

Messaggio

numero

6147

data

2 dicembre 2008

Dipartimento

TERRITORIO

Concerne

Concessione di un credito massimo di CHF 1'400'000.-- per l'allestimento di uno studio pianificatorio del collegamento stradale A2-A13 (elaborazione di varianti)

Signor Presidente,
signore e signori deputati,

dopo la bocciatura della variante di tracciato denominata “variante '95” il Dipartimento del territorio ha cercato con i diversi attori interessati di definire una nuova strategia di lavoro, per trovare una soluzione al problema dell'allacciamento del Locarnese alla rete delle strade nazionali.

Con questo Messaggio si chiede lo stanziamento di un credito per l'assegnazione dei mandati necessari per la definizione di alcune varianti di collegamento, da sottoporre all'Autorità federale, allo scopo di favorirne la realizzazione nell'ambito della futura rete delle strade nazionali.

Dal 1° gennaio 2008 la Confederazione ha infatti assunto tutte le competenze e gli oneri in materia di strade nazionali e, nel caso in cui la strada in oggetto verrà inserita nella rete delle strade nazionali come da proposta del Consiglio federale del 26 aprile 2006 (Piano settoriale dei trasporti), toccherà ad essa progettare e finanziare la realizzazione. A questo proposito, il Parlamento federale ha adottato nell'ottobre 2006 la Legge sul fondo infrastrutturale per il traffico d'agglomerato e la rete di strade nazionali, che prevede un credito di 8.5 miliardi di fr. per il completamento di quest'ultima.

Obiettivo del Consiglio di Stato è quello di proporre entro il 2010 all'Autorità federale alcune varianti di tracciato, che possano raccogliere il maggior consenso possibile tra gli attori coinvolti e rispondere alle esigenze, non sempre concordanti, poste dalla promozione economica, dalla pianificazione territoriale, dalla pianificazione del traffico e dalla protezione dell'ambiente e del paesaggio.

I tracciati che verranno proposti alla Confederazione dovranno soddisfare al meglio i seguenti obiettivi:

- il miglioramento delle condizioni di mobilità:
 - il collegamento tra l'A2 e il Locarnese.
 - lo sgravio del traffico parassitario per l'intero comprensorio di studio.
- la salvaguardia dell'ambiente (miglioramento della situazione ambientale, in particolare rumore e inquinamento in tutto il comparto).
- la valorizzazione delle risorse territoriali (contributo al riordino territoriale).
- la salvaguardia dell'agricoltura (rispetto dell'integrità del territorio agricolo).

1. INTRODUZIONE

Il Piano regionale dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia (PTLV), elaborato tra il 1991 e il 1995 dalla Commissione intercomunale dei trasporti (CIT), prevede la realizzazione di un collegamento diretto del Locarnese con la rete autostradale nazionale.

L'obiettivo di allacciare direttamente il Locarnese alla rete delle strade nazionali è parte integrante del Piano Direttore cantonale (PD). Obiettivo no. 21 della revisione del PD adottato dal Gran Consiglio il 26 giugno 2007, recita: "Sostenere il completamento della rete delle strade nazionali con la realizzazione della Stabio est - Gaggiolo e l'allacciamento del Locarnese, e garantirne funzionalità e sicurezza".

Gli studi per il tracciato dell'allacciamento eseguiti tra il 1994 e il 2001 avevano portato a scegliere la variante '95. Tale variante è stata respinta in votazione popolare nell'autunno 2007. L'opposizione non si rivolgeva tanto sull'obiettivo dell'allacciamento in sé, quanto sul tracciato scelto.

Nell'aprile 2006 il Consiglio federale ha inserito il collegamento A2-A13 nella rete di base delle strade di importanza nazionale del Piano settoriale dei trasporti.

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 chilometri di strade, tra le quali la H406-H13 Bellinzona-Locarno¹.

2. ORGANIZZAZIONE DEI LAVORI DOPO L'ESITO DELLA VOTAZIONE POPOLARE

Dopo la votazione popolare fautori e contrari della Variante 95 hanno definito una nuova organizzazione di progetto per trovare una soluzione all'allacciamento del Locarnese alla rete delle strade nazionali. È stata istituita una Direzione politica di progetto (DPP), affiancata da un gruppo di accompagnamento tecnico (GAT) ed è stato designato un coordinatore di progetto (CP).

La DPP si compone:

- di un rappresentante del Consiglio di Stato, il Direttore del Dipartimento del territorio;
- del Presidente della Commissione regionale dei trasporti del Locarnese e Valli;
- del Presidente della Commissione regionale dei trasporti del Bellinzonese;
- del Presidente della Regione Locarnese e Vallemaggia;
- di due rappresentanti dei promotori del referendum;
- del Presidente dell'Unione Contadini Ticinese.

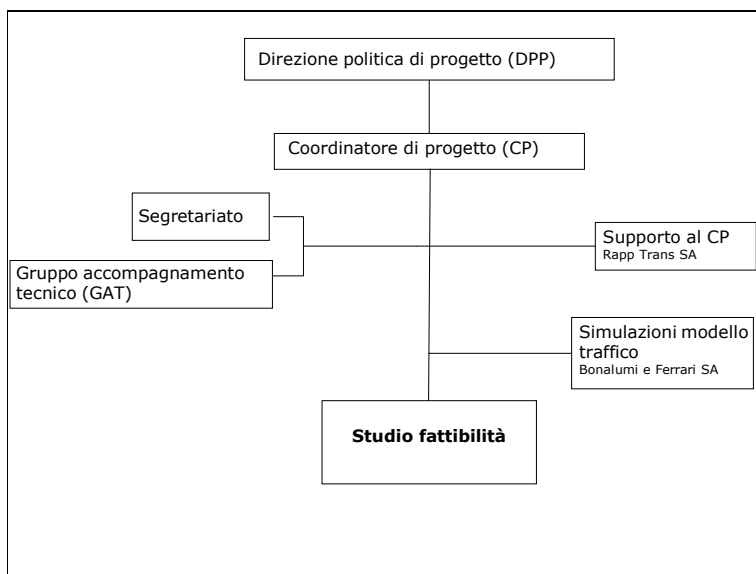
Nel Gruppo di accompagnamento tecnico (GAT) sono rappresentati, oltre al CP ed un delegato tecnico dei promotori del referendum, i servizi federali e cantonali interessati (Ufficio federale delle strade, Ufficio federale dell'ambiente, Servizi generali del Dipartimento del territorio, Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità, Divisione delle costruzioni, Sezione della mobilità, Sezione dello sviluppo territoriale, Ufficio natura e paesaggio, Ufficio protezione dell'aria).

¹ H406: Bivio di Quartino – raccordo N2 Bellinzona sud. H13: Bivio di Quartino – Confine nazionale Valmara. Secondo la definizione dell' allegato 2 dell'Ordinanza concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata (OUMin, RS 725.116.21).

Nella fase di lavoro principale - l'accompagnamento dell'elaborazione delle varianti e il loro confronto e valutazione - verranno coinvolti specialisti su aspetti specifici e/o per verifiche tematiche (Commissione del paesaggio, aspetti urbanistici, ecc.).

Si tratta di garantire in questo modo un'elevata qualità del lavoro, tale da fornire uno spettro di soluzioni di riferimento omogenee.

La nuova organizzazione di progetto (per la descrizione dei compiti si veda l'**allegato**) è sintetizzata nello schema sottostante:



Durante il 2008, la DPP si è riunita 7 volte e il GAT 4 volte. Questi incontri hanno permesso di definire gli obiettivi del nuovo collegamento, le varianti da studiare, il capitolato d'onori e il programma di lavoro e l'organizzazione di progetto. La DPP ha inoltre definito le modalità di gestione dell'informazione. È stato pure discusso uno studio commissionato dalla Divisione delle costruzioni che individua possibili miglioramenti a breve-medio termine dell'attuale collegamento. Parimenti si è preso atto degli interventi a breve-medio termine per il potenziamento dei trasporti pubblici.

3. MANDATI NECESSARI

Per raggiungere gli obiettivi entro il 2010 è necessario far capo a supporti tecnici esterni. Sono previsti i seguenti mandati, di cui alcuni già attivati in ragione dei tempi ristretti per concludere i lavori:

3.1 Mandato di coordinamento

È stato scelto l'ing. Matthias Neuenschwander, professionista con lunga esperienza nella gestione di grandi progetti.

3.2 Mandato per l'aggiornamento puntuale del modello del traffico cantonale tra Locarno e Bellinzona e l'elaborazione delle scenario "trend"

È stato incaricato, con Risoluzione governativa n. 3689 del 9 luglio 2008, lo studio Bonalumi e Ferrari SA di Giubiasco. Per l'esecuzione delle elaborazioni con il modello del traffico, è stato stanziato un credito di fr. 41'300.-.

Lo studio con il modello del traffico prevede l'elaborazione dei seguenti scenari:

- stato attuale (TFM e OPS 2007);
- scenario 2020 senza collegamento A2-A13;
- scenario 2020 per tutte le varianti di collegamento considerate.

La Sezione della mobilità assicurerà i contatti e la coordinazione tra lo studio Bonalumi e Ferrari e quello a cui sarà assegnato lo studio di fattibilità.

3.3 Mandato per lavori preparatori dello studio di varianti e la gestione della procedura di assegnazione del mandato principale (gruppo interdisciplinare per lo studio di varianti)

Allo studio RappTrans di Zurigo è stato affidato questo mandato con Risoluzione governativa n. 3690 del 9 luglio 2008.

I lavori preparatori si basano sullo schema proposto dalla norma VSS 640.027 concernente gli studi di pianificazione; sono stati svolti i seguenti compiti:

- a. raccolta, aggiornamento e sintesi documentazione di base (dati traffico, natura del terreno, piani direttori, piani regolatori comunali, ecc.);
- b. analisi della situazione e formulazione dei problemi;
- c. elenco degli obiettivi e dei condizionamenti;
- d. definizione delle basi di progettazione (regime di traffico, caratteristiche di base, ecc);
- e. collaborazione alla definizione del tipo di concorso, dei criteri e del sistema di valutazione e all'allestimento e valutazione della documentazione per il concorso e assistenza nella valutazione delle offerte.

L'importo di questo mandato ammonta a CHF 62'300.--.

3.4 Mandato per lo studio di varianti

Il 12 settembre 2008 il Dipartimento del territorio ha pubblicato sul Foglio ufficiale del Cantone Ticino e su quello svizzero un bando per l'assegnazione del mandato per uno studio pianificatorio di collegamento stradale A2-A13 (elaborazione di varianti).

Il concorso è assoggettato alla Legge cantonale sulle commesse pubbliche (LCPubb) del 20 febbraio 2001 e successive norme integrative e sarà aggiudicato nell'ambito di una procedura libera.

Oggetto della commessa è la prima fase di uno studio di pianificazione secondo la norma VSS no. 640026. In questa prima fase si tratta di allestire uno studio di fattibilità atto a identificare e dimostrare la fattibilità di cinque varianti nel comprensorio di studio.

Per l'esecuzione del mandato sono richieste capacità tecniche nei seguenti settori:, pianificazione del territorio, ingegneria civile, ambiente, pianificazione e tecnica del traffico, economia dei trasporti e paesaggio.

Il mandato sarà aggiudicato al concorrente idoneo la cui offerta ottiene il punteggio massimo nella valutazione secondo i criteri di aggiudicazione.

Il concorso si è chiuso il 24 ottobre 2008 e ha visto la partecipazione di 7 consorzi. Sulla base delle offerte pervenute il costo del mandato può variare tra i 344'200.- e i 714'500.- franchi circa.

3.5 Mandato per il confronto delle varianti

Con questo mandato si dovranno confrontare le varianti risultate fattibili nella fase di studio precedente. Ci si baserà sul metodo di valutazione dell'Ufficio federale delle strade denominato WENIS (Weiterentwicklung des Nationalstrassennetzes Indikatorensystem). Se necessario si farà pure capo a delle consulenze specifiche e tematiche.

Questa metodologia è stata sviluppata sulla base dei criteri dello sviluppo sostenibile adottati dal Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, delle energie e delle telecomunicazioni.

3.6 Mandati per l'individuazione e l'attuazione di possibili miglioramenti a breve-medio termine delle rete stradale esistente

Con la risoluzione governativa no. 6727 del 19 dicembre 2007 è stato attribuito allo studio d'ingegneria Francesco Allievi di Ascona il mandato per una valutazione globale del traffico nel Piano di Magadino e la ricerca di possibili migliorie da attuare a breve-medio termine. L'importo di questo mandato ammonta a fr. 65'357.-.

Sulla base delle soluzioni scaturite dallo studio preliminare, si è poi incaricato lo stesso studio d'ingegneria con risoluzione governativa no. 4069 del 19 agosto 2008 di eseguire la progettazione di massima delle possibili opere di miglioria della viabilità individuate. L'importo di questo mandato ammonta a fr. 30'854.-.

Infine si stima che le spese necessarie sino alla pubblicazione delle opere ammontano a ca. fr. 65'000.-.

Il credito complessivo richiesto con questo Messaggio ammonta quindi a CHF 1'400'000.-, come sintetizzato nella tabella sottostante.

Mandato CP	100'000.-- ¹⁾
Mandato modello del traffico	41'300.--
Mandato lavori preparatori, bando e analisi offerte	62'300.--
Mandato studio di fattibilità (elaborazione varianti)	da 344'200.- a 714'500.- ²⁾
Mandato confronto varianti e verifiche tecniche puntuali e tematiche	140'000.-- ¹⁾
Mandato valutazione globale del traffico sul piano di Magadino in vista di miglioramenti a breve-medio termine	65'357.--
Mandato per la progettazione di massima degli interventi a breve/medio termine	30'854.--
Mandato per la progettazione definitiva degli interventi a breve/medio termine	65'000.-- ¹⁾
Imprevisti 15%	182'897.--
Totale (arrotondato)	1'400'000.--

1) Valore indicativo da definire in base all'avanzamento dei lavori e a specifiche trattative.

2) Il valore definitivo sarà stabilito in base alla delibera cresciuta in giudicato.

La richiesta di credito considera l'importo massimo in base alle offerte inoltrate per il mandato principale. Evidentemente, dopo la crescita in giudicato della delibera del mandato principale, l'importo di spesa verrà, se del caso, adeguato in funzione della decisione presa.

La Confederazione ha garantito la sua collaborazione ma non assume né rimborserà gli oneri assunti con questo credito.

4. PIANO DIRETTORE CANTONALE, LINEE DIRETTIVE E PIANO FINANZIARIO, CONSEGUENZE FINANZIARIE

Questa proposta è in sintonia con il PD cantonale e con gli obiettivi fissati nelle Linee direttive per il periodo 2008-2011 al capitolo 3 "Altri ambiti programmatici", in particolare nella scheda n°12 "Collegamento A2-A13".

La spesa è contemplata nel Piano Finanziario 2008-2011 del settore 62 Strade cantonali alla posizione 622.06 e collegata all'elemento WBS 781.59.2480.

Se le Camere federali, presumibilmente nel 2010, inseriranno il collegamento in oggetto nella rete delle strade nazionali, la progettazione successiva e la realizzazione andranno a completo carico della Confederazione.

In questa prospettiva non è prevista alcuna conseguenza finanziaria per i Comuni. La realizzazione proposta non ha conseguenze particolari sui conti di gestione corrente dello Stato, né sul personale.

5. CONCLUSIONI

Per favorire la scelta del tracciato e accorciare i tempi di realizzazione reputiamo importante svolgere un ruolo attivo nei confronti della Confederazione in vista dell'assunzione del collegamento in oggetto nella rete delle strade nazionali e nella tempistica della successiva realizzazione. La scelta del tracciato comporta l'esame di diverse varianti ed il loro confronto.

Questo lavoro comporta l'attribuzione di mandati a specialisti in diversi ambiti da condurre a conclusione entro la fine del 2009 in modo che si possa poi disporre del tempo necessario per una scelta coinvolgendo tutti gli attori interessati.

Vogliamo gradire, signor Presidente, signore e signori Deputati, l'espressione della nostra alta stima.

Per il Consiglio di Stato:

Il Presidente, M. Borradori
Il Cancelliere, G. Gianella

La DPP ha i seguenti compiti e competenze:

- definizione del programma di lavoro e dell'organizzazione di progetto;
- gestione dell'informazione e rapporti con i mass-media;
- definizione dei problemi relativi all'attuale collegamento e dei possibili miglioramenti a breve/medio termine;
- definizione degli obiettivi del nuovo collegamento;
- definizione delle varianti da studiare (nel rispetto delle norme federali);
- approvazione del capitolato d'oneri per lo studio a confronto delle varianti;
- accompagnamento dello studio e confronto delle varianti con:
 - ev. decisioni intermedie sulle varianti allo studio;
 - convalida dei risultati intermedi e finali;
- approvazione del Rapporto finale ed eventuali raccomandazioni all'indirizzo del Consiglio di Stato rispettivamente della Confederazione.

Il CP ha il compito di:

- stabilire il programma di lavoro della Direzione politica di progetto (DPP), ne prepara le sedute e ne coordina lo svolgimento;
- dare seguito ai compiti decisi dalla DPP in collaborazione con il Gruppo di accompagnamento tecnico;
- svolgere il monitoraggio e il controlling rispetto alle decisioni della DPP;
- coordinare il Gruppo di accompagnamento tecnico e lo svolgimento dei mandati esterni.

Il GAT ha l'onere di svolgere i compiti assegnati dalla DPP, e più segnatamente:

- preparare il capitolato d'oneri per l'assegnazione dei mandati esterni;
- analizzare e valutare le offerte degli operatori esterni, le sottopone alla DPP e prepara le proposte all'intenzione del committente (CdS);
- assistere gli operatori esterni nell'acquisizione dei dati nel settore della mobilità, del territorio e dell'ambiente;
- esprimere all'intenzione del coordinatore, rispettivamente della DPP, le valutazioni tecniche sugli elaborati e sulle proposte degli operatori.

Disegno di

DECRETO LEGISLATIVO

concernente la concessione di un credito di CHF 1'400'000.-- per l'assegnazione dei necessari mandati per il coordinamento della definizione di varianti del collegamento stradale del Locarnese (A2-A13) e l'elaborazione delle proposte in ambito interdisciplinare

Il Gran Consiglio
della Repubblica e Cantone Ticino

visto il messaggio 2 dicembre 2008 n. 6147 del Consiglio di Stato,

d e c r e t a :

Articolo 1

È approvato un credito di CHF 1'400'000.-- per l'assegnazione dei necessari mandati atti a definire varianti del collegamento stradale A2-A13 e l'elaborazione delle proposte in ambito interdisciplinare.

Articolo 2

L'importo è iscritto al conto degli investimenti del Dipartimento del territorio, Divisione delle costruzioni.

Articolo 3

Trascorsi i termini per l'esercizio del diritto di referendum, questo decreto è pubblicato nel Bollettino ufficiale delle leggi e degli atti esecutivi ed entra immediatamente in vigore.