

# Rapporto di maggioranza

numero

**6147 R1**

data

17 febbraio 2009

Dipartimento

TERRITORIO

Concerne

## **della Commissione della gestione e delle finanze e della Commissione speciale per la pianificazione del territorio sul messaggio 2 dicembre 2008 concernente la concessione di un credito massimo di fr. 1'400'000.- per l'allestimento di uno studio pianificatorio del collegamento A2-A13 (elaborazione di varianti)**

### **1. INTRODUZIONE**

L'obiettivo di allacciare il Locarnese alla rete delle strade nazionali è parte integrante del Piano Direttore cantonale (PD) ed è stato confermato dal Gran Consiglio il 26 giugno 2007, al momento della revisione del PD.

Come noto, dal 1° gennaio 2008 la Confederazione ha assunto tutte le competenze e gli oneri in materia di strade nazionali.

Il Consiglio federale ha inserito, nell'aprile 2006, 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 km di strade, tra le quali la H406-H13 Bellinzona-Locarno.

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. Gli ampliamenti e la manutenzione delle strade nazionali sono coperti dal finanziamento speciale a favore del traffico stradale<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Il finanziamento delle infrastrutture di traffico in ambito stradale e ferroviario avviene attraverso tre fonti:

- il finanziamento speciale a favore del traffico stradale;
- il fondo FTP (destinato soprattutto al finanziamento dei grandi progetti ferroviari e Ferrovia 2000);
- il fondo infrastrutturale.

Il finanziamento speciale a favore del traffico stradale è alimentato dall'imposta sugli oli minerali, dal supplemento fiscale sugli oli minerali e dai proventi del contrassegno autostradale. Una parte delle entrate confluisce nel fondo di finanziamento dell'infrastruttura dei trasporti pubblici, un'altra nel fondo infrastrutturale.

Contrariamente a quanto indicato nel messaggio, il collegamento A2-A13 non sarebbe finanziato attraverso il fondo infrastrutturale, ma dal finanziamento speciale a favore del traffico stradale. A questo proposito, a dicembre 2008, il Consiglio federale ha indicato che a medio e lungo termine si andrà incontro a una lacuna di finanziamento, da ricondurre principalmente al fatto che, dal 1974, il supplemento fiscale sugli oli minerali non è più stato adeguato al rincaro, alla crescita dei costi di manutenzione e all'assunzione di compiti supplementari. A medio termine occorrerà pertanto aumentare tale supplemento; l'entità dell'aumento dipenderà essenzialmente dal futuro volume d'investimento per le strade nazionali e le infrastrutture dei trasporti pubblici.

Il Consiglio di Stato reputa opportuno 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.

A tal scopo, dopo la votazione popolare del settembre 2007 sulla *Variante 95*, bocciata dalla maggioranza dei ticinesi, il DT istituiva una nuova organizzazione di progetto, composta da due gremii: una Direzione politica di progetto (DPP) ed un Gruppo di accompagnamento tecnico (GAT), diretti da un coordinatore di progetto (CP).

In questi ultimi mesi, all'attenzione del Consiglio di Stato e del DT, detti gremii hanno definito gli obiettivi del nuovo collegamento, le varianti da studiare, il capitolato d'oneri, il programma di lavoro e l'organizzazione del progetto.

Con il presente messaggio, il Consiglio di Stato richiede ora la concessione di un credito massimo di CHF 1'400'000.00 per l'allestimento di uno studio pianificatorio del collegamento stradale A2-A13 e dunque l'elaborazione di varianti.

## **2. I MANDATI NECESSARI**

Per favorire la scelta del tracciato e accorciare i tempi di progettazione e dunque di realizzazione, esaminando e confrontando le diverse varianti, il Consiglio di Stato reputa necessario far capo a supporti tecnici esterni, attribuendo mandati a specialisti in diversi ambiti, da condurre a conclusione entro la fine del 2009.

Detta procedura è stata adottata in modo da raggiungere entro il 2010 l'obiettivo di un voto favorevole presso le Camere federali. Nel frattempo, il Consiglio di Stato intende pure disporre del tempo necessario per una scelta, coinvolgendo tutti gli attori interessati.

In ragione dei tempi ristretti, il Consiglio di Stato ha già attivato alcuni di detti mandati. Il DT ha pure già pubblicato un bando per l'assegnazione del mandato per uno studio pianificatorio di collegamento stradale A2-A13.

Da attribuire rimangono unicamente il mandato per il confronto delle varianti e le verifiche tecniche puntuali e tematiche ed il mandato per la progettazione definitiva degli interventi a breve-medio termine.

### **2.1 I mandati già attribuiti**

Il Consiglio di Stato ha già attribuito i seguenti mandati:

- a) il mandato di coordinamento di CHF 100'000.00, il cui valore indicativo è da definire in base all'avanzamento dei lavori e a specifiche trattative, è stato attribuito all'ing. Matthias Neuenschwander, professionista con lunga esperienza nella gestione di grandi progetti;
- b) il mandato per l'aggiornamento puntuale del modello del traffico cantonale tra Locarno e Bellinzona e l'elaborazione dello scenario "trend" di CHF 41'300.00 è stato attribuito allo studio Bonalumi e Ferrari SA di Giubiasco, con risoluzione governativa n. 3689 del 9 luglio 2008;
- c) il 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) di CHF 62'300.00 è stato attribuito allo studio RappTrans di Zurigo, con risoluzione governativa n. 3690 del 9 luglio 2008;

d) I mandati per l'individuazione e l'attuazione di possibili miglioramenti e breve-medio termine della rete stradale esistente di CHF 65'357.00 e CHF 30'854.00 sono stati attribuiti allo studio d'ingegneria Francesco Allievi di Ascona, con risoluzioni governative n. 6727 del 19 dicembre 2007 e n. 4069 del 19 agosto 2008.

La Commissione della gestione reputa che spetti al Consiglio di Stato completare detti mandati, attribuendo pure quello per la progettazione definitiva degli interventi a breve-medio termine di CHF 65'000.00, senza che il Gran Consiglio si esprima e decida in merito.

Comprendendo la necessità per il Consiglio di Stato ed il DT di agire in tempi ristretti, non essendo il Gran Consiglio organo di ratifica di risoluzioni governative e dipartimentali, decise nell'ambito delle competenze finanziarie del Governo e del Dipartimento, la Commissione della gestione chiede che i costi dei mandati già attribuiti siano contemplati nell'ambito della voce beni e servizi della gestione corrente dello Stato e dunque estrapolati dal credito oggetto del presente messaggio.

## **2.2 Il mandato per lo studio di varianti**

Come detto, il 12 settembre 2008 il DT ha pubblicato sul FUC e sul foglio ufficiale svizzero un bando per l'assegnazione del mandato per uno studio pianificatorio di collegamento stradale A2-A13 (elaborazione di varianti).

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 atto a identificare e dimostrare la fattibilità di cinque varianti nel comprensorio di studio.

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

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 varia da CHF 344'200.00 a CHF 714'500.00. Il massimo di CHF 714'500.00 è stato esposto da uno solo dei concorrenti mentre tutti gli altri si situano in una forchetta di ca. CHF 350'000.00 - 400'000.00.

Contro la decisione di delibera del Consiglio di Stato del 16 dicembre 2008 di CHF 355'312.40 al Consorzio Pianoforte di Canobbio sono stati inoltrati due ricorsi. La risoluzione governativa non è dunque ancora cresciuta in giudicato.

La Commissione della gestione ritiene che, alla luce delle offerte effettivamente pervenute, sia sufficiente per il credito oggetto del mandato di pianificazione un importo di CHF 400'000.00, con imprevisti del 15%, per un totale complessivo di CHF 460'000.00.

La Commissione chiede che lo studio di fattibilità preveda il declassamento a strada locale dell'attuale strada cantonale e quello di cinque varianti:

- la variante denominata *Panoramica*
- la variante denominata *nord-sud*, con il tracciato nord pedemontano e quello sud in tunnel da Quartino a Rivera (Bironico)
- la variante *a nord e a sud della ferrovia*

### **2.3 Il mandato per il confronto delle varianti**

Il Consiglio di Stato intende attribuire un mandato per il confronto delle varianti di CHF 140'000.00, il cui valore è indicativo ed è da definire in base all'avanzamento dei lavori e a specifiche trattative.

Con detto mandato, s'intende confrontare le varianti risultate fattibili nella fase di studio precedente, fondandosi sul metodo di valutazione dell'Ufficio delle strade denominato WENIS, sulla base dei criteri dello sviluppo sostenibile adottati dal Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, delle energie e delle telecomunicazioni.

Nel messaggio in esame, il Consiglio di Stato afferma che i mandati in questione debbano essere conclusi entro la fine del 2009, in modo da disporre del tempo necessario per una scelta, coinvolgendo tutti gli attori interessati.

Nell'ottica del migliore e maggiore consenso possibile, auspicato dallo stesso Consiglio di Stato e più volte richiamato dal DT e dalla DPP, la Commissione della gestione propone che al termine della fase iniziale destinata allo studio di fattibilità delle varianti segua pure un'ampia consultazione presso appunto tutti gli attori interessati: Comuni, Regioni, partiti, Unione contadini ticinese, rappresentanti dei promotori del referendum, in particolare.

La Commissione della gestione condivide la richiesta di credito di CHF 140'000.00 per il mandato di confronto delle varianti. Aggiungendo il 15% di imprevisti, come contemplato nel messaggio, si arriva ad un importo totale di CHF 161'000.00.

## **3. L'ESAME PIANIFICATORIO**

La Commissione della pianificazione del territorio ha proceduto all'esame pianificatorio di sua competenza.

### **3.1 Obiettivi pianificatori cantonali e rete delle strade nazionali**

Il collegamento stradale A2-A13 deve garantire l'allacciamento del Locarnese alla rete delle strade nazionali<sup>2</sup>.

Dal 1° gennaio 2008 la Confederazione ha assunto tutte le competenze e gli oneri in materia di strade nazionali. Il 2 luglio 2008 il Consiglio federale ha messo in consultazione un progetto che prevede di aggiungere alle rete delle strade nazionali circa 400 chilometri di strade cantonali esistenti; il collegamento stradale A2-A13 Bellinzona-Locarno è compreso nel progetto<sup>3</sup>. Nel 2010 le Camere federali procederanno all'adeguamento del decreto concernente le strade nazionali<sup>4</sup>.

---

<sup>2</sup> Cfr. Obiettivi pianificatori cantonali del Piano direttore, del 26.6.2007, obiettivo n. 21.

<sup>3</sup> Il Consiglio federale ha proposto di inserire nella rete delle strade nazionali i seguenti tratti stradali:

- H21, Martigny - Gran S. Bernardo
- H15, Sciaffusa - Thayngen
- H6, Berna/Schönbühl - Bienne
- H20, Neuchâtel - Le Locle - Col des Roches
- H223, Spiez - Kandersteg
- H509, Goppenstein - Gampel
- H338, (Hirzel) Baar - Wädenswil
- H394, Mendrisio - Stabio/Gaggiolo
- H406, H13, Bellinzona - Locarno
- H13, Kreuzlingen - Meggenhus
- Semiautostrada cantonale A53, Brütisellen - Wetzikon - Rüti
- Kantonale Autostrasse A53, Rüti ZH - Reichenburg
- H8, San Gallo - Winkeln - Appenzello

Gli ampliamenti e la manutenzione delle strade nazionali sono coperti dal finanziamento speciale a favore del traffico stradale<sup>5</sup>.

### 3.2 La necessità di proporre alcune varianti del collegamento A2-A13

Il Consiglio di Stato ha deciso di proporre alla Confederazione alcune varianti di tracciato, che possano raccogliere il maggior consenso possibile tra gli attori coinvolti. Per questo ha istituito una Direzione politica di progetto (DPP), un coordinatore di progetto (CP) e un Gruppo di accompagnamento tecnico (GAT).

Considerato il numero di tratti stradali proposti dal Consiglio federale per la completazione della rete delle strade nazionali e i limiti del finanziamento speciale a favore del traffico stradale, questa scelta dovrebbe permettere di guadagnare tempo.

Negli ultimi decenni il collegamento A2-A13 è stato oggetto di numerosi studi, proposte e discussioni<sup>6</sup>. Oltre alla variante '95, caduta nella votazione popolare del 30 settembre 2007, erano in particolare state approfondite la variante '98, proposta dalla Commissione mobilità<sup>7</sup>, e la variante in galleria<sup>8</sup>.

L'Ufficio federale delle strade (USTRA) vuole che si studi un fascio di varianti sulle quali il Cantone potrà esprimere una o più preferenze. Per valutare i progetti di infrastrutture stradali secondo i principi dello sviluppo sostenibile, l'USTRA ha elaborato il metodo di valutazione NISTRA<sup>9</sup>.

- 
- H18, Delémont Est - Hagnau
  - H17, Niederurnen - Glarus
  - H2, Pratteln - Liestal
  - H5, Aarau - Aarau est
  - H417, H3, Thusis - Silvaplana
  - H10, Thielle - Morat

Non sono ancora tenuti in considerazione gli adeguamenti relativi agli agglomerati di Basilea, Berna, Ginevra, Losanna, Lugano, Lucerna, San Gallo, Winterthur e Zurigo. Queste modifiche saranno effettuate in un secondo tempo nel quadro dei messaggi programmatici concernenti il traffico d'agglomerato e l'eliminazione delle insufficienze di capacità sulle strade nazionali.

<sup>4</sup> Attualmente la rete delle strade nazionali è definita dal [decreto federale del 21 giugno 1960](#).

<sup>5</sup> Il finanziamento delle infrastrutture di traffico in ambito stradale e ferroviario avviene attraverso tre fonti:

- il finanziamento speciale a favore del traffico stradale;
- il fondo FTP (destinato soprattutto al finanziamento dei grandi progetti ferroviari e Ferrovia 2000);
- il fondo infrastrutturale.

Il finanziamento speciale a favore del traffico stradale è alimentato dall'imposta sugli oli minerali, dal supplemento fiscale sugli oli minerali e dai proventi del contrassegno autostradale. Una parte delle entrate confluisce nel fondo di finanziamento dell'infrastruttura dei trasporti pubblici, un'altra nel fondo infrastrutturale.

Contrariamente a quanto indicato nel messaggio, il collegamento A2-A13 non sarebbe finanziato attraverso il fondo infrastrutturale, ma dal finanziamento speciale a favore del traffico stradale. A questo proposito, a dicembre 2008, il Consiglio federale ha indicato che a medio e lungo termine si andrà incontro a una lacuna di finanziamento, da ricondurre principalmente al fatto che, dal 1974, il supplemento fiscale sugli oli minerali non è più stato adeguato al rincaro, alla crescita dei costi di manutenzione e all'assunzione di compiti supplementari. A medio termine occorrerà pertanto aumentare tale supplemento; l'entità dell'aumento dipenderà essenzialmente dal futuro volume d'investimento per le strade nazionali e le infrastrutture dei trasporti pubblici.

<sup>6</sup> Cfr. Piano comprensoriale del Piano di Magadino, Scheda settoriale A.12, Mobilità sul Piano di Magadino, Situazioni, problematiche, conflitti, Antefatti.

<sup>7</sup> La Commissione mobilità riuniva i rappresentanti dei diversi attori pubblici e privati. Questa commissione aveva il compito di verificare se fosse possibile raggiungere un accordo politico generale. In seguito alla reazione del Comune di Magadino (in particolare degli abitanti della frazione di Cadepezzo), il Dipartimento del territorio era però ritornato sulla variante '95 (cfr. messaggio del Consiglio di Stato 5258 del 28.5.2002, punto 7.2.3 lett. a).

<sup>8</sup> La variante in galleria era stata oggetto di un'analisi comparativa con la variante '95, condotta secondo criteri dello sviluppo sostenibile (cfr. messaggio del Consiglio di Stato 5258 del 28.5.2002, punto 7.2.1).

<sup>9</sup> Il metodo NISTRA (= Nachhaltigkeitsindikatoren für Strasseninfrastrukturprojekte) esiste dal 2003 ed è stato utilizzato durante una fase pilota per dei progetti di strade nazionali di grossa portata. Nel 2006 è stato aggiornato per integrare le esperienze della fase pilota e renderlo compatibile con le norme VSS (Associazione svizzera dei professionisti della strada e dei trasporti), in particolare con la norma di base relativa all'analisi costi/benefici (analisi KNA, SN 641 820). È possibile procedere alla valutazione NISTRA e all'analisi KNA per mezzo dello strumento Excel: eNISTRA (cfr. Manuale eNISTRA, Versione finale 13 giugno 2007, ECOPLAN su mandato dell'USTRA, disponibile in tedesco e francese).

Il metodo NISTRA non è obbligatorio. Deve comunque essere verificato l'impatto sull'economia, l'ambiente e la società e i provvedimenti proposti devono tenere conto della situazione territoriale e dei differenti modi di trasporto<sup>10</sup>.

Considerato il tempo trascorso dai precedenti studi e la recente evoluzione dei metodi di valutazione della sostenibilità, si condivide la decisione di procedere ad un nuovo studio di varianti, che sarà seguito dal confronto con il metodo usato dall'USTRA.

### **3.3 Gli obiettivi del collegamento**

Gli obiettivi del collegamento definiti dalla DPP sono:

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

La Commissione speciale per la pianificazione del territorio considera inoltre essenziale che vengano poste allo studio soluzioni fattibili, rispettose del territorio ma anche logiche ed efficienti dal punto di vista viario.

### **3.4 Il metodo di valutazione NISTRA e il modello del traffico**

Il metodo di valutazione NISTRA è impostato su una quarantina d'indicatori che riguardano la dimensione sociale, la dimensione economica e la dimensione ambientale<sup>11</sup>.

La valutazione comprende:

- un'analisi costi/benefici per gli effetti monetizzabili;
- dei punteggi delle dimensioni sociale, economica e ambientale per gli effetti non monetizzabili ma quantificabili;
- un'analisi descrittiva per tutti gli altri effetti che non possono essere né monetizzati né quantificati.

Gli elementi monetizzati, i tre punteggi e la descrizione qualitativa non sono aggregati. La valutazione NISTRA non vuole anticipare la discussione e la decisione politica, ma evidenziare i campi di tensione all'interno delle singole varianti<sup>12</sup>.

Il modello del traffico cantonale, che considera sia il traffico privato che il traffico pubblico, è stato aggiornato all'orizzonte 2020, con il semisvincolo di Bellinzona, le gallerie ferroviarie di base del S. Gottardo e del Monte Ceneri e la bretella Lugano-Locarno in esercizio.

---

Gli indicatori del metodo NISTRA corrispondono agli indicatori del metodo WENIS (= Weiterentwicklung des Nationalstrassennetzes Indikatorensystem) indicato al punto 3.5 del messaggio.

<sup>10</sup> Cfr. Ordinanza sulle strade nazionali (OSN) del 7.11.2007, art. 8 cpv. 2.

<sup>11</sup> Cfr. Manuale eNISTRA, punto 1.6.4, Indicatori NISTRA, tabella 1-4, pag. 28. (KNA = indicatori dell'analisi costi/benefici; GWUP = indicatori per i punti società, economia, ambiente; DES = indicatori descrittivi).

<sup>12</sup> In francese: rendre visible les domaines de tension qui sont liés à un projet précis. In tedesco: es werden die Spannungsfelder, die mit einem bestimmten Projekt verbunden sind, ersichtlich gemacht.

Lo scenario attuale, allestito sulla base dei conteggi del traffico<sup>13</sup>, presenta i seguenti volumi di traffico:

- sponda destra, Gudo 14'500 veicoli/giorno, Riazzino 16'600 veicoli/giorno;
- sponda sinistra, S. Antonino 32'800 veicoli/giorno, Quartino 28'600 veicoli/giorno;
- strada cantonale del Monte Ceneri 12'200 veicoli/giorno.

Lo scenario 2020, senza collegamento A2-A13, prevede i seguenti volumi di traffico:

- sponda destra, Gudo 14'900 veicoli/giorno, Riazzino 16'400 veicoli/giorno;
- sponda sinistra, S. Antonino 33'800 veicoli/giorno, Quartino 26'900 veicoli/giorno;
- strada cantonale del Monte Ceneri 11'100 veicoli/giorno.

Lo scenario 2020 considera l'evoluzione del sistema ferroviario Ticino-Lombardia.

Oltre alle zone direttamente interessate, il collegamento A2-A13 avrà un influsso sulla mobilità di tutto il Piano di Magadino (svincolo autostradale di Camorino, strade cantonali di sponda destra e di sponda sinistra, trasversali Gudo-Cadenazzo, Sementina-Giubiasco e Quartino-Riazzino) e del Monte Ceneri (strada cantonale, svincolo autostradale di Rivera).

### 3.5 Il perimetro di studio

La Direzione politica di progetto (DPP) ha deciso che il perimetro di studio - tra l'asse autostradale nella zona dello svincolo di Camorino e la rotonda dello Stradonino - è costituito da<sup>14</sup>:

- il ponte sul Ticino tra la rotonda dello Stradonino e Quartino;
- la linea ferroviaria Bellinzona-Luino, con una possibile eccezione in corrispondenza della zona industriale di Cadenazzo;
- l'autostrada del Ceneri, tra il piede della rampa e il portale nord della galleria.

L'indicazione che il tracciato debba rimanere a sud della linea ferroviaria Bellinzona-Luino è motivata con il fatto che questo limite coincide con il perimetro del Parco del Piano di Magadino.

Di fatto, la scelta di escludere a priori un tracciato a nord della linea ferroviaria Bellinzona-Luino restringe il ventaglio di possibili varianti. Sia nell'ambito dell'approvazione del Piano comprensoriale del Piano di Magadino<sup>15</sup>, che nella campagna che ha preceduto la votazione del 30 settembre 2007, un tracciato a nord della ferrovia era stato sostenuto da più parti come alternativa alla variante '95.

Il 30 settembre 2007 - con 40'822 sì (45,4%) e 49'090 no (54,6%)<sup>16</sup> - il popolo ticinese aveva chiaramente respinto la variante '95.

---

<sup>13</sup> Traffico feriale medio (TFM), lunedì-venerdì, 2007

<sup>14</sup> Il capitolato d'onori indica che sono da tenere in considerazione i seguenti punti fissi:

- rotonda Stradonino quale porta ovest del tracciato per tutte le varianti (inclusa);
- l'attraversamento del fiume Ticino in prossimità del ponte esistente tra Quartino e la rotonda dello Stradonino;
- gli sbocchi ad est dei tracciati per le varianti che non terminano sulle pendici del Monte Ceneri (allacciandosi all'autostrada o alla strada cantonale) devono situarsi tra lo svincolo di Bellinzona sud e Cadenazzo;
- le varianti devono restare a sud della ferrovia Bellinzona-Luino, fatto salvo il possibile attraversamento di parte della zona industriale attuale di Cadenazzo.

<sup>15</sup> I Comuni di Gerra Verzasca, Gordola, Gudo, Lavertezzo, il Patriziato di Cugnasco, come pure il rapporto di minoranza, avevano chiesto l'inserimento della variante '98 e lo stralcio della variante '95.

<sup>16</sup> Nei Comuni direttamente interessati dal collegamento il risultato era stato il seguente:

- Locarno           si 62,1%,   no 37,9%;
- Magadino        si 80,7%,   no 19,3%;
- Contone         si 59,7%,   no 40,3%;

Questo risultato non è dovuto solo alla presenza del Parco del Piano di Magadino, ma anche alla somma di altri motivi. Ad esempio, c'è chi è per principio contrario a qualsiasi nuova strada, oppure chi ha pensato che bocciando il collegamento A2-A13 quei soldi sarebbero finiti in una qualche altra opera stradale.

### 3.6 Informazione e partecipazione

Considerata la lunga storia che sta a monte del progetto e i tempi ristretti per presentare una o più proposte alla Confederazione, non è possibile garantire la partecipazione della popolazione interessata. È però importante che la popolazione sia informata compiutamente su un argomento per cui è stata chiamata a votare meno di due anni fa.

La mancanza di una rappresentazione grafica nel messaggio del Consiglio di Stato non ha certamente favorito la comprensione del tema.

La scelta della DPP di escludere soluzioni a nord della linea ferroviaria Bellinzona-Luino ha sollevato reazioni negative da parte di autorità comunali e di membri del Gran Consiglio. È inoltre ancora emersa la proposta di una galleria tra Quartino e Rivera-Bironico<sup>17</sup>.

Anche se la DPP comprende i due presidenti delle commissioni regionali dei trasporti, essa non può essere considerata come rappresentativa degli interessi dei Comuni, in particolare perché gli effetti del collegamento stradale non riguardano soltanto la mobilità e perché - per numero e per localizzazione geografica - gli abitanti di Quartino, Contone, Cadenazzo e S. Antonino non possono essere considerati in modo unitario<sup>18</sup>.

La Commissione è quindi del parere che il limite geografico dei corridoi da studiare deve sì considerare il risultato della votazione, ma anche le aspettative degli abitanti interessati. Si tratta di un aspetto importante della dimensione sociale.

---

• Cadenazzo	si 54,5%,	no 45,5%;
• S. Antonino	si 47,5%,	no 52,5%;
• Camorino	si 34,2%,	no 65,8%;
• Giubiasco	si 36,6%,	no 64,4%;
• Sementina	si 51,7%	no 48,3%.

Nei Comuni che avevano ricorso contro la scheda A.12 del Piano comprensoriale del Piano di Magadino il risultato è stato il seguente:

• Gerra Verzasca	si 43%,	no 57%;
• Gordola	si 58,5%,	no 41,5%;
• Gudo	si 45,4%,	no 54,6%;
• Lavertezzo	si 49,5,	no 50,5.

Negli altri maggiori centri del Cantone il risultato è stato il seguente:

• Bellinzona	si 36,2 %,	no 63,8%;
• Chiasso	si 38,5%,	no 61,8%;
• Lugano	si 43,5%,	no 56,5%;
• Mendrisio	si 36,2%,	no 63,8%.
•		

<sup>17</sup> La valutazione di una galleria tra Quartino e Rivera-Bironico era già stata richiesta da un'interpellanza del 19.4.2004 e da una mozione del 20.2.2006. Nella risposta all'interpellanza e, in particolare, nel messaggio 5869 del 19.12.2006 concernente il credito per il progetto di massima della variante '95 (poi respinto in votazione popolare), il Consiglio di Stato indicava che, dal punto di vista degli effetti sulla mobilità, il tracciato proposto preclude il raggiungimento di uno degli obiettivi prioritari del nuovo collegamento, che consiste nella riduzione del traffico attraverso gli abitati dei Comuni situati lungo le strade cantonali di sponda destra e di sponda sinistra del Piano di Magadino.

Inoltre il Consiglio di Stato rilevava anche che, proprio per la relazione Locarno-Lugano, il concetto di mobilità del Piano di Magadino si prefigge di offrire un importante salto di qualità dell'offerta di trasporto pubblico (collegamenti diretti, tempi di percorrenza drasticamente ridotti e orario cadenzato ogni 30' nelle ore di punta) grazie alla realizzazione della nuova bretella ferroviaria di Camorino. La motivazione addotta a favore della prospettata variante in galleria sarebbe quindi anche in evidente concorrenza con l'offerta di trasporto pubblico già decisa e in fase di realizzazione.

<sup>18</sup> A questo proposito il Manuale eNISTRA spiega che l'indicatore G311 - Aspetti legati alla partecipazione della popolazione - è ponderato per il numero di abitanti interessati.



### 3.7 Il Parco del Piano di Magadino

Il perimetro del Parco del Piano di Magadino è definito nel Piano comprensoriale (scheda settoriale A. 8) del 16 ottobre 2001. Ad eccezione della zona industriale di Cadenazzo, il perimetro del parco costeggia la linea ferroviaria Bellinzona-Luino. Nel 2008 sono stati avviati i lavori per l'elaborazione del Piano di utilizzazione cantonale del Parco del Piano di Magadino; la consultazione è prevista nel 2010.

Il Parco comprende la zona palustre d'importanza nazionale del Piano di Magadino<sup>19</sup>. Essa tocca la linea ferroviaria Bellinzona-Luino per ca. 500 m in territorio dei Comuni di Locarno e Magadino.

Il Parco del Piano di Magadino e la zona palustre d'importanza nazionale comprendono lo stagno Crugnoli Curti situato in territorio dei Comuni di Locarno e Magadino e iscritto nell'elenco delle paludi d'importanza nazionale<sup>20</sup>. Nel tratto di contatto con la linea ferroviaria Bellinzona-Luino la zona palustre e lo stagno si sovrappongono.

Il Cantone non ha la facoltà di modificare il perimetro delle zone palustri d'importanza nazionale, ma soltanto quella di precisarlo (***adattamento nell'ordine di poche decine di metri***) su scala più ridotta (Cfr ordinanza sulle zone palustri). Più compiutamente, nel messaggio 5258 del 28.5.2002 concernente la procedura di ricorso concernente la scheda A. Piano di Magadino del piano direttore, il Consiglio di Stato indicava che, «***secondo le direttive federali, tale precisazione permette un adattamento nell'ordine di al massimo poche decine di metri e deve avvenire nell'ambito dell'istituzione formale dell'area protetta tramite uno strumento pianificatorio che abbia carattere vincolante generale. Nel caso in esame tale strumento è rappresentato dal previsto piano di utilizzazione cantonale (PUC) con il quale sarà istituito il Parco del Piano di Magadino***». (messaggio, punto 2.1, Componenti naturali del territorio, Zona palustre)

La legge sulla protezione della natura e del paesaggio stabilisce che l'estinzione di specie animali e vegetali indigene dev'essere prevenuta mediante la conservazione di spazi vitali sufficienti e altri provvedimenti adeguati. Se, tenuto conto di tutti gli interessi, non è possibile evitare che gli interventi tecnici pregiudichino biotopi degni di protezione, chi opera l'intervento prende misure speciali onde assicurare la migliore protezione possibile, il ripristino o una sostituzione confacente<sup>21</sup>.

Nel 2005 il Cantone aveva allestito un rapporto sulle misure ordinarie di sostituzione confacente e sulle misure di compenso straordinarie<sup>22</sup>.

---

<sup>19</sup> Cfr. ordinanza sulla protezione delle zone palustri di particolare bellezza e di importanza nazionale (ordinanza sulle zone palustri) del 1° maggio 1996; allegato 1, N. 260 Piano di Magadino, Comuni di Cadenazzo, Cugnasco, Giubiasco, Gordola, Gudo, Locarno, Magadino, S. Antonino, Sementina, iscrizione del 1996.

<sup>20</sup> Cfr. ordinanza sulla protezione delle paludi d'importanza nazionale (ordinanza sulle paludi) del 7 settembre 1994, allegato 1, N. 2312 Stagno Crugnoli Curti, Comuni di Locarno e Magadino, iscrizione del 1994.

<sup>21</sup> Art. 18 cpv. 1 e 1ter LPN.

<sup>22</sup> Il messaggio del Consiglio di Stato 5869 del 19.12.2006 concernente la concessione dei crediti per l'allestimento progetto di massima del collegamento stradale A2-A13 e del progetto del Parco del Piano di Magadino indicava che l'attraversamento del parco e della zona palustre sarebbe stato possibile se fosse stata confermata l'importanza nazionale del collegamento, se la sua ubicazione fosse vincolata e se venisse assicurata la realizzazione di misure straordinarie volte a migliorare il bilancio naturalistico del comparto (5869, punto 2.1.2, Misure di compensazione straordinaria).

Per rispondere alle richieste della Confederazione, nel febbraio 2005 il Cantone aveva allestito un rapporto complementare alla scheda A del Piano direttore che distingueva le misure ordinarie di sostituzione confacente richieste dall'esame sull'impatto ambientale e le misure di compenso straordinarie. Quanto previsto avrebbe dovuto svolgersi parallelamente alla fase 2 del Rapporto d'impatto sull'ambiente del collegamento A2-A13, in modo da tener conto di eventuali adattamenti delle misure ordinarie (naturalistiche e agricole) e straordinarie (naturalistiche).

I possibili indirizzi per le misure di compensazione riguardavano:

a) la ristrutturazione delle golene del fiume Ticino

Tra Sementina e la foce ci sono due aree golenali che grazie al grado di conservazione e alla vicinanza costituiscono luoghi interessanti per potenziali misure di rivitalizzazione (Boschetti di Sementina e Ciossa Antognini). A queste aree si aggiunge il delta che potrà beneficiare del recupero di una dinamica naturale dopo lo smantellamento degli impianti del Silos Ferrari.

### 3.8 La complementarietà dei mezzi di trasporto

Il piano direttore cantonale incentiva la complementarietà e una più equilibrata ripartizione modale tra i diversi mezzi di trasporto<sup>23</sup>. La scheda settoriale sulla mobilità del Piano comprensoriale del Piano di Magadino comprendeva già delle indicazioni sul potenziamento dei trasporti pubblici, la politica dei posteggi e il traffico lento<sup>24</sup>.

La Direzione politica di progetto (DPP) ha confermato che la capacità globale della rete stradale del Piano di Magadino non deve essere aumentata<sup>25</sup>.

Con l'entrata in esercizio delle gallerie ferroviarie AlpTransit del S. Gottardo e del Ceneri nel 2017-2019, da Locarno, senza cambio, si potrà raggiungere Lugano in 22 minuti rispettivamente Zurigo in meno di 2 ore.

Sulla tratta Bellinzona-Locarno, oltre alle stazioni di Giubiasco, Cadenazzo, Riazzino, Gordola e Tenero, è allo studio lo spostamento della stazione di S. Antonino, verso i centri commerciali, e la costruzione di una nuova fermata a Minusio, in una zona ad elevata densità residenziale<sup>26</sup>.

Il trasporto pubblico su gomma sulle due sponde del Ticino comprende attualmente le seguenti linee:

- linea 311 Locarno-Cugnasco-Bellinzona [FART]
- linea 329 S. Antonino-Cadenazzo-Magadino-Dirinella [AT]
- linea 3 Bellinzona Stazione-Saleggi-S. Antonino [AT]

I programmi d'agglomerato del Locarnese (PALoc) e del Bellinzonese (PAB) costituiranno, di fatto, anche l'aggiornamento del Piano regionale dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia (PTLVM) e del Piano regionale dei trasporti del Bellinzonese (PTB). Gli scenari 2020 delle diverse varianti del collegamento A2-A13 dovranno evidentemente essere considerati nello sviluppo dell'offerta di trasporto pubblico su gomma.

---

b) il risanamento di siti inquinati

Il rapporto indica 10 siti di deposito (discariche) il cui risanamento, non obbligatorio in base all'Ordinanza sul risanamento dei siti inquinati, permetterebbe di recuperare a fini naturalistici e agricoli aree strategicamente importanti, in quanto situate in comparti di rilevanza ecologica (Bolle di Magadino, rete di biotopi sul Piano).

c) la valorizzazione del comparto agricolo e dei canali di bonifica

Le misure straordinarie di compensazione che interessano anche il comparto agricolo dovranno essere coordinate con i programmi di valorizzazione già in corso, in particolare il progetto di interconnessione delle superfici di compensazione ecologica 2003-2009 che coinvolge ca. 25 aziende. Le misure possono riguardare: il potenziamento di superfici estensive (prati e pascoli); l'impianto di siepi e boschetti e il completamento del reticolo ecologico; la creazione di mosaici di colture a favore di specie minacciate; interventi di valorizzazione formale del paesaggio agricolo.

Le misure di valorizzazione dei canali di bonifica, che costituiscono una fitta rete di elementi seminaturali, potranno interessare singole tratte o interi comparti. Uno studio degli anni '90 ha evidenziato i canali prioritari quali habitat acquatici e collegamenti ecologici (ca. 25 km lineari di canali).

<sup>23</sup> Cfr. obiettivo pianificatorio cantonale n. 18: «Si deve incentivare la complementarietà e una più equilibrata ripartizione modale tra i diversi mezzi di trasporto secondo il contesto territoriale e le loro caratteristiche tecniche, sostenendo in particolare: il trasporto pubblico tra e negli agglomerati, la mobilità combinata e il traffico lento e la gestione coordinata dei posteggi negli agglomerati.».

<sup>24</sup> Cfr. scheda A.12 del 16.10.2001, allegati 2,3,6. Per il potenziamento del trasporto pubblico l'allegato 2 indica le misure per il miglioramento del servizio ferroviario Locarno-Bellinzona (in buona parte già realizzate) e Locarno-Lugano-Chiasso-Milano (collegamento diretto attraverso la galleria del Ceneri), per il potenziamento dei servizi su gomma e per il coordinamento dei servizi pubblici ferroviari e stradali (titoli di trasporto, informazioni sull'offerta). Per i posteggi e il traffico lento, gli allegati 3 e 6 richiamano i principi definiti dai piani regionali dei trasporti. Nel frattempo, il 14.6.2005, il Consiglio di Stato ha adottato il Regolamento cantonale posteggi privati.

<sup>25</sup> La DPP ha specificato: quattro corsie di collegamento più eventualmente una corsia per il traffico pesante in caso di pendenze elevate (cfr. Capitolato d'oneri, punto 2.2).

<sup>26</sup> Cfr. revisione del Piano direttore, scheda M7 Sistema ferroviario regionale e transfrontaliero Ticino-Lombardia TILO.

Le misure fiancheggiatrici fanno parte del mandato di studio di varianti. Anche in funzione dell'entrata in esercizio di AlpTransit, si dovranno realizzare tempestivamente le misure atte a favorire lo sviluppo della mobilità combinata e del traffico lento<sup>27</sup>.

### 3.9 La promozione della Città-Ticino

Il piano direttore cantonale promuove l'integrazione del Cantone nella rete delle città svizzere e lombarde, la competitività della Città-Ticino quale sistema policentrico, il rafforzamento degli agglomerati, un uso parsimonioso e sostenibile del suolo, la definizione di poli di sviluppo regionali, la gestione dei grandi generatori di traffico e una rete di spazi verdi per lo svago e il tempo libero<sup>28</sup>.

La scheda settoriale sulla mobilità del Piano comprensoriale del Piano di Magadino comprendeva già delle indicazioni sui provvedimenti urbanistici e sul declassamento e la riqualifica della rete viaria regionale<sup>29</sup>.

Per questi motivi con il presente rapporto si propone il declassamento dell'attuale tracciato sulla sponda sinistra del Ticino. Ciò nell'intento di valorizzare un comparto già abitato, migliorando la qualità di vita all'interno dello stesso e promuovendo, come indicato al punto precedente, misure concrete atte a potenziare la rete di trasporti pubblici che nel Bellinzonese risulta ancora lacunosa.

### 3.10 Il fondo infrastrutturale e i programmi di agglomerato

Il Fondo infrastrutturale<sup>30</sup> consacra per la prima volta mezzi della Confederazione a favore di progetti concernenti l'insediamento e la mobilità negli agglomerati. I contributi federali

---

<sup>27</sup> Cfr. Rapporto della Commissione speciale per la pianificazione del territorio sugli Obiettivi pianificatori cantonali del Piano direttore, punto 10.6 Mobilità, Considerazioni particolari: «L'entrata in funzione delle gallerie ferroviarie del San Gottardo e del Monte Ceneri, con la bretella per Locarno, nel 2016-19, rappresenta l'occasione concreta per riequilibrare la ripartizione modale tra il trasporto privato motorizzato e il trasporto pubblico in Ticino. In funzione di questo evento si dovranno pianificare e realizzare tempestivamente tutte le misure atte a favorire lo sviluppo della mobilità combinata e del traffico lento.

Oltre alle infrastrutture (luoghi d'interscambio,...), si dovrà dedicare la massima attenzione anche alle misure di gestione del traffico, all'informazione, alla promozione e alla politica dei prezzi. In un Cantone in cui il trasporto pubblico non è ancora entrato nelle abitudini della maggioranza della popolazione, il prezzo del biglietto o dell'abbonamento rappresenta un elemento importante nella scelta del mezzo di trasporto.»

<sup>28</sup> Cfr. obiettivi pianificatori cantonali dell'ambito Rete urbana (n. 8-16). Per il Piano di Magadino, nei progetti di schede di Piano direttore messi in consultazione nel 2008, questi obiettivi sono concretizzati con i concetti territoriali dell'agglomerato locarnese (scheda R2) e dell'agglomerato bellinzonese (scheda R4), i poli di sviluppo economico di Riazzino e Giubiasco/Camorino (scheda R7), i comparti potenzialmente idonei per grandi generatori di traffico di Tenero, Riazzino e Cadenazzo-S. Antonino (scheda R8) e l'area di svago di prossimità del Piano di Magadino (scheda R9).

<sup>29</sup> Cfr. scheda A.12 del 16.10.2001, allegati 4 e 5. Per i provvedimenti urbanistici l'allegato 4 rimanda ai principi pianificatori per la revisione dei piani regolatori comunali contenuti nella scheda A.10 e ai piani regionali dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia (scheda 12.25.5 Pianificazione urbanistica a livello locale a sostegno della politica dei trasporti) e del Bellinzonese (scheda 12.22.1 Pianificazione urbanistica a sostegno della politica dei trasporti).

Per il declassamento e la riqualifica della rete viaria regionale l'allegato 5 indica una serie di interventi particolari (declassamento e la riqualifica della strada di sponda destra Riazzino-Cugnasco-Gudo-Sementina; declassamento e la riqualifica del tratto Quartino-Cadenazzo; declassamento e sistemazione urbanistica del rettilineo di Cadenazzo; declassamento e riqualifica del tratto Quartino-Riazzino; limitazione d'uso della trasversale Gudo-Cadenazzo) e richiama le misure di moderazione del traffico definite dai piani regionali dei trasporti.

<sup>30</sup> Cfr. legge federale del 6.10.2006 concernente il fondo infrastrutturale per il traffico d'agglomerato, la rete delle strade nazionali, nonché le strade principali nelle regioni di montagna e nelle regioni periferiche (Legge sul fondo infrastrutturale). Il Fondo ha una dotazione di 20.8 miliardi di franchi, per un periodo di 20 anni, di cui 6 miliardi destinati a investimenti per le infrastrutture destinate ai trasporti privati e pubblici negli agglomerati.

L'impiego di queste risorse deve basarsi su una visione globale della mobilità, che includa tutti i mezzi di trasporto, dia la priorità a misure di gestione e di carattere organizzativo piuttosto che a nuove infrastrutture, e sia coordinata con lo sviluppo degli insediamenti e la protezione dell'ambiente.

A partire dal 2011 la Confederazione sussidierà opere per la rete dei trasporti all'interno degli agglomerati fino a un massimo del 50% del costo preventivato. La quota di partecipazione federale verrà determinata sulla base del rapporto

per le infrastrutture di trasporto negli agglomerati vengono accordati sulla base di un programma d'agglomerato (PA).

I programmi d'agglomerato devono trattare il tema dei trasporti e quello degli insediamenti in modo integrato e considerare tutte le componenti della mobilità: traffico individuale motorizzato, trasporti pubblici e mobilità lenta<sup>31</sup>.

I programmi d'agglomerato devono inoltre perseguire: il miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto<sup>32</sup>; la promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti<sup>33</sup>; l'aumento della sicurezza del traffico<sup>34</sup>; la riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse<sup>35</sup>.

La prossima scadenza per la consegna di PA è stata fissata dalla Confederazione a fine 2011. Il Cantone e le CRT hanno annunciato l'inoltro dei PA per gli agglomerati di Bellinzona e Locarno.

Tutto il Piano di Magadino è compreso nei perimetri dei due PA. Il contatto è costituito dai confini tra i Comuni di Cadenazzo e Gudo da una parte (PAB) e i Comuni di Magadino, Locarno e Cugnasco-Gerra dall'altra (PALoc).

### **3.11 Concorso e capitolato d'oneri per lo studio pianificatorio**

Per l'assegnazione del mandato per uno studio pianificatorio di collegamento stradale A2-A13 (elaborazione di varianti)<sup>36</sup> è stato pubblicato un concorso sul Foglio ufficiale N. 74 del 12 settembre 2008. Hanno partecipato al concorso 7 consorzi ; le offerte presentavano dei costi tra fr. 344'200.- e fr. 714'500.-.

Il concorso chiede di allestire uno studio atto a identificare e dimostrare la fattibilità di cinque varianti nel comprensorio di studio. La DPP ha definito 4 corridoi geografici che dovranno essere studiati in merito alla fattibilità del tracciato<sup>37</sup>. L'operatore dovrà inoltre studiare una quinta variante che potrà essere una combinazione delle altre oppure qualcosa di completamente nuovo all'interno del perimetro di studio.

---

costi/ benefici delle misure previste. I contributi federali alle infrastrutture per i trasporti d'agglomerato non verranno erogati per singoli progetti, ma concessi globalmente ai programmi d'agglomerato. Il Cantone dovrà sottoscrivere una convenzione con la Confederazione per regolare la gestione dei finanziamenti.

<sup>31</sup> I programmi d'agglomerato devono inoltre: assicurare la partecipazione degli attori (istituzionali e non) e della popolazione; definire le competenze decisionali e il consolidamento vincolante del progetto; valutare il progetto dal profilo della mobilità, dell'urbanistica e dell'ambiente; monitorare i risultati.

<sup>32</sup> Tempi di percorrenza e qualità dei trasporti pubblici, code nel traffico stradale, accessibilità, intermodalità, qualità della mobilità pedonale e ciclistica.

<sup>33</sup> Concentrazione di attività presso i poli di sviluppo, sviluppo urbanistico e qualità di vita, soppressione degli effetti di cesura causati dalle infrastrutture di trasporto.

<sup>34</sup> Riduzione degli incidenti, del numero di morti e feriti e dei danni materiali.

<sup>35</sup> Inquinamento fonico, inquinamento dell'aria, emissioni di CO<sub>2</sub> e cambiamenti climatici, occupazione parsimoniosa del suolo, effetti di frazionamento di aree paesaggistiche da parte delle infrastrutture di trasporto.

<sup>36</sup> Il bando di concorso specifica che oggetto del mandato è la prima fase di uno studio di pianificazione secondo la terminologia adottata dalla norma VSS 640 026.

<sup>37</sup> Il capitolato d'oneri (punto 2.4.1) precisa le prime quattro varianti come segue:

- Una variante con allacciamento sul Monte Ceneri (autostrada o strada cantonale), all'interno del perimetro di studio.
- Una variante quale miglioria/potenziamento della strada di sponda sinistra esistente (H406).
- Una variante con percorso tra la strada di sponda sinistra esistente (H406) e la ferrovia Bellinzona-Luino (possibile eccezione: parte della zona industriale di Cadenazzo), con allacciamento ad est tra Cadenazzo e lo svincolo di Bellinzona sud.
- Una variante con percorso a sud della strada di sponda sinistra esistente (H406), con allacciamento ad est tra Cadenazzo e lo svincolo di Bellinzona sud.

Lo studio deve indicare i raccordi alla rete esistente, le misure fiancheggiatrici, i punti critici, la possibilità e l'opportunità di una realizzazione a tappe, gli effetti di traffico sulla rete stradale esistente e la stima dei costi (+/- 30%).

Lo studio delle varianti deve fornire indicazioni sul dimensionamento dell'opera e la localizzazione degli svincoli. Le varianti possono essere in galleria o avere tratti in galleria. Uno spostamento dello svincolo di Bellinzona sud è possibile, se giustificato da necessità del progetto (lo spostamento va considerato nello studio di fattibilità).

### **3.12 La ricerca del consenso**

La Direzione politica di progetto (DPP) ha lavorato in direzione della ricerca del consenso al suo interno ed è stata molto ermetica nell'informazione verso l'esterno. Non è stato allestito un concetto d'informazione. L'informazione ai Comuni interessati è prevista dopo l'adozione del credito da parte del Gran Consiglio. Questa impostazione non può essere condivisa.

Tutti i corridoi presentano evidenti vantaggi e svantaggi. A livello di studio di fattibilità è importante evidenziare i campi di tensione all'interno delle singole varianti, in modo da permettere un confronto oggettivo<sup>38</sup>. È importante sottolineare che qualora una variante non dovesse raggiungere un certo livello di consenso, ciò comporterebbe l'indebolimento della stessa a tutto vantaggio delle altre che ne risulterebbero specularmente rafforzate.

## **4. CONSEGUENZE FINANZIARIE**

La proposta di credito in oggetto 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 PF 2008-2011 del settore 62 *Strade cantonali* alla posizione 622.06 e collegata all'elemento WBS 781.59.2480.

## **5. CONCLUSIONI**

La Commissione della gestione e delle finanze e la Commissione speciale per la pianificazione del territorio propongono dunque di approvare il credito di CHF 621'000.00, arrotondato a CHF 650'000.00, per l'allestimento di uno studio pianificatorio del collegamento stradale A2-A13 (elaborazione di varianti) che contempli il declassamento a strada locale dell'attuale strada cantonale e quello di cinque varianti: la variante denominata *Panoramica*, la variante denominata *nord-sud*, con il tracciato nord pedemontano e quello sud in tunnel da Quartino a Rivera (Bironico) e la variante *a nord e a sud della ferrovia*.

---

<sup>38</sup> Il manuale eNISTRA, punto 1.7, Integrazione dell'analisi costi/benefici e della valutazione NISTRA nello studio di fattibilità, precisa che la definizione delle varianti di progetto e del perimetro d'influenza come pure le previsioni in materia di traffico avvengono al di fuori della valutazione NISTRA, nel quadro di una discussione politica. A questo proposito bisogna considerare il fatto che i lavori preliminari influenzano fortemente la qualità dei risultati NISTRA e devono pertanto essere eseguiti in modo molto accurato.

Esse propongono quindi che il Gran Consiglio approvi l'allegato decreto legislativo.

Per la Commissione gestione e finanze:

Fabio Bacchetta-Cattori, relatore  
Beltraminelli (con riserva) - Bignasca A. - Bobbià -  
Celio - Foletti - Gobbi N. - Merlini - Pinoja -  
Regazzi (con riserva) - Righinetti - Vitta

Per la Commissione speciale pianificazione del territorio:

Giacomo Garzoli, relatore  
Barra - Chiesa - Duca Widmer (con riserva) -  
Galusero - Gianora - Gobbi N. - Orsi - Paparelli -  
Rizza (con riserva) - Weber

Disegno di

## **DECRETO LEGISLATIVO**

**concernente la concessione di un credito di CHF 650'000.00 per l'allestimento di uno studio pianificatorio del collegamento stradale A2-A13 (elaborazione di varianti)**

Il Gran Consiglio  
della Repubblica e Cantone Ticino

- visto il messaggio 2 dicembre 2008 n. 6147 del Consiglio di Stato;
- visto il rapporto 17 febbraio 2009 n. 6147 R della Commissione della gestione e delle finanze e della Commissione speciale per la pianificazione del territorio,

**d e c r e t a :**

### **Articolo 1**

È approvato un credito di CHF 650'000.00 per l'assegnazione di un mandato atto a definire varianti del collegamento stradale A2-A13 .

### **Articolo 2**

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