

## Il Consiglio di Stato

Signori  
Alessandro Speziali e Giacomo Garzoli  
Deputati al Gran Consiglio

### Interrogazione n. 71.21 del 4 luglio 2021 Collegamento A2/A13 nel duemilaecredici?

Signori deputati,

ci riferiamo all'interrogazione citata alla quale rispondiamo come segue.

#### A. PREMESSA E SCOPO DEL DOCUMENTO

L'interrogazione si basa sulla comunicazione del 1. luglio 2021 emanata dall'Ufficio federale delle strade (USTRA), secondo la quale il progetto generale del collegamento autostradale A2-A13 elaborato dal Cantone andrebbe rivisto a causa di alcune importanti criticità sollevate dall'Ufficio federale dell'ambiente (UFAM). Il timore degli interroganti è quello che a causa degli approfondimenti progettuali che USTRA intende intraprendere, il finanziamento dell'opera e la sua realizzazione vengano messi in discussione e/o ulteriormente posticipati.

Occorre segnalare che nel frattempo, in data 26 gennaio 2022, il Consiglio federale (CF) ha deciso d'includere il progetto nel pacchetto di misure contemplate dal Programma di sviluppo strategico delle strade nazionali (PROSTRA). Il collegamento veloce A2-A13 fa quindi parte dei 3 progetti, su 16 esaminati a livello nazionale, che il CF ha ritenuto di considerare per la prossima fase del PROSTRA.

Il Governo cantonale si rallegra per il raggiungimento di questo importante traguardo, frutto della strategia messa in atto dal Dipartimento del territorio (DT) volta ad anticipare la progettazione dell'opera.

I principali timori degli interroganti possono quindi essere considerati nel frattempo superati dagli eventi. Nel seguito riportiamo ad ogni modo una risposta puntuale ai singoli interrogativi sollevati.

#### B. CRONISTORIA PROGETTUALE

Prima di affrontare i singoli quesiti sollevati dall'interrogazione è utile ripercorrere l'iter progettuale e comprendere i motivi che hanno portato alla definizione della variante di tracciato proposta nel PG cantonale.

## **Cronistoria del progetto, antecedente l'elaborazione del PG cantonale**

Con la votazione popolare del 30 settembre 2007 il popolo ticinese ha respinto la richiesta del credito di progettazione per l'allestimento del progetto di massima del collegamento stradale A2-A13 per la cosiddetta "variante 95". La variante fu giudicata d'impatto troppo negativo per l'ambiente e il contesto agricolo del Piano di Magadino. Mal digerito fu in particolare proprio l'attraversamento del fiume Ticino nel cuore del Piano e il consumo di terreno agricolo per le tratte a cielo aperto e la distruzione di biotopi d'importanza nazionale.

Nel 2009 lo scrivente Consiglio si fece promotore di uno studio di varianti con l'obiettivo di sottoporre alle Autorità federali un nuovo tracciato, che potesse raccogliere un più ampio consenso da parte di tutti gli interessati (Comuni, agricoltori, associazioni per la protezione dell'ambiente, popolazione, ecc.). In questo studio di varianti fu inserito in particolare il seguente vincolo: "l'attraversamento del fiume Ticino dovrà avvenire in prossimità del ponte stradale esistente tra Quartino e la rotonda dello Stradonino". In questo modo sono state escluse tutte le varianti relative all'attraversamento centrale o in altro luogo del Piano di Magadino.

Nel novembre del 2010 il DT ha consegnato lo studio di varianti a USTRA, comprendente 6 tracciati, tutti con attraversamento del Ticino conforme al vincolo citato. Dopo una serie di ulteriori approfondimenti tecnici, il 19 ottobre 2015 USTRA ha avallato l'elaborazione del progetto generale del collegamento A2-A13: la variante prescelta è stata la cosiddetta 6A, caratterizzata da un tracciato prevalentemente in galleria.

Tale variante è confluita quindi nel mandato di progettazione per l'allestimento del PG del collegamento A2-A13.

## **Fase di elaborazione del PG cantonale**

Tra il 2017 e il 2019 questo Consiglio si è fatto promotore del progetto, allo scopo di preparare a favore di USTRA, diventato proprietario della strada di collegamento Bellinzona – Locarno in sponda sinistra a partire dal 2020, l'incarto del progetto generale (PG) del nuovo collegamento autostradale.

Ciò con l'obiettivo di velocizzare l'iter progettuale e di poter coinvolgere sin dalle prime fasi della progettazione i Comuni e le associazioni interessate, per ottenere il maggiore consenso possibile attorno al progetto. Sono stati costituiti un comitato esecutivo (CE), composto da rappresentanti cantonali e federali quale direzione generale di progetto, e un gruppo di accompagnamento politico (GAP), composto dai Comuni, dalle associazioni per la protezione dell'ambiente e dalle cerchie legate all'agricoltura.

Il PG è stato elaborato in stretta collaborazione con USTRA che ha partecipato in modo attivo alle riunioni di progettazione e alle decisioni del Comitato esecutivo (CE).

Durante l'elaborazione del PG cantonale sono stati interpellati preliminarmente (fuori procedura) anche i servizi cantonali e federali preposti, allo scopo di allestire un progetto il più possibile completo e condiviso.

La variante 6A è quindi stata ulteriormente approfondita e puntualmente ottimizzata, portando alla soluzione contenuta nel dossier del PG versione 20.12.2019 consegnato a USTRA.

## Coinvolgimento dell'UFAM

Come indicato sopra lo scrivente Consiglio ha sottoposto fuori procedura la bozza del PG (versione dicembre 2018) all'UFAM con l'intento di ricevere un preavviso preliminare e, se del caso, poter apportare i necessari correttivi entro fine 2019.

Il 16 luglio 2019 una delegazione cantonale ha incontrato l'UFAM per una discussione preliminare in merito alla bozza dell'incarto. In questa sede è stato possibile da un lato spiegare all'UFAM alcune particolarità del progetto, dall'altro recepire le sue osservazioni e richieste di approfondimento.

L'incontro si è concluso con le 5 seguenti richieste di approfondimento da parte dell'UFAM:

- I. Dimostrazione che non sussiste interazione idraulica tra la realizzazione della galleria Quartino – S. Antonino e le sorgenti Gambarogno / Monte Ceneri e Pianturina.
- II. Descrizione più approfondita della tecnica Jet Grouting per la realizzazione della galleria artificiale di S. Antonino, in quanto di principio iniezioni in falda in settori Au non sono permesse.
- III. Valutare l'inserimento di un passaggio faunistico a Quartino.
- IV. Dimostrare che è stata scelta la soluzione meno invasiva per la realizzazione del ponte sul Ticino tra Quartino e Riazzino, rispettivamente ottimizzare il più possibile la larghezza del nuovo viadotto in zona palustre.
- V. Prevedere delle adeguate misure di compenso alla realizzazione del nuovo viadotto sul Ticino.

A ottobre 2019 sono quindi stati consegnati all'UFAM gli approfondimenti richiesti, confluiti poi nella versione finale del PG, versione dicembre 2019.

L'UFAM ha preso posizione sugli approfondimenti consegnati con lettera del 20 dicembre 2019 inviata al DT, nella quale sostanzialmente:

- approva l'utilizzo della tecnica Jet Grouting per la realizzazione della galleria artificiale di S. Antonino;
- saluta positivamente l'inserimento nel progetto del passaggio faunistico a Quartino;
- approva le ulteriori misure di compenso proposte.

Tre delle cinque richieste di approfondimento dell'UFAM sono dunque state risolte in sede di PG cantonale.

L'UFAM ha mantenuto per contro delle riserve sul tema dell'interazione idraulica con le sorgenti Gambarogno / Monte Ceneri e Pianturina e sull'attraversamento in zone protetta del fiume Ticino.

Per il primo punto si tratta di definire la tempistica della campagna geognostica necessaria per poter valutare con maggior certezza le caratteristiche idrogeologiche dell'ammasso roccioso per lo scavo della galleria Quartino - S. Antonino: nel PG cantonale si ritiene che questa campagna possa essere demandata alla prossima fase progettuale.

Il tema dell'attraversamento del fiume Ticino è per contro un tema più complesso e viene trattato qui di seguito

## Attraversamento del fiume Ticino

Il tracciato definito con lo studio di varianti del 2010 e gli approfondimenti del 2012 prevede l'attraversamento del fiume Ticino tra Quartino e Riazzino con la realizzazione di un nuovo viadotto autostradale. Quest'opera attraversa quindi giocoforza la zona palustre di importanza nazionale del Piano di Magadino.

Secondo l'Ordinanza federale sulla protezione delle zone palustri, la creazione di un nuovo attraversamento stradale deve rispettare i seguenti tre criteri: l'importanza nazionale del progetto, l'ubicazione vincolata dell'intervento ed il rispetto degli obiettivi di protezione ambientale.

A questo proposito si evidenzia che il nuovo collegamento stradale è di importanza nazionale, che la lunga fase di progettazione è stata caratterizzata dallo studio di diverse varianti che hanno portato alla conclusione che l'ubicazione individuata è l'unica praticabile e che, grazie alle ottimizzazioni apportate al tracciato durante l'elaborazione del PG, gli obiettivi di protezione della zona palustre possono venire ragionevolmente raggiunti, permettendo sotto diversi aspetti un miglioramento della situazione esistente. Le riserve esposte dall'UFAM nel preavviso del 20 dicembre 2019 si concentrano principalmente sui seguenti aspetti:

- il mantenimento di una strada cantonale oltre ad una nuova strada nazionale supera il quadro accettabile di conformità alle norme di sicurezza. Il progetto non è quindi conforme agli obiettivi di protezione della zona palustre;
- il progetto non può essere convalidato finché l'impatto del progetto sulla zona palustre non è stato ridotto al minimo.

In nessun modo viene quindi messa in discussione la fattibilità del progetto.

Si tratta da un lato di un aspetto di concetto viario che va meglio spiegato (strada unica o separazione dei flussi autostradali e di strada cantonale) e dall'altro di una questione di dimensioni dei nuovi manufatti che vanno se del caso ottimizzate (larghezza complessiva dei viadotti di attraversamento del Ticino).

### C. RISPOSTA ALLE DOMANDE DELL'INTERROGAZIONE PARLAMENTARE

Di seguito rispondiamo alle vostre domande puntuali.

- 1. Cosa pensa il Consiglio di Stato delle criticità comunicate da USTRA, come anche della necessità da esso formulata di rielaborare due nodi centrali quali, in sostanza, l'entrata e l'uscita della futura galleria?**

Tratta Cadenazzo-Camorino (galleria artificiale di S. Antonino)

Dalle informazioni in nostro possesso non risulta che l'UFAM abbia sollevato criticità su questa tratta. Per contro, con il preavviso del 20 dicembre 2019, ha approvato la tecnica realizzativa proposta per la galleria artificiale di S. Antonino. Non ci risultano quindi ulteriori riserve da parte dell'UFAM su questa tratta.

Ciò non toglie che la gestione del traffico durante la realizzazione della galleria artificiale sia un tema delicato del progetto, già messo in luce e analizzato durante l'elaborazione del PG cantonale. Tuttavia, a causa delle seguenti condizioni quadro:

- allacciamento dei centri commerciali di S. Antonino al nuovo collegamento veloce tramite un nuovo svincolo autostradale;
- impossibilità data dalle direttive USTRA di prevedere svincoli (bretelle di entrata/uscita dall'autostrada) in sotterraneo;

non è stato possibile approfondire eventuali varianti di tracciato con il PG cantonale. Se queste condizioni quadro venissero a cadere, USTRA avrebbe certamente la possibilità di rivedere il tracciato in questo comparto, nell'ottica di semplificare la fase di gestione del traffico durante il cantiere e i disagi alla popolazione.

Tratta Quartino-Riazzino (attraversamento del Ticino):

Il Consiglio di Stato è a conoscenza della necessità di ottimizzare l'ingombro (da intendersi come "larghezza") dei manufatti di attraversamento del fiume Ticino.

A tale scopo il Cantone ha elaborato diversi approfondimenti specifici che espongono una serie di possibili ottimizzazioni (che potrebbero ridurre la larghezza dei manufatti da 30 a 24 m), lasciando a USTRA il compito, in sede di ripresa del PG, di trovare una soluzione di compromesso con l'UFAM.

- 2. In che momento USTRA è stato coinvolto nella progettazione inoltrata alla Confederazione? Qual è il ruolo dei rappresentati di USTRA nell'elaborazione della "bozza verde"? USTRA Ticino ha mai segnalato criticità sulla bozza verde elaborata? Se sì, in che forma?**

Il PG cantonale è stato elaborato in stretta collaborazione con USTRA, che ha partecipato in modo attivo alle riunioni di progettazione e alle decisioni del Comitato Esecutivo (CE).

- 3. Come giudica il Consiglio di Stato le rassicurazioni ricevute da USTRA nel 2019, al momento della pubblicazione del bando di concorso, in merito al non stravolgimento del progetto?**

Vedi risposta 1).

Lo scrivente Consiglio era a conoscenza della necessità di trovare una soluzione di compromesso sulla larghezza del manufatto che attraversa il fiume Ticino.

- 4. Perché solo ora emerge la contrarietà dell'UFAM? Di chi era il compito di coinvolgerlo preventivamente? A quale momento è stato coinvolto?**

Vedi sopra. UFAM non è contrario al progetto, ma chiede di ottimizzare ulteriormente la tratta di attraversamento del fiume Ticino tra Quartino e Riazzino, tratta che invade gioco forza la zona palustre. In altre parole, occorre dimostrare di aver ridotto al minimo la larghezza del viadotto di attraversamento del Ticino e di aver preso tutte le misure possibili per limitarne l'impatto ambientale.

UFAM è stato costantemente coinvolto sin dall'elaborazione dello studio di varianti (2010-2012).

- 5. Cosa intende fare il Consiglio di Stato per chiarire le responsabilità?**

Come già detto precedentemente, l'UFAM è sempre stato coinvolto.

- 6. Malgrado pensar male sia un peccato, parrebbe quasi che questi inciampi e lungaggini siano un modo per rinviare o – ancor peggio – far franare un progetto di ben 1,5 miliardi – che forse qualcuno a Berna non intende davvero spendere nell'ambito del FOSTRA. Il Consiglio di Stato è convinto della volontà e della disponibilità delle autorità federali? Intende il Governo –**

**d'intesa con la Deputazione ticinese alle Camere – adottare una strategia di promozione degli interessi del Cantone (come fatto per il completamento del San Gottardo)?**

L'osservazione decade con la decisione del CF di inserire il progetto nella prossima fase PROSTRA.

7. **Semberebbe che, per lo svincolo a Quartino e del ponte sul fiume Ticino, si parli di pochissimi metri in eccedenza rispetto alle normative richiamate dall'UFAM. Il Consiglio di Stato condivide il fatto che stiamo sconfinando nell'ideologismo pianificatorio e ambientale, peraltro portando a soluzioni che sacrificano più territorio? Sulla bilancia degli interessi in gioco e della difficilissima ricerca di una soluzione condivisa sul tracciato, ritiene comprensibile e giustificabile questa opposizione da parte delle autorità federali?**

Occorre precisare che non si tratta di direttive ma di norme legali. La Costituzione federale (art. 78 cpv. 5 Protezione della natura e del paesaggio) e la Legge federale sulla protezione della natura e del paesaggio (art. 23c cpv. 1 Protezione delle zone palustri) si prefiggono di proteggere quegli elementi naturali e culturali delle zone palustri che conferiscono loro particolare bellezza e importanza nazionale. L'Ordinanza sulle zone palustri sancisce inoltre che costruzioni e impianti che non servono né alla manutenzione dei biotopi, né al mantenimento dell'insediamento tipico, siano eretti o ingranditi soltanto se hanno un'importanza nazionale, sono di ubicazione vincolata e non contraddicono gli obiettivi della protezione.

A questo proposito si evidenzia che il nuovo collegamento stradale è di importanza nazionale, che l'ubicazione dell'attraversamento del Ticino è vincolata (la posizione attualmente prevista è l'unica praticabile) e che, **grazie alle ottimizzazioni apportate al tracciato durante l'elaborazione del PG cantonale, gli obiettivi di protezione della zona palustre possono venire ragionevolmente raggiunti, permettendo sotto diversi aspetti un miglioramento della situazione esistente.**

Detto questo, la problematica si riduce nella dimostrazione che l'impatto **del progetto sulla zona palustre venga ridotto al minimo possibile.** In altre parole, occorre ottimizzare la larghezza del viadotto di attraversamento, valutare le possibili soluzioni tecniche e trovare una soluzione di compromesso tra sicurezza, funzionalità e impatto ambientale.

8. **Vista la dilatazione delle tempistiche, il Consiglio di Stato quando ritiene realistica la presentazione del progetto al Consiglio federale da parte dell'USTRA?**

Il Consiglio di Stato auspica che USTRA riesca ad evadere al più presto anche le ultime richieste dell'UFAM rimaste aperte.

9. **Quanto alle misure transitorie, corrisponde al vero che USTRA intende riproporre la soluzione dei semafori, approvata dal Gran Consiglio ma respinta dal popolo? Se sì, qual è l'opinione del Governo cantonale a proposito? Non c'è il rischio di cristallizzare con un cerotto la situazione attuale a scapito di una vera opera infrastrutturale? Poiché la situazione**

**attuale non è per nulla soddisfacente, il CdS intende farsi portavoce verso USTRA per approfondire soluzioni alternative sull'esempio di quanto fatto alla rotonda di Quartino?**

Il Consiglio di Stato è a conoscenza che USTRA, dal 2020 proprietario dell'infrastruttura stradale, sta valutando possibili soluzioni transitorie in attesa del nuovo collegamento. Una di queste è una soluzione con semafori sui principali nodi tra Cadenazzo e Quartino. Da indicazioni fornite da USTRA il concetto non è paragonabile a quanto approvato dal Gran Consiglio ma respinto in votazione popolare. USTRA considera infatti semafori di nuova generazione ("intelligenti") che meglio rispondono alle esigenze del traffico. Il tutto è ancora allo studio da parte degli specialisti di USTRA e una tempistica per la sua attuazione non è ancora nota a questo Consiglio. In tutti i casi, indipendentemente dalla soluzione transitoria scelta, la tempistica per la soluzione finale non deve essere assolutamente ritardata. L'inserimento del progetto A2-A13 nel pacchetto PROSTRA comunicato lo scorso 26 gennaio è un segnale rassicurante. In merito ad altre soluzioni alternative va comunque ribadito che dal 2020 USTRA è proprietario dall'infrastruttura stradale e una decisione in questo senso spetta in ultima istanza alla Confederazione.

*Il tempo impiegato per l'elaborazione della presente risposta ammonta complessivamente a 12 ore.*

Vogliate gradire, signori deputati, i sensi della nostra stima.

PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente  
  
Claudio Zali

Il Cancelliere  
  
Arnaldo Coduri