvere le criticità sull'asse Lugano-Mendrisio, gli interventi futuri prevedono l'allargamento a tre corsie di marcia per direzione dell'autostrada tra Lugano Sud e la galleria del S. Salvatore e il potenziamento dell'infrastruttura esistente sul ponte diga di Melide (scheda di coordinamento 6.2). Conformemente all'Ordinanza federale contro l'inquinamento fonico (OIF), sarà necessario definire con chiarezza se gli interventi messi in atto sono considerati come nuovo impianto oppure come impianto fisso modificato e, successivamente, rispettare le specifiche disposizioni in materia.

Cantieri stradali

I cantieri stradali, che saranno operativi nella fase di costruzione, potrebbero determinare un carico fonico e delle ripercussioni sull'igiene dell'aria, anche prolungate nel tempo. Per questo motivo dovranno essere applicate con rigore le normative ambientali in materia. Per il trasporto di materiale di cantiere si chiede che venga utilizzato prioritariamente il trasporto su ferrovia rispetto a quello stradale. Riteniamo pertanto necessario ancorare tale provvedimento nei principi di pianificazione (cap.3).

Sicurezza/ Prevenzione degli incidenti rilevanti

Per alcuni tratti autostradali ticinesi si prospetta la trasformazione della corsia di emergenza in una corsia di scorrimento, ciò che di principio condividiamo. Va tuttavia verificata la base legale e garantita la sicurezza dell'utente rispettivamente la possibilità d'intervenire in caso di necessità ai sensi dell'Ordinanza sulla protezione contro gli incidenti rilevanti (OPIR)¹. Il Piano settoriale dei trasporti ne deve tener conto.

Superfici per l'avvicendamento delle colture SAC

Il principio relativo alla preservazione delle SAC e del compenso in caso di un loro utilizzo è accolto favorevolmente. A pag. 20 del documento si indica che *Per riparare eventuali danni arrecati a tali luoghi, la Confederazione collabora con i Cantoni al fine di predisporre le opportune misure di protezione, ripristino, sostituzione e/o manutenzione, nonché assicurare la disponibilità delle superfici necessarie a tali scopi. Nel quadro dei progetti esecutivi, l'organo incaricato della pianificazione si coordina con le autorità federali, cantonali e comunali per stabilire l'ubicazione delle misure compensative [...].* Il Consiglio di Stato chiede di esplicitare che laddove si prevede la sottrazione di superfici SAC, sarà compito della Confederazione provvedere a compensarle. A questo proposito segnaliamo l'importanza di una collaborazione tempestiva tra Confederazione e Cantone.

¹ Allegato 2.4 OPIR (814.012), che impone di concepire la costruzione delle vie di comunicazione in modo tale che le sollecitazioni prevedibili in caso di incidente rilevante non abbiano ulteriori gravi conseguenze, così come di munire le vie di comunicazione dei necessari dispositivi tecnici di sicurezza e provvedimenti edilizi, tecnici e organizzativi di protezione.

3. Osservazioni particolari

Parte concettuale

A pagina 67, terzo paragrafo, chiediamo di modificare la frase relativa al ponte-diga di Melide nel modo seguente: ~~Il potenziamento~~ l'ampliamento del ponte-diga di Melide sarà invece realizzato prevalentemente sfruttando l'infrastruttura esistente.

La scheda di coordinamento 6.3 non appare nella Figura 25 a pag. 53 ma appare invece nella Figura 24 a pag. 52, che presenta gli stessi contenuti. Non è chiaro il perché di questa incongruenza.

Scheda di coordinamento SC6.1 Bellinzona

Nella parte "Indicazioni sulle determinazioni" non è indicato che l'allacciamento N2 a Bellinzona figura nel Piano direttore cantonale (scheda R/M4 Agglomerato del Bellinzonese). Si chiede di inserire questa informazione.

Nella parte "Oggetto della scheda" chiediamo di modificare la prima frase nel modo seguente: Allacciamento N2 Bellinzona: Costruzione del semisvincolo di Bellinzona Centro con una rotonda ed una rampa e rampe di raccordo verso/da sud.

Scheda di coordinamento SC6.2 Lugano Sud-Mendrisio

Nella parte "Funzione e giustificazione" chiediamo di modificare l'ultima frase nel modo seguente: Il progetto di potenziamento della tratta (in totale ca. 15 km), comprende la costruzione della terza canna per la galleria del San Salvatore e per la galleria San Nicolao, mentre l'aumento della capacità sul ponte-diga di Melide e la sulla tratta tra Maroggia e Mendrisio è ottenuto tramite l'impiego della corsia di emergenza.

4. Partecipazione alla consultazione pubblica

Il Consiglio di Stato, per il tramite della Sezione dello sviluppo territoriale del Dipartimento del territorio, ha coinvolto nella consultazione tutti i Comuni del Cantone e la popolazione dal 17 marzo al 12 maggio 2017.

Sono giunte le prese di posizione dei Comuni di Caslano, Chiasso, Claro, Cugnasco-Gerra, Locarno, Melano, Mendrisio, Origgio, S. Antonino, Serravalle e Stabio.

Una sintesi e copia di tutte le prese di posizione è allegata alla presente.

In generale si constata che la consultazione, oltre a raccogliere segnali di apprezzamento per l'auspicato potenziamento della rete autostradale, ha fatto emergere alcune preoccupazioni relative principalmente agli effetti sul traffico sulla rete delle strade cantonali e sull'ambiente (inquinamento fonico e atmosferico).

Si segnala il fatto che i collegamenti A2-A13 Locarno-Bellinzona e Mendrisio-Stabio-Gaggiolo non figurano nel SIN, nonostante siano oggetto della parte programmatica del Piano settoriale dei trasporti del 26 aprile 2006 e siano incluse nell'elenco delle nuove strade cantonali acquisite nella rete delle strade nazionali in base all'aggiornamento del Decreto federale sulla rete delle strade nazionali.

5. Conclusioni

Visto quanto sopra, lo scrivente Consiglio condivide l'impostazione del Piano settoriale dei trasporti - Parte infrastruttura stradale, con le riserve e richieste formulate ai punti 1-3.

Il Consiglio di Stato ritiene in particolare necessario che il SIN contempli anche i nuovi tratti di strade nazionali previsti dall'aggiornamento del Decreto federale sulla rete delle strade nazionali approvato in parallelo al nuovo fondo di finanziamento FOSTRA. Chiede quindi di inserire nel Piano settoriale dei trasporti - Parte infrastruttura stradale, il collegamento autostradale A2-A13 Locarno-Bellinzona e la superstrada Mendrisio-Stabio-Gaggiolo.

Cogliamo inoltre questa occasione per segnalare che la parte programmatica del Piano settoriale dei trasporti del 26 aprile 2006 deve essere aggiornata, modificando lo stato dell'iter decisionale del collegamento A2-A13 Piano di Magadino da "aperto" a "accertamenti in corso" e la fase di coordinamento da IP a RI.

Una scheda di coordinamento specifica va allestita per lo svincolo di Sigirino.

Gradite, gentili signore ed egregi signori, i nostri più distinti saluti.

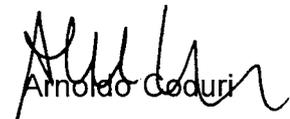
PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente:



Manuele Bertoli

Il Cancelliere:



Arnaldo Coduri

Copia p.c. (unicamente per e-mail):

- Ufficio federale dello sviluppo territoriale (info@are.admin.ch)
- Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità (dt-dstm@ti.ch)
- Sezione dello sviluppo territoriale (dt-sst@ti.ch)
- Divisione dell'ambiente (dt-da@ti.ch)
- Divisione delle costruzioni (dt-dc@ti.ch)
- Deputazione ticinese alle camere federali (can-relazioniesterne@ti.ch),
- Pubblicazione in Internet

Allegati: sintesi e copia di tutte le osservazioni pervenute (solo al destinatario)