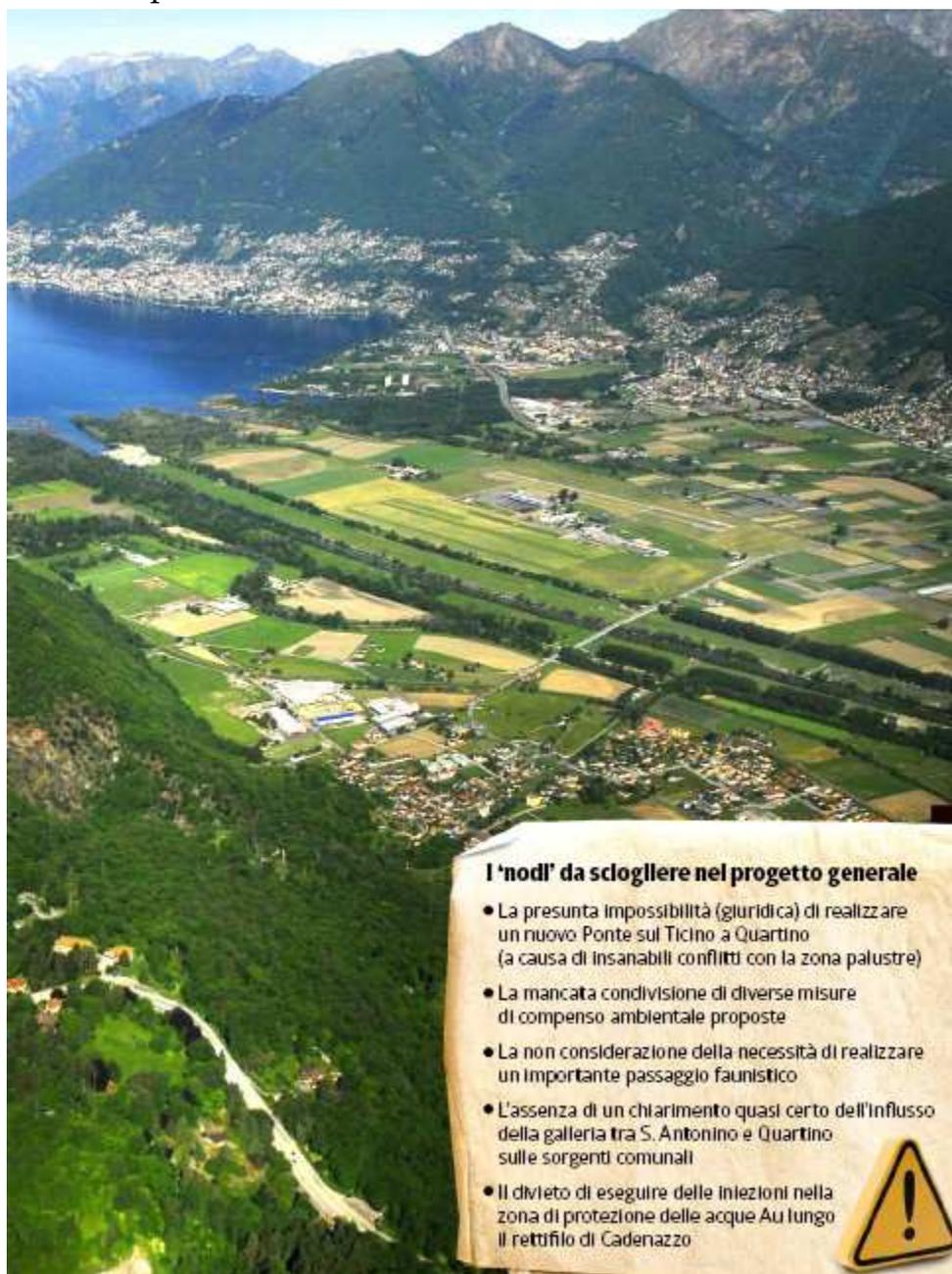


A2-A13, quanti 'punti critici'

Importanti 'pecche' individuate in consultazione preliminare dall'Ufficio federale dell'ambiente

laRegione · 9 ag. 2019 · Di Davide Martinoni

Ustra Ticino risponde al Consiglio di Stato: sapevate bene che Berna sarebbe intervenuta soltanto a partire dal 2020



Così com'è stato presentato, il progetto generale di collegamento A2-A13 proposto dal Cantone va in tutti i casi approfonditamente adeguato. Non soltanto riguardo ad alcuni aspetti considerati marginali come la presentazione dei piani, la composizione degli incarti e la rac-

colta dei preavvisi dei diversi uffici cantonali e federali (insieme di cose che richiederà oltre un anno di lavoro). Ma anche, ed è qui che la questione si fa tremendamente seria, in merito ad una serie di punti critici emersi nell'ambito della consultazione preliminare da parte dell'Ufficio federale dell'ambiente. L'Ufficio federale delle strade – bacchettato il 5 agosto dal Consiglio di Stato per non aver preavvisato la necessità dell'adeguamento (su mandato esterno) di un progetto che in Cantone veniva considerato se non pronto, quantomeno a buonissimo punto – ha risposto al governo mettendo, come si suol dire, i puntini sulle "i". Ma sono puntini pesanti come macigni. "Tra i principali punti critici emersi – ha scritto ieri l'Ustra al Consiglio di Stato – vi sono in particolare la presunta impossibilità (giuridica) di realizzare un nuovo Ponte sul Ticino a Quartino (questo a causa dei suoi insanabili conflitti con la zona palustre), la mancata condivisione di diverse misure di compenso ambientale proposte nel progetto, la non considerazione della necessità di realizzare un importante passaggio faunistico, l'assenza di un chiarimento quasi certo dell'influsso della galleria tra S. Antonino e Quartino sulle sorgenti comunali, ed il divieto di eseguire delle iniezioni nella zona di protezione delle acque Au lungo il rettilineo di Cadenazzo". Tutti aspetti, secondo Ustra, "che molto verosimilmente non potranno essere risolti in modo esaustivo dal Cantone entro la fine del 2019 e che il nostro ufficio intende affrontare con solerzia a partire dal 2020, grazie al concorso di mandato appena pubblicato".

Il fatto che tutto ciò emerga adesso non deve sorprendere, aggiunge Ustra, visto che "durante la partecipazione dei nostri rappresentanti nei Comitati esecutivo e tecnico – ma anche nella corrispondenza con la nostra direzione di Berna – non si è mai fatto mistero sul fatto che l'accompagnamento al progetto, per motivi di risorse e di competenze formali, in questa fase poteva essere svolto solo dalla filiale di Bellinzona, mentre il coinvolgimento del nostro servizio di sostegno tecnico e di pianificazione delle reti stradali presso la centrale di Ittingen sarebbe avvenuto dopo la ripresa del progetto da parte di Ustra" (il 2020).

Cantone (ancora) alla cassa?

In più, "anche la necessità e la finanziabilità da parte della Confederazione di alcune misure di compenso su infrastrutture o strade non toccate direttamente dal progetto dovranno essere attentamente verificate e ponderate". A questo proposito "non può essere esclusa l'attribuzione dei costi al Cantone, la cui partecipazione andrà semmai consolidata prima dell'avvio della consultazione degli Uffici federali". Ustra rende inoltre attento il governo di non avere "da tempo" informazioni sull'evoluzione della procedura pianificatoria cantonale per il deposito del materiale di scavo nel lago Verbano, il cui Piano di utilizzazione cantonale approvato "costituisce una delle premesse indispensabili per poter inoltrare il progetto generale al Consiglio federale". Nel merito della tempistica aggiuntiva per l'adeguamento del progetto, l'Ufficio federale delle strade nota che per la stima delle ore si è avvalso della collaborazione dello stesso studio che ha svolto le prestazioni di sostegno al committente per il Cantone "e che conosce quindi al meglio lo stato effettivo delle cose e le misure ancora da implementare". Una collaborazione e un bando di cui sarebbe stata messa a conoscenza la Divisione delle costruzioni. L'obiettivo della messa a concorso di un tetto massimo di ore

è “far fronte a tutte le oggi immaginabili necessità, senza dover ricorrere ad ulteriori estensioni di mandato”.

Infine, sulla mancanza di comunicazione che ha fatto arrabbiare il Consiglio di Stato, Ustra si giustifica ricordando come nel secondo semestre del 2018 siano avvenute alcune modifiche di progetto “non più condivise a livello di Comitato esecutivo, e che nel frattempo sono state divulgate”. Pertanto, “da parte nostra è venuta a mancare l’occasione, se mai ve ne fosse stata la necessità, di ricordare le modalità con cui avremmo garantito la continuità del progetto a partire dal 2020”.