

Rapporto di maggioranza

numero	data	Dipartimento
5869 R1	27 febbraio 2007	TERRITORIO
Concerne		

della Commissione della gestione e delle finanze sul messaggio 19 dicembre 2006 concernente la concessione di un credito di fr. 4'660'000.- per l'allestimento del progetto di massima del collegamento stradale del Locarnese (A2-A13) e delle relative misure compensatrici e di un credito di fr. 1'056'000.- per l'allestimento del progetto e l'elaborazione del PUC del Parco del Piano di Magadino

1. OGGETTO

Con questo Messaggio il governo invita il GC a fare un passo in avanti nella lunga procedura pianificatoria e progettuale in vista **a)** della realizzazione dell'indispensabile e atteso collegamento del Locarnese alla rete stradale nazionale e **b)** della creazione di un'area di svago e di contenuti naturalistici unici a diretto contatto con un'attività agricola pregiata. Il CdS chiede quindi lo stanziamento di un credito di progettazione finalizzata a definire queste due componenti essenziali che concorrono a concretizzare le funzioni attribuite all'area del Piano di Magadino.

2. CONSOLIDAMENTO PIANIFICATORIO

Già il Piano direttore (PD) dei primi anni '90 dava atto della necessità di sistemare definitivamente il Piano di Magadino e di risolvere la questione del collegamento della A2 con la A13 per evitare l'isolamento regionale del Locarnese.

E' poi seguita la fase della discussione sulle varianti di tracciato (con particolare riferimento alle cosiddette "varianti" '95 e '98).

La scheda strategica di PD, con il piano comprensoriale e le relative schede di coordinamento A., A.1, A.3, A.8, A.10 e A.12, tutte relative al Piano di Magadino, è stata approvata dal CdS il 16.10.2001, dal GC il 12.3.2003 e dal DATEC il 30.9.2005. Nell'aprile del 2006 il Consiglio federale ha poi approvato il **Piano settoriale dei trasporti** che inserisce il collegamento A2-A13 nella rete di base delle strade di importanza nazionale. La decisione definitiva sullo statuto di strada nazionale spetta tuttavia al parlamento federale che si pronuncerà verosimilmente entro il 2009.

Per brevità si richiama qui integralmente il **Rapporto di maggioranza della Commissione speciale per la pianificazione del territorio del 19.2.2003 concernente la procedura di ricorso contro la scheda di coordinamento A "Piano di Magadino" del PD, adottata da CdS**. Con l'approvazione di quel rapporto, questo stesso parlamento aveva respinto i ricorsi dei Comuni di Gerra Verzasca, Gordola, Gudo, Cugnasco, Lavertezzo, Locarno nonché della Regione Locarnese e Vallemaggia (RLVM), della Corporazione Borghese di Locarno, del Consorzio Correzione Fiume Ticino e aveva dichiarato irricevibili i ricorsi del Comune di Contone e di Camorino, così come quello dell'Associazione di Quartiere Locarno-Piano di Magadino, mentre aveva accolto i gravami dei Comuni di S.Antonino e Giubiasco.

I Comuni di Gerra Verzasca, Gordola, Gudo e Cugnasco postulavano tra l'altro lo stralcio della "Variante '95" e l'inserimento nella scheda della "Variante '98"; il Comune di Lavertezzo, pure favorevole alla "Variante '98", chiedeva addirittura la riapertura della procedura di consultazione.

Con la sua decisione, il GC ha dunque confermato l'opzione a favore della "Variante '95". Cresciuta in giudicato la decisione del GC, pronunciatisi quale autorità di ricorso, l'incarto è stato trasmesso a Berna per l'esame da parte del DATEC, Dipartimento federale competente, il quale -verificata la compatibilità della scelta di massima del tracciato fatta propria dal Cantone con le disposizioni e gli indirizzi pianificatori federali- non ha ravvisato obiezioni da opporre alla scheda di PD e l'ha formalmente approvata (decisione del Dipartimento federale del territorio, dell'ambiente e delle comunicazioni del 30.9.2005).

Il processo pianificatorio relativo all'opzione del tracciato del collegamento A2-A13 è quindi ampiamente consolidato e non mette conto in questa sede di disquisire sulle riserve avanzate dalla minoranza commissionale. Basti qui rammentare che le schede di coordinamento del Piano comprensoriale non si limitano a predisporre la base pianificatoria per il nuovo collegamento, ma propongono altresì **misure per il potenziamento del trasporto pubblico, per il recupero della funzionalità urbana degli attuali assi stradali principali e per la realizzazione del Parco del Piano di Magadino.**

Riaprire in questa sede la discussione sulla variante 98 e sulla variante "Panoramica" non farebbe altro che favorire i progetti di collegamenti stradali di altri Cantoni che aspirano ad essere classificati dalle Camere federali nella rete delle strade nazionali, in quanto supportati dal consenso locale (vedi p.to 7).

3. PROGETTO DI MASSIMA DEL COLLEGAMENTO STRADALE E MISURE FIANCHEGGIATICI

Come sottolinea lo stesso Messaggio, l'A13 riveste **un'importanza fondamentale non solo per i collegamenti tra l'autostrada A2 ed il Locarnese e la Vallemaggia, ma anche per l'organizzazione territoriale di tutto il Ticino.** Essa è una componente indispensabile per l'attuazione di quel sistema d'agglomerati urbani che il PD '90 ha definito come "città-regione". Questo modello territoriale –che valorizza la complementarità funzionale degli agglomerati urbani ticinesi- favorisce la competitività del Cantone, a livello di mobilità, rispetto alle regioni che lo circondano. D'altra parte le "linee guida per l'ordinamento del territorio svizzero" approvate dal Consiglio federale nel 1996 postulano il potenziamento del sistema urbano svizzero attraverso l'inserimento della Svizzera nel contesto europeo, la promozione di un sistema urbano integrato ed un miglioramento dei sistemi di trasporto. Per il contesto ticinese **è confermata, in questa ottica, l'importanza strategica dell'integrazione del Locarnese nella rete delle città svizzere.**

Proprio a tal proposito, il completamento dell'arteria A13 (tratta a 4 corsie) tra la rotonda dello Stradonino presso l'aeroporto e lo svincolo di Bellinzona sud della A2 a Camorino si configura come opera finale e indispensabile per il raccordo del Locarnese al sistema viario di ordine superiore e nazionale. Va qui rammentato che il tracciato ripreso nella scheda di PD approvata dal DATEC ("Variante" '95) scaturisce da una serie di studi finalizzati ad individuare la soluzione tecnica di minor impatto ambientale e territoriale possibile. La stessa autorità federale ha riconosciuto che il collegamento, benché attraversi il Parco del Piano e la Zona palustre di importanza nazionale, è giustificato dal profilo della mobilità e dello sviluppo territoriale. Non va poi trascurato il fatto che il progetto della nuova arteria, nella misura in cui è combinato con il **potenziamento del trasporto pubblico** (servizio ferroviario TILO, servizi su gomma, coordinamento tra i diversi servizi), crea le premesse per una **significativa riduzione del carico veicolare**

sugli assi stradali di sponda destra e sinistra, che attraversano le zone abitate, con importanti ricadute positive sull'ambiente. **Le immissioni nocive, foniche e atmosferiche, risulteranno infatti nettamente ridotte rispetto alla situazione attuale.** Per raggiungere questo obiettivo la progettazione dovrà contemplare anche le **misure fiancheggiatrici** (di moderazione e di riqualificazione) previste proprio su questi assi stradali, al fine di **stabilizzare ai livelli del 2005 il volume del traffico veicolare** nel comprensorio del Piano. In particolare si tratta di procedere a riduzioni di calibro stradale, realizzare arredi urbani, posare impianti semaforici e formare zone di velocità ridotta per incrementare la sicurezza. Il nuovo collegamento stradale -con due corsie di marcia di 4,15 m di larghezza, due corsie di sicurezza ed uno spartitraffico centrale di 2 m di larghezza- unirà la rotonda presso l'aeroporto di Locarno-Magadino A2-A13 alla diramazione A2-A13 a Camorino, attraversando il fiume Ticino parallelamente alla linea FFS (Bellinzona-Locarno) e procedendo poi in zona agricola e ai margini della zona industriale fino a Cadenazzo, dove affiancherà nuovamente la linea FFS fino a Camorino. La sua lunghezza sarà di ca. 9 km; i parametri di dimensionamento di tutte le opere della rete viaria rispettano quelli previsti dalle norme VSS e SIA per una strada principale con velocità di progetto di 100 km/h. Sono previsti allacciamenti alla rete secondaria, a Contone e a Cadenazzo-S. Antonino, in funzione dei collegamenti interurbani e del servizio alle zone di attività, ai centri commerciali e alle zone industriali. La pianificazione ha stabilito le misure di salvaguardia per un adattamento successivo a quattro corsie, vincolato alla dimostrazione della necessità. Nell'ambito dell'ottimizzazione del tracciato definitivo è stato fissato l'obiettivo principale di stabilire un chiaro limite tra il Parco del Piano e le aree insediative, presupponendo una non edificabilità di tutte le aree tra il tracciato stradale ed il fiume. La Zona di pianificazione adottata nel 2000 a tutela del tracciato è stata prorogata nell'aprile del 2005 per ulteriori 2 anni e scadrà nel mese di luglio del corrente anno: lo scorso 2 febbraio (2007) è stato pubblicato il PUC stradale in conformità alla normativa prevista dalla nuova Legge cantonale sulle strade, per garantire la salvaguardia del tracciato anche dopo la scadenza della Zona di pianificazione.

In definitiva, **l'indirizzo progettuale è il risultato di tutta una serie di studi che hanno confermato la necessità dell'opera, dopo aver valutato diverse ipotesi alternative di tracciato e dopo averne ponderato tutti gli aspetti territoriali, ambientali ed economici.** La maggioranza della Commissione della gestione e delle finanze condivide pertanto la decisione del CdS di non entrare nel merito di proposte (cfr. Mozione 20.2.2006 Cleto Ferrari e confirmatari, citata dal Messaggio a pag. 7) in contrasto con i risultati e le decisioni della fase pianificatoria acquisita a tutt'oggi.

4. ESAME DI IMPATTO AMBIENTALE

Secondo il tenore della presa di posizione del DATEC in sede di approvazione della specifica scheda di PD, l'attraversamento del Parco del Piano e della Zona palustre può avvenire unicamente a condizione che a) sia confermata l'importanza nazionale del collegamento (cfr. infra, pto. 6), b) la sua ubicazione sia vincolata e c) sia assicurata la realizzazione di misure straordinarie (oltre a quelle ordinarie richieste ad ogni progetto soggetto all'esame di impatto ambientale) tese al miglioramento del bilancio naturalistico finale del comparto.

Inoltre, appare evidente che le ripercussioni ambientali della realizzazione dell'opera vanno valutate in modo coordinato ed integrato con la sua progettazione. In questo stadio progettuale si tratta di allestire un Rapporto di impatto ambientale che rappresenterà una base rilevante per la seconda fase dell'Esame di impatto ambientale e che dovrà comunque tener conto degli esiti emersi dalla prima fase di progettazione. Prima fase dalla quale sono emersi effetti ambientali positivi e negativi. Quelli positivi concernono il parziale risanamento degli abitati lungo le strade cantonali di sponda destra e sinistra, grazie

anche alla funzione drenante del traffico interno al Piano attribuita al nuovo collegamento; in questo senso le misure fiancheggiatrici integrate nel progetto dovrebbero assicurare una stabilizzazione del traffico veicolare complessivo e pertanto –con la riduzione delle emissioni atmosferiche grazie a provvedimenti tecnici- ci si attende un miglioramento dello stato dell'aria. Gli effetti negativi, invece, sono legati al fatto che il tracciato si snoda in un comparto sensibile che richiede quindi una progettazione di dettaglio particolarmente attenta all'incidenza territoriale dell'opera. In relazione alla valutazione di questi aspetti e alla definizione delle **misure ordinarie di compensazione** il Rapporto di impatto ambientale dovrà affrontare ogni singola tematica secondo le modalità previste dalle direttive specifiche emanate dagli Uffici federali competenti e dalle normative adottate dalle associazioni di categoria. Dovranno segnatamente essere valutati gli aspetti legati alla protezione dell'aria, delle acque e del suolo, nonché alla protezione contro i rumori e le vibrazioni, alla conservazione del territorio agricolo, ai siti contaminati, ai rifiuti, alla prevenzione di incidenti rilevanti, alla tutela del paesaggio, della natura e dei beni culturali, come pure al piano di **monitoraggio** per la valutazione delle singole misure. Nondimeno sarà indispensabile procedere a più dettagliate elaborazioni e simulazioni per ottemperare ai requisiti di verifica degli scenari di sviluppo del traffico.

5. MISURE DI COMPENSAZIONE STRAORDINARIE

La Confederazione ha chiesto che la zona palustre sia rivalutata in modo importante al fine di compensare qualitativamente le ripercussioni dovute alla costruzione del collegamento stradale. Per soddisfare tale richiesta il Cantone ha fatto allestire un Rapporto complementare alla scheda di PD, che distingue le misure ordinarie di sostituzione secondo le esigenze dell'Esame di impatto ambientale, fondate sulla LF per la protezione dell'ambiente e le relative Ordinanze, dalle misure straordinarie. Il metodo di intervento per individuare, progettare e valutare tali misure è stato definito da un apposito studio nel 2001 che ha trovato il consenso delle autorità cantonali e federali competenti. I passi previsti e descritti da questo studio dovranno essere intrapresi parallelamente alla Fase 2 del Rapporto di impatto ambientale dell'opera stradale, in modo da tener conto dell'esigenza di eventuali adeguamenti delle misure ordinarie (naturalistiche ed agricole) e straordinarie (unicamente naturalistiche).

6. PREVENTIVO DEI COSTI DELLA PROGETTAZIONE DI MASSIMA

Il costo del nuovo collegamento stradale A2-A13 è valutato in ca. 335 milioni di franchi. Sono compresi gli svincoli e adattamenti stradali, come pure le protezioni foniche. A questa somma va poi aggiunto l'importo di ca. ulteriori 44 milioni di franchi per gli interventi previsti come misure fiancheggiatrici (menzionate sopra) sulla rete stradale attuale, nonché un ulteriore importo di ca. fr. 90 milioni a titolo di costi di progettazione ed IVA.

Il costo dell'allestimento del progetto di massima per il collegamento e per gli interventi previsti sulla rete stradale è stimato a ca. 2,6 milioni di franchi. Questo preventivo d'onorario comprende un onorario di base e la remunerazione di altre prestazioni: l'onorario di base e le spese per la progettazione della sola strada ammonta a ca. fr. 1'500'000.-, importo calcolato sulla base della norma SIA 103 (edizione 2006) secondo il costo d'opera di fr. 267 mio. valutato in conformità al progetto preliminare (+/- 25%) e così suddiviso: fr. 243 mio. per i lavori di costruzione, esproprio terreni e diritti, fr. 12 mio. per gli impianti di sicurezza e fr. 12 mio. per le misure ambientali ordinarie. All'onorario di ca. fr. 1'500'000.- va aggiunta la remunerazione delle seguenti ulteriori prestazioni: presa in consegna del progetto preliminare, accompagnamento architettonico-paesaggistico, geologia e idrogeologia, gestione del materiale, impiantistica, contatti con servizi esterni

per un totale di ca. fr. 400'000.-, progettazione delle misure fiancheggiatrici e loro coordinamento con il Parco del piano per ca. fr. 300'000.- e infine una riserva per imprevisti (15%) pari a ca. fr. 400'000.-.

I costi previsti per il Rapporto di esame ambientale (Fase 2) e per l'individuazione e la valutazione delle misure di compensazione straordinarie ammontano a 350'000.- franchi, risp. 870'000.-. Il totale parziale è quindi pari a fr. 3'820'000, a cui vanno aggiunti fr. 380'000.- (10%) di imprevisti, fr. 130'000.- di spese (3%) e fr. 330'000.- di IVA, per un **totale complessivo di fr. 4'660'000.-**. Da notare che questo importo rappresenta il tetto massimo di spesa che scaturisce dall'applicazione schematica delle norme, ma si dovranno ottenere condizioni più favorevoli grazie ai concorsi pubblici che verranno indetti per l'aggiudicazione dei singoli lavori.

7. PERCHÈ È URGENTE STANZIARE QUESTO CREDITO?

Per una ragione molto semplice. Ritenuto che c'è ancora un certo lasso di tempo utile prima che le Camere federali si esprimeranno sull'inserimento del collegamento A2-A13 nella rete nazionale delle strade, è opportuno far avanzare l'elaborazione del progetto di massima, l'approfondimento delle ripercussioni sull'ambiente, la progettazione e la messa a punto delle relative misure compensatrici, affinché siano date le premesse per l'evasione tempestiva delle procedure di approvazione dei piani e per una più rapida messa in opera al momento del trasferimento delle competenze alla Confederazione. Infatti, **quando le Camere dovranno decidere, nel corso del 2009, se confermare la risoluzione adottata dal Consiglio federale, lo faranno procedendo verosimilmente ad una selezione delle varie tratte stradali svizzere, candidate ad essere inserite nella rete nazionale. E' evidente che uno dei principali criteri di selezione sarà quello dello stadio di avanzamento della progettazione dell'opera qui in discussione.** Votando quindi lo stanziamento del credito richiesto dal governo, il GC contribuirà ad accelerare significativamente i tempi della progettazione, accrescendo così anche le chances che il nuovo collegamento venga in effetti inserito nella rete nazionale delle strade, con tutte le positive conseguenze finanziarie legate a tale decisione delle Camere, con riguardo al nuovo ordinamento delle competenze e degli oneri previsti dalla NPF che entrerà in vigore al 1.1.2008. In tal caso la progettazione successiva e l'esecuzione dell'opera saranno a carico della Confederazione; in caso, per contro, di decisione negativa dovrà essere riesaminata la questione della partecipazione dei Comuni.

8. IL PARCO DEL PIANO DI MAGADINO

La maggioranza commissionale prende atto delle spiegazioni fornite dal Messaggio. I contorni di questo progetto, per non parlare dei suoi contenuti e obiettivi, rimangono tuttavia ancora piuttosto nebulosi. In questa fase sarebbe probabilmente eccessivo esigere maggiore precisione nella descrizione di un progetto che invero è ancora tutto da inventare. Il Parco non è stato né richiesto né imposto dalla Confederazione: è piuttosto un'iniziativa spontanea del Cantone che tende ad aggregare il consenso attorno all'intera sistemazione pianificatoria del Piano di Magadino, nel tentativo di per sé condivisibile di **integrare nello stesso comparto territoriale e nel modo meno conflittuale possibile sia le esigenze della mobilità, sia quelle della valorizzazione paesaggistica, dello svago e delle attività agricole, evitando il fuoco incrociato dei fautori dei diversi interessi in gioco.**

La sua progettazione dovrà concretizzare i principi codificati nella scheda del PD di cui sopra. Gli indirizzi che emergono dal piano comprensoriale prefigurano uno spazio di sviluppo per un paesaggio di qualità in cui le relazioni tra **settori primario, ricreativo e della protezione della natura** "potranno creare un valore aggiunto a beneficio degli abitanti

del Pino e dei suoi fruitori” (cfr. Messaggio , pag. 9). Il Parco sarà formalmente istituito attraverso un PUC che definirà i presupposti pianificatori necessari al progetto ed un primo programma di sviluppo necessario alla sua implementazione. Non saranno prodotti nuovi vincoli dal Parco che si limiterà a gestire quelli esistenti, perseguendo i propri obiettivi su base contrattuale volontaria e stimolando l'intreccio di alleanze per promuovere progetti concreti di valorizzazione del paesaggio. L'attuazione del Piano competerà ad una struttura organizzativa in cui gli enti pubblici locali, i Comuni ed il Cantone dovranno svolgere il ruolo di traino principale. Per ulteriori indicazioni sugli obiettivi particolari (nei tre diversi settori dell'agricoltura, della ricreazione e della protezione del paesaggio), sull'organizzazione e la conduzione del progetto, nonché sulle sue fasi di sviluppo, le procedure e i tempi rinviamo per brevità al Messaggio (pp. 10-14).

I **costi della progettazione** del Parco sono legati alle diverse prestazioni dei molti operatori, pianificatori e specialisti che dovranno elaborare il documento tecnico e assistere la Direzione di progetto nel complesso processo partecipativo in cui sarà coinvolta la popolazione ed i singoli attori. La tabella di cui a pag. 15 del Messaggio espone un preventivo che fa stato di un totale complessivo di **fr. 1'056'000.-**. Per i Comuni non è prevista alcuna conseguenza finanziaria. Lo stesso vale per i conti di gestione corrente dello Stato e per il personale.

9. CONCLUSIONI

Per tutte le ragioni illustrate sopra la maggioranza commissionale ritiene urgente dare luce verde al CdS affinché proceda con la progettazione di massima del collegamento A2-A13. Ciò permetterà infatti di guadagnare tempo prezioso e di far avanzare e maturare il progetto stradale, in modo da accrescere le sue chances di essere inserito nella rete nazionale delle strade. **Le aspettative non solo della regione Locarnese, ma dell'intero Cantone, sono a tal proposito enormi. Il raccordo dell'agglomerato di Locarno e Valli alla dorsale autostradale che attraversa il Ticino (collegandolo al resto della Svizzera e alla Lombardia) è infatti di importanza strategica capitale per il suo futuro sviluppo economico, in particolare con riguardo alle nuove dinamiche che si innescheranno contestualmente alla realizzazione di Alptransit. Le esigenze della mobilità in relazione all'attrattività turistica della regione del Verbano sono di tale evidenza da non dover essere dimostrate.**

Anche la realizzazione del Parco del Piano di Magadino contribuirà a stimolare l'interesse turistico di questo fondovalle del Ticino, tutelandone le specificità naturalistiche e le funzioni agricole e promuovendone la vocazione ricreativa. Il PUC ai sensi della Legge di applicazione della LF sulla protezione del territorio ne definirà dettagliatamente contenuti, interventi e modalità di gestione.

* * * * *

La maggioranza commissionale invita quindi il Gran Consiglio ad approvare il Messaggio in esame, stanziando il credito di fr. 4'660'000.-, risp. di fr. 1'056'000.-, come ai due decreti legislativi annessi al messaggio medesimo.

Per la maggioranza della Commissione gestione e finanze:

Giovanni Merlini, relatore

Arn - Bacchetta-Cattori - Beltraminelli - Bignasca -

Bonoli - Dell'Ambrogio - Foletti - Lepori Colombo -

Lombardi - Righinetti - Robbiani - Soldati