

# Rapporto

numero

**7135 R**

data

16 febbraio 2016

Dipartimento

**TERRITORIO**

Concerne

## **della Commissione della gestione e delle finanze sul messaggio 21 ottobre 2015 concernente la concessione di un credito di fr. 9'600'000.- per l'allestimento del piano generale del collegamento stradale A2-A13**

### **1. RICHIESTA DEL MESSAGGIO**

Il Messaggio governativo – dando seguito alla richiesta formulata dalla mozione di Marco Passalia e cofirmatari «*Il Consiglio di Stato anticipi i lavori di progettazione del collegamento autostradale sul Piano di Magadino*» del 23 marzo 2015 – chiede al Gran Consiglio di stanziare un credito per allestire il piano generale del collegamento A2-A13 ai sensi della *Legge sulle strade nazionali*, creando dunque delle premesse favorevoli alla realizzazione dell'opera da parte della Confederazione se e quando ne sarà decretata la competenza nazionale con il nuovo *Decreto sulla rete delle strade nazionali*, attualmente al vaglio delle Camere federali, per la precisione alla Commissione dei trasporti del Consiglio degli Stati. Per la realizzazione del progetto generale della variante concordata tra Dipartimento del territorio e Ufficio federale delle strade (USTRA) sarà attribuito un mandato principale a un gruppo interdisciplinare, al quale potranno essere affiancati ulteriori mandati specifici in funzione della necessità. Il tutto dovrebbe concludersi in 3 anni per un costo stimato per lo svolgimento del compito di 9.6 milioni di franchi (variazione 20%) in base ai risultati dello studio di fattibilità allestito nel 2012.

### **2. BREVE CRONOLOGIA**

Dopo la bocciatura in votazione popolare della *Variante 95*, avvenuta nel settembre del 2007, nel biennio successivo è stato elaborato uno studio di fattibilità con sei varianti e due sottovarianti: a questo scopo il Gran Consiglio ha stanziato un apposito credito e ha confermato gli obiettivi del progetto, vale a dire il miglioramento della viabilità, la salvaguardia dell'ambiente e dell'agricoltura, la valorizzazione delle risorse naturali.

A fine 2010 il Cantone ha trasmesso alla Confederazione le sei varianti e due sottovarianti, con un preavviso relativo alle priorità formulato da parte della Direzione politica del progetto (composta da Consiglio di Stato, Commissioni regionali dei trasporti, rappresentanti dei referendisti e dei Comuni direttamente toccati dal tracciato). Un anno dopo l'autorità federale ha chiesto degli approfondimenti (gallerie a traffico unidirezionale, centrali di ventilazione in superficie e verifica capacità degli allacciamenti) per tre di queste varianti. Approfondimenti svolti – grazie a un nuovo credito stanziato dal parlamento cantonale – e successivamente inviati alla competente autorità. Fino ad ora, per lo studio di fattibilità e i relativi approfondimenti, sono stati investiti circa 1.5 milioni.

### 3. APPROFONDIMENTI COMMISSIONALI

Un primo elemento di approfondimento per la Commissione è stato quello della **scelta della variante, caduta su la 6a**. Tale variante comporta un costo di circa **1.3 miliardi** (studio di fattibilità 2012, prezzi 2010, variazione del 30%), a fronte delle altre due varianti finali (2A e 3A) il cui costo si situa a 1.083 rispettivamente 1.023 miliardi.

La scelta della variante è stata avvallata dall'USTRA rispondendo a una richiesta del Cantone da un lato di confermare il tracciato e dall'altro di accompagnare il progetto dal profilo tecnico nel caso in cui il Cantone intendesse assumere, a proprio carico e a proprio rischio, l'allestimento del piano generale, vale a dire il documento di riferimento per l'approvazione del tracciato. Con comunicazione del 14 ottobre 2015, infatti, l'USTRA

- conferma il suo «*accordo al proseguo degli studi di fattibilità della variante 6a*»;
- condivide le preoccupazioni per il progressivo deterioramento delle condizioni di viabilità tra il Bellinzonese e il Locarnese, come anche la decisione del Canton Ticino di anticipare i tempi del progetto generale nonostante le incertezze dovute a una ancora non scontata entrata in vigore del *Decreto federale sulla rete delle strade nazionali*;
- ribadisce la disponibilità dell'Ufficio a garantire un supporto qualificato e «*necessario in vista di una possibile ripresa del progetto da parte della Confederazione*».

Nella lettera non vi sono né rassicurazioni sull'esito finale della procedura né spiegazioni sulle motivazioni alla base della scelta del percorso. Motivazioni chiarite dal Direttore del Dipartimento del Territorio Claudio Zali che, sentito in audizione dalla scrivente Commissione, ha affermato che «*Le loro argomentazioni sono di natura paesaggistica. C'è il desiderio di avere il minor impatto possibile sul territorio. Non è stata scelta la variante più economica, né la variante migliore, secondo le considerazioni cantonali, dal profilo del rapporto prezzo/prestazioni. Si tratta di una decisione di tecnici presa da lontano, impregiudicate le centinaia di sensibilità e argomentazioni locali. Al di là degli aspetti finanziari, i tecnici optano per le soluzioni ritenute migliori per un certo comparto territoriale. Si tratta di una decisione definitiva. Non ho mai avuto l'intenzione di rinegoziarla*».

La Commissione è d'altronde cosciente che la variante 6a ha il vantaggio politico di creare meno proteste e polemiche in Ticino poiché non andrà a stravolgere il Piano di Magadino. Una scelta politicamente comprensibile, ma non per forza lungimirante per la risoluzione dei problemi viari nel Locarnese. Così facendo, infatti, il Ticino rischia di vanificare i propri sforzi in quanto di fronte a un così oneroso investimento (si ricorda che la variante 6a è la più costosa di tutte quelle esaminate) e in concorrenza con altre tratte nazionali, non è da escludere che al momento dell'attribuzione dei mezzi finanziari il progetto sia messo in coda ai progetti da realizzare. Anche per questo alcuni Commissari hanno manifestato alcune legittime perplessità rispetto alla scelta della variante concordata tra USTRA e Dipartimento del Territorio, sottolineando pregi ed economicità di altre soluzioni studiate nel passato e poi nel tempo abbandonate.

Ciò detto, la Commissione ritiene comunque in questo momento inevitabile proseguire nella direzione tracciata dal messaggio governativo, in modo da non perdere la speranza di vedere finalmente realizzato il tanto atteso e necessario collegamento.

La Commissione, sia per giungere a una soluzione ottimale sia per evitare ulteriori ricorsi e imprevisti, ha inoltre verificato che nell'allestimento del progetto generale siano **coinvolti, oltre all'USTRA, anche i Comuni interessati**: delle garanzie in questo senso sono giunte dal Dipartimento del Territorio e da alcuni Enti locali. Coinvolgimenti che, ne siamo convinti, costituiscono importanti garanzie a sostegno della realizzazione del progetto.

Un terzo ambito indagato dalla Commissione è poi stato quello delle possibilità, per la tratta Bellinzona-Locarno, di figurare nei percorsi di competenza della Confederazione: in altre parole **l'integrazione del collegamento A2-A13 nella rete strade nazionali**, attualmente in discussione nella Commissione dei Trasporti degli Stati. Un elemento, questo, imprescindibile per la realizzazione dell'opera, visti i costi insostenibili per le finanze cantonali.

Vale qui la pena proporre brevemente quanto avvenuto sino ad ora. Caduto in votazione popolare l'adeguamento della vignetta autostradale da 40 a 100 CHF alla base del finanziamento dell'ampliamento di 400 km delle strade nazionali (comprendenti le tratte Bellinzona-Locarno e Mendrisio-Gaggiolo), il Consiglio federale ha proposto la creazione di un fondo per le strade nazionali e il traffico di agglomerato (FOSTRA), senza tuttavia considerare l'estensione della rete delle strade nazionali. Nell'ottobre del 2015 il Consiglio degli Stati ha invece chiesto esplicitamente di modificare il decreto con l'inserimento dei 400 km, compresa la tratta Bellinzona-Locarno. Il Dipartimento del territorio ci ha confermato che sono attualmente in corso delle trattative tra i Cantoni (Conferenza dei direttori cantonali delle costruzioni, pianificazione e ambiente) e la Commissione dei trasporti del Consiglio degli Stati per definire una soluzione finanziariamente sostenibile che preveda anche una partecipazione finanziaria dei Cantoni. Convocato in audizione, il Consigliere di Stato Claudio Zali ha rassicurato la Commissione sull'inserimento finale della tratta nel decreto federale: *«il fatto che ci siano molti progetti e molti Cantoni coinvolti è la garanzia che alla fine i 400 km supplementari rientreranno nella rete delle strade nazionali. Non è solo il Ticino a far pressione su Berna. Anche se l'Esecutivo resiste, il Legislativo federale farà in modo che questi km aggiuntivi siano riconosciuti»*.

Stando alle informazioni a oggi conosciute, la decisione da parte del parlamento nazionale è attesa ancora per il 2016, alla quale seguirà nel 2017 la votazione popolare (l'istituzione del FOSTRA implica infatti una modifica costituzionale). Da qui, dunque, l'urgenza di procedere ora con l'allestimento del progetto di massima, in modo da giungere preparati al termine dell'iter parlamentare federale (ricordiamo che i lavori di progettazione dureranno circa 3 anni). In merito alle tempistiche, il Consigliere di Stato ha infine precisato che – proprio come in ambito ferroviario – le realizzazioni avverranno a tappe e che, dunque, per rientrare in prima fascia dovremo essere pronti.

#### **4. CREDITO AGGIUNTIVO**

La Commissione, dopo un attento esame e un avallo di principio al Messaggio governativo che chiede in sostanza un credito di progettazione per la variante economicamente più costosa, non può sottacere che questa opzione solleva delle incognite non indifferenti, in quanto potrebbe scontrarsi sia con l'esigenza della Confederazione di contenere i costi nei prossimi anni, sia con le necessità urgenti e altrettanto legittime degli altri Cantoni, che potrebbero avere la precedenza. Considerata tuttavia l'impellente necessità e urgenza di questo collegamento con l'agglomerato del Locarnese, si ritiene utile prevedere un piano B, che vada ad inserirsi immediatamente qualora la variante 6a scelta da Dipartimento del Territorio e USTRA dovesse venir relegata dalla Confederazione in ultima posizione o addirittura venir scartata. Il collegamento A2-A13 è, come ribadito da parte di tutti, di assoluta importanza pertanto si ritiene più che giustificata questa ulteriore richiesta.

#### **5. PROPOSTA DI INIZIATIVA CANTONALE**

Consapevoli che la partita risulta essere difficilissima, la Commissione ritiene pure indispensabile abbinare al voto di questo importante credito di progettazione una risoluzione cantonale all'indirizzo delle Camere Federali, affinché si faccia tutto il possibile

affinché la tratta A2-A13 torni ad essere considerata nel decreto concernente l'ampliamento delle strade finanziate dalla Confederazione. Premessa, questa, senza la quale la tratta Bellinzona-Locarno resterà purtroppo una chimera, anche a progettazione effettuata.

## **6. CONCLUSIONI**

La Commissione della gestione e delle finanze visti

- il continuo acuirsi dei disagi della mobilità verso il Locarnese;
- la comprovata necessità e volontà politica di realizzare un collegamento veloce A2-A13;
- l'impossibilità di sostenere a livello cantonale un tale investimento e, di conseguenza, l'esigenza di farsi trovare pronti e in prima fila con un progetto definitivo se e quando ne sarà decretata la competenza nazionale;
- le richieste in tal senso pervenute dalla mozione Passalia e da altri enti locali e regionali (in particolare Ente Regionale per lo Sviluppo del Locarnese e Vallemaggia e della Commissione intercomunale dei trasporti del Locarnese);
- la collaborazione garantita dall'Ufficio strade nazionale (USTRA);
- gli approfondimenti commissionali e le rassicurazioni del Consigliere di Stato in merito ai rapporti con le Autorità federali

condivide l'idea di intraprendere uno sforzo di progettazione con l'intento di aumentare le possibilità e premesse per la futura realizzazione del collegamento da tempo auspicato.

**Si richiede al Consiglio di Stato di informare semestralmente la Commissione della gestione e delle finanze sullo stato di avanzamento della progettazione e sull'utilizzo del credito, come anche sull'evoluzione delle decisioni a livello federale.**

**Si invita inoltre il Dipartimento del territorio a strutturare il mandato in maniera flessibile in modo che si possa eventualmente riorientare secondo l'evolversi della situazione.**



La Commissione della gestione e delle finanze invita pertanto il Gran Consiglio ad accogliere il decreto legislativo allegato al presente rapporto commissionale e ad approvare l'iniziativa cantonale descritta al capitolo 5.

Per la Commissione gestione e finanze:

Fiorenzo Dadò e Nicola Pini, correlatori  
Bacchetta-Cattori - Badasci - Caverzasio -  
De Rosa - Farinelli - Foletti - Garobbio -  
Gianora - Guerra - Kandemir Bordoli -  
Lurati S. - Pinoja - Quadranti

Disegno di

## **DECRETO LEGISLATIVO**

**concernente la concessione di un credito di fr. 9'600'000.- per l'allestimento del piano generale del collegamento stradale A2-A13**

Il Gran Consiglio  
della Repubblica e Cantone Ticino

- visto il messaggio 21 ottobre 2015 n. 7135 del Consiglio di Stato;
- visto il rapporto 16 febbraio 2016 n. 7135R della Commissione della gestione e delle finanze,

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

### **Articolo 1**

È concesso un credito di fr. 9'600'000.- per le spese necessarie per l'allestimento del piano generale del collegamento stradale A2-A13.

### **Articolo 2 (nuovo)**

È concesso un credito di fr. 500'000.- vincolati alle spese necessarie per l'approfondimento di una seconda variante più economica del collegamento stradale A2-A13.

### **Articolo 3 (nuovo)**

Il Consiglio di Stato informa semestralmente la Commissione della gestione e delle finanze sullo stato di avanzamento della progettazione e sull'utilizzo del credito, come anche sull'evoluzione delle decisioni a livello federale.

### **Articolo 4**

L'importo totale è iscritto al conto degli investimenti del Dipartimento del territorio, Sezione della mobilità.

### **Articolo 5**

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