



Dicastero amministrazione generale

Servizi centrali

Servizio cancelleria
Piazza Nosetto 5
6500 Bellinzona

T +41 (0)58 203 10 00
F +41 (0)58 203 10 20
cancelleria@bellinzona.ch

Servizio cancelleria

Spettabile
Gruppo PPD-GG
c/o Paolo Locatelli

9 marzo 2022

Interrogazione 15/2021 "Progetto "bozza verde" del nuovo collegamento autostradale con il locarnese: siamo ad un bivio o al capolinea?" del gruppo PPD-GG

Gentili signore,
Egredi signori,

per rispondere alle domande puntuali è necessario inquadrare la situazione attuale in una breve rievocazione dei passi salienti relativi al progetto di nuovo collegamento veloce tra Locarno e Bellinzona.

Nell'ambito della pianificazione comprensoriale del Piano di Magadino conclusasi con l'adozione di una specifica scheda di Piano direttore (la scheda R11) nel 2001, il Cantone aveva pure promosso la definizione di un nuovo collegamento stradale veloce tra Bellinzona e Locarno. La soluzione allora proposta (denominata "variante 95"), condivisa dalla Confederazione con l'approvazione della scheda di PD, è stata sottoposta al Gran Consiglio per l'ottenimento del credito per la progettazione di massima. Il Decreto legislativo approvato dal Parlamento è però stato oggetto di referendum e quindi sottoposto a votazione popolare a fine settembre del 2007. L'esito del voto ha annullato lo stanziamento del credito e l'indirizzo progettuale adottato dal Gran Consiglio.

Successivamente, il Cantone ha ritenuto di riprendere un ruolo attivo per superare lo stallo intervenuto a seguito del voto popolare. Nel 2008 si è dunque avviato il lavoro per la ricerca di una soluzione efficace e condivisa, sulla base di una nuova organizzazione e direzione di progetto in cui erano parte attiva nella cosiddetta "Direzione politica di progetto" i principali attori interessati (Commissioni regionali dei trasporti, Associazioni promotrici del referendum e, in funzione delle necessità, i Comuni direttamente toccati dal tracciato). È stato così allestito uno studio di fattibilità, comprendente diverse varianti di tracciato, in modo da poter trasmettere alla Confederazione un dossier che facilitasse le decisioni di sua competenza e consentisse l'inserimento del collegamento con un elevato grado di priorità nei futuri progetti realizzativi dell'Ufficio delle strade nazionali (USTRA).

Lo studio di fattibilità comprendente sei varianti e due sotto-varianti, è stato trasmesso dal Consiglio di Stato all’Autorità federale a fine 2010. Su richiesta dell’USTRA, pervenuta a fine 2011, il Cantone ha poi dovuto procedere a un approfondimento, arrivando così a trasmettere l’incarto completo all’USTRA il 18 dicembre 2012.

Ancora prima della tortuosa entrata in vigore del Decreto federale sulla rete delle strade nazionali e relativo messaggio per la creazione del necessario Fondo di finanziamento per le strade nazionali e il traffico d’agglomerato (FOSTRA), per velocizzare i tempi la politica ticinese ha promosso l’idea di anticipare la progettazione di massima, anticipandone il Cantone i costi, per poter così essere pronti con un progetto condiviso e il più maturo possibile, quando il Consiglio federale avrebbe dovuto scegliere a quali progetti dare la necessaria priorità. Pur senza a quel momento competenza operativa su un tracciato che non rientrava ancora nella rete delle strade nazionali, così richiesta dal Consiglio di Stato e in particolare dal Dipartimento cantonale del territorio (DT) la Confederazione ha infine manifestato la disponibilità ad esprimere un parere vincolante sul tracciato ad essa gradito e ad accompagnare il progetto dal profilo tecnico nel caso il Cantone intendesse assumere, a proprio carico e a proprio rischio, il compito di allestire il piano generale secondo la Legge sulle strade nazionali, ossia il documento di riferimento per l’approvazione del tracciato, di competenza del Consiglio federale. Con comunicazione del 14 ottobre 2015 l’USTRA ha indicato la sua scelta nella cosiddetta variante 6A (sotto montagna da S. Antonino sino a Quartino con attraversamento del fiume Ticino in corrispondenza con il ponte attuale a Magadino).

Il 22 febbraio 2016 il Gran Consiglio ha a sua volta approvato il necessario credito per la progettazione, terminata con l’**invio del Progetto Generale allestito dal Dipartimento del territorio dal Consiglio di Stato all’USTRA nel mese di dicembre del 2019 (assumendo così la denominazione di “bozza verde” o “variante 2019”)**. Per quell’allestimento il DT si è avvalso di una Direzione generale di progetto (DGP) a capo del consorzio di progettisti e di un Gruppo di Accompagnamento Politico (GAP), del quale facevano parte rappresentanti dei Comuni di Cadenazzo, Gambarogno e S. Antonino, della Commissione intercomunale dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia (CIT), della Commissione regionale dei trasporti del Bellinzonese (CRTB), del WWF, dell’Unione Contadini Ticinesi (UCT) e di Agrifutura.

Il 26 gennaio 2022 il Consiglio federale ha esaminato 16 progetti di ampliamento della rete nazionale ricevuti dai Cantoni, ritenendone soltanto 3 per la prossima fase (2040) del Programma di sviluppo strategico delle strade nazionali (PROSTRA), tra cui il collegamento autostradale Bellinzona-Locarno, che diventa così prioritario e di competenza della Confederazione, che ne gestirà il prosieguo, con la seguente motivazione: *«il progetto del Cantone Ticino è inteso a decongestionare i centri abitati, su ambo i versanti della valle, dal grande afflusso di veicoli in transito, creando così le premesse per l’auspicata riqualificazione delle aree insediative interessate, in coordinamento con i piani di sviluppo territoriale lungo queste vie di comunicazione. Il progetto ha seguito un processo completo, è aggiornato e ha raggiunto un progredito stato di avanzamento. Si tratta quindi di una buona base da cui la Confederazione può muovere ulteriori passi»* (cfr. Scheda informativa dell’USTRA “Progetti cantonali sui tratti NEB” del 26.1.2022).

In vista della decisione del Consiglio federale, presa appunto il 22 gennaio 2022, e per poi portare avanti la progettazione definitiva, ancora suscettibile di approfondimenti e scelte operative in vista della sua elaborazione, pubblicazione e, infine, realizzazione, una volta

ricevuto il Progetto Generale dal Consiglio di Stato nel 2019, USTRA ha iniziato gli approfondimenti di propria competenza, esponendo i primi risultati il 17 giugno 2021 e, successivamente, ancora, il 24 agosto 2021 a una nuova Commissione di accompagnamento politico, formata da rappresentanti del Cantone, dei Comuni coinvolti, compreso quello di Bellinzona, delle due Commissioni regionali dei trasporti e di altri enti e associazioni di valenza territoriale.

1. Nell'impostazione urbanistica del progetto si è sempre messo l'accento sulla necessità di servire i grandi centri di acquisti di Sant'Antonio e Cadenazzo. Ciò ha portato a concentrarsi sulla sponda sinistra e a non considerare come prioritario l'attraversamento ambientalmente corretto del fiume Ticino. Alla prova dei fatti questa impostazione si è dimostrata costosa e di difficile concretizzazione. È stato corretto sostenere la linea cantonale?

L'inclusione del collegamento autostradale Bellinzona-Locarno in quelli prioritari del Programma di sviluppo strategico delle strade nazionali (PROSTRA) nel gennaio 2022 è stato possibile in particolare, quale elemento determinante, grazie all'unità dimostrata dalla politica e dai vari attori territoriali nel Cantone Ticino.

Che una volta ricevuto il Progetto generale (che corrisponde a un progetto di massima), dopo i primi necessari approfondimento anche tramite altri servizi della Confederazione (per quanto già coinvolti, almeno USTRA, nella progettazione di massima), siano state rilevate anche delle possibili criticità da risolvere, sembra normale per un progetto di tale portata ed è appunto quanto si dovrà fare nelle prossime fasi progettuali, anche con riguardo all'attraversamento del fiume Ticino (a Quartino) e all'accesso alla zona commerciale di S. Antonino, su cui il Municipio di Bellinzona non si è ancora espresso e si riserva di farlo (per quanto di propria competenza, e quindi solo se suscettibili di essere elementi che determinino la fattibilità dell'intera opera e/o concernano il proprio territorio comunale) quando fosse il momento.

2. Il Municipio era informato che, già nell'autunno del 2019, l'Ufficio federale dell'ambiente aveva formalizzato i dubbi sulla variante "bozza verde" dati dall'attraversamento del comprensorio di protezione delle zone palustri? Oppure, è stato informato solo in occasione dell'incontro di giugno di questo anno?

L'informazione è stata comunicata da USTRA durante l'esposizione del 17 giugno 2021.

3. Non si ritiene che, la "bozza verde" - realizzabile nella migliore delle ipotesi, secondo la Confederazione, sarà realizzata non prima del 2044 - sia ora meno sostenibile in quanto viziata dall'alto costo e dalle riserve di carattere ambientale?

Malgrado l'alto costo, la Confederazione ha ritenuto di inserire il collegamento in quelli prioritari da trattare con il prossimo Programma di sviluppo strategico delle strade nazionali e quindi con una tempistica (PROSTRA), se finanziato con quel fondo, che non può essere inferiore al 2040.

Le informazioni per ora disponibili indicano inoltre la risolvibilità del tema dell'attraversamento del fiume Ticino (che la variante 2019, condivisa anche dalle associazioni ambientaliste, aveva proprio cercato di ridurre nel suo impatto, ancora semmai suscettibile di affinamento), così come sono in corso gli approfondimenti concernenti la parte verso lo svincolo di Bellinzona-sud.

Considerate le tempistiche sin qui già affrontate e l'assunzione del progetto da parte della Confederazione (si veda la premessa), è senz'altro opportuno attendere i riscontri degli approfondimenti che sta operando l'Ufficio federale delle strade e mantenere, nel limite del possibile, l'unità sin qui dimostrata in Ticino.

4. Non ritiene il Municipio di doversi ora adoperare, per quanto gli compete, ad indirizzare le discussioni verso un altro tracciato, meno costoso e rispettoso delle zone palustri del piano di Magadino?

Si veda la risposta alla domanda precedente.

Con i migliori saluti.

Per il Municipio

Il Sindaco

Mario Branda

Il Segretario

Philippe Bernasconi