

Servizi del Gran Consiglio
6501 Bellinzona

Il presente formulario
è da inviare via e-mail
sgc@ti.ch

INTERPELLANZA

Franamento in zona Lavinone tra Corticiasca e Scareglia

Presentata da: Sara Beretta Piccoli

Cofirmatari: Ambrosetti - Bühler - Canetta - Galeazzi - Gendotti - Mobiglia - Ortelli P. -
Tricarico - Zanini Barzaghi

Data: 19 maggio 2025

Motivazione riguardo l'interesse pubblico e l'urgenza [cfr. art. 97 cpv. 1 ultima frase LGC]

L'urgenza è data dalla necessità di comprendere quanto prima come si intende procedere riguardo l'attuale chiusura della strada cantonale che da Corticiasca porta a Scareglia. La questione risulta essere di interesse pubblico in quanto, è un collegamento fondamentale per raggiungere il fondo valle da parte della popolazione residente e per la Casa Anziani "Orizzonte" di Colla, e considerando che le alternative non sono facilmente fruibili.

Testo dell'interpellanza

Pochi giorni fa il Dipartimento del territorio, Divisione delle costruzioni ha comunicato, che per motivi di sicurezza a partire da mercoledì 14 maggio 2025 alle ore 21:00 dopo il passaggio dell'ultima corsa di autopostale la strada cantonale S313 Tesserete – Bogno – Cagiallo sarebbe stata **chiusa al traffico a tempo indeterminato** tra l'incrocio per Insone e Scareglia.

Scareglia è ora raggiungibile da Bogno e, per i veicoli con peso complessivo inferiore a 12 t, dalla strada comunale da Maglio di Colla.

Breve istoriato

Fonte: Sito della repubblica e Cantone Ticino: https://www4.ti.ch/tich/area-media/comunicati/dettaglio-comunicato/?NEWS_ID=251677

La strada cantonale S313 Tesserete – Bogno – Cagiallo, nel tratto compreso tra l'incrocio per Insone, dopo Corticiasca, e Scareglia, attraversa una zona instabile nota come "frana del Lavinone". Quest'ultima interessa un'ampia area del versante destro della valle di Scareglia. L'instabilità del Lavinone è causata da una frana a scivolamento lento, con una superficie di rottura molto profonda. Il movimento del versante era già attivo prima della costruzione della strada, avvenuta tra il 1950 e il 1960.

Il principale fattore che alimenta il fenomeno sono le scarse qualità geotecniche della roccia e l'azione dell'acque che penetra in grande quantità nel sottosuolo fortemente fratturato e incrementando le deformazioni. Dal 2009 i movimenti franosi sono sottoposti a monitoraggio regolare. I dati raccolti indicano che il versante si sposta verso valle a una velocità media di 3-5 cm

all'anno, con punte localizzate dove gli spostamenti risultano significativamente superiori. Nel 2018 è stato attivato un sistema di monitoraggio continuo, collegato a un impianto di allarme, che consente la chiusura tempestiva della strada in caso di rilevamento di accelerazioni anomale. È stato osservato che, in occasione di lunghi periodi di pioggia prolungata o di forti temporali, la velocità degli spostamenti aumenta sensibilmente. Questi movimenti generano un forte stress strutturale sulla strada, in particolare sul ponte situato nell'area attiva della frana.

Per contrastare i progressivi cedimenti, già a partire dall'anno 2002, sono stati fatti numerosi interventi di ancoraggio e tentativi di stabilizzazione accompagnati da costanti lavori di ricarica della pavimentazione e ripristino dei cigli e delle barriere.

Negli scorsi anni sono stati fatti anche degli studi geotecnici e sono state valutate delle possibili soluzioni per ripristinare la strada.

Tutto questo ha permesso di mantenere agibile la carreggiata in sicurezza fino ad oggi, ma purtroppo non ci sono soluzioni tecnicamente valide e sostenibili, che permettano di stabilizzare il versante e i cedimenti.

A causa delle piogge delle ultime settimane si sono verificati nuovi movimenti nel manufatto e sono in corso delle verifiche per determinare se la sicurezza di alcuni elementi portanti come gli ancoraggi, le spalle del ponte e i cigli della strada può essere ancora garantita.

Facciamo presente al Consiglio di Stato che il 14 luglio 2023 sono stati votati i **crediti per il quadriennio 2024-2027 destinati alla conservazione del patrimonio delle strade cantonali**. Su proposta del Dipartimento del territorio, è stato licenziato il messaggio del concernente la richiesta al Gran Consiglio di un finanziamento **complessivi 195 milioni di franchi**.

Tra questi risulta il risanamento manufatti con un credito di **28 milioni** di franchi che consente la prosecuzione del programma di risanamento intrapreso, come pure un credito di **12 milioni** di franchi dedicato a interventi minori che permettono di prolungare la durata di vita di un manufatto, evitando così di dover ricorrere in futuro a investimenti più onerosi; un credito di **16 milioni** di franchi che sostiene sia il programma di piccole migliorie da attuare nelle zone in cui la sicurezza va aumentata, così come una serie di migliorie maggiori con investimenti che possono superare il milione di franchi, ed infine un ulteriore credito di **16 milioni** di franchi che si focalizza sulla protezione preventiva e la premunizione dai pericoli naturali in relazione alle strade cantonali, permettendo pure d'intervenire in caso di urgenze non pianificabili, per un totale di **72 milioni** sui 195 votati.

Al termine del comunicato stampa il Consiglio di Stato riteneva che:

“Grazie al notevole volume di lavoro svolto finora, il ritmo dell'azione e la qualità di conservazione conseguito nel settore dei manufatti sulle strade cantonali è considerato soddisfacente.”

Alla luce di quanto esposto, e già noto alle autorità, per le facoltà concesse, chiediamo al Consiglio di Stato:

1. In 75 anni dalla costruzione della strada, in che misura si è intervenuti per risolvere la problematica dei movimenti franosi? Con quali crediti?
2. Dopo 8 anni di monitoraggio continuo del manufatto, e dopo i lavori di ancoraggio del 2002, perché non si è intervenuti per trovare una soluzione definitiva?
3. Non sono sufficienti i crediti votati negli ultimi 20 anni (oltre 1 Miliardo circa) per la messa in sicurezza delle strade cantonali? Se no, con quali priorità s'interviene?
4. Sono stati valutati altri tipi d'intervento o percorsi alternativi per questo tratto? Se sì con quali risultanze? Se no, per quale motivo?
5. Qual è il costo degli studi geotecnici effettuati per questo comparto e quali le possibili soluzioni semmai indicate per il ripristinare la strada? Dove sono visibili gli studi?
6. Quali soluzioni/alternative sono state date agli allievi che si recano a Tesserete a scuola?

7. Qual' è la situazione per il trasporto pubblico? Come s'intende ripristinarlo?
8. Le persone residenti nella casa anziani "Orizzonte" di Colla resteranno ancora più isolate? Com'è si è previsto d'intervenire in caso di emergenze?
9. Per ripristinare il tratto stradale in questione si può far capo al credito di **16 milioni** di franchi che si focalizza sulla protezione preventiva e la premunizione dai pericoli naturali in relazione alle strade cantonali, permettendo pure d'intervenire in caso di urgenze non pianificabili?
10. È a conoscenza di altri versanti che interessano la strada cantonale che, con l'attuale chiusura, potrebbero portare ad un rischio di isolamento di una parte della popolazione? Se sì, dove, come e quando si intende intervenire per evitare questo rischio?
11. Che influsso ha sui tempi di percorrenza rispetto alla situazione antecedente la chiusura della strada?
12. Sono necessari interventi stradali per garantire l'inversione di marcia del trasporto pubblico? Se sì, dove, come e quando si intende intervenire?