



CH-3003 Berna, 10 dicembre 2002

Vs. riferimento -  
Ns. riferimento 64-52.0 TI/Bn

Repubblica e Cantone Ticino  
Dipartimento del territorio  
Residenza governativa

Telefono ++41 (0)31 323 01 04  
Telefax ++41 (0)31 322 23 03  
jacques.beguïn@astra.admin.ch  
www.astra.admin.ch

6501 Bellinzona

## **Strada principale H 394, Stabio Est - Gaggiolo Preavviso concernente il contributo federale**

Egregio signor Consigliere di Stato,

ci riferiamo alla vostra richiesta di preavviso del 14 gennaio 2002 e alla corrispondenza scambiata nel frattempo, in particolare alla nostra lettera del 3 aprile e alla vostra risposta del 9 luglio, che contiene numerosi chiarimenti. Siamo oggi in grado di comunicarvi quanto segue:

Il progetto su cui chiedete il nostro pronunciamento riguarda la costruzione di una nuova strada di 3,8 km di lunghezza fra l'arteria di raccordo A 2 Mendrisio – Stabio Est e la frontiera con l'Italia a Gaggiolo. Questi 3,8 km non fanno parte della rete delle strade nazionali, ma sono inseriti nella rete delle strade principali svizzere con la designazione H 394. La loro costruzione può quindi essere sovvenzionata dalla Confederazione.

Lo scopo del progetto è di completare il tratto mancante sul territorio svizzero di un futuro collegamento diretto fra la strada nazionale A 2 a Mendrisio e l'autostrada italiana A 8 a Gazzada, a sud di Varese. Questo collegamento A2/A8 avrebbe una lunghezza di circa 22 km (7 km sul territorio svizzero e 15 km in Italia).

Il collegamento diretto Mendrisio-Varese consentirebbe di instradare il traffico della A2 in direzione di Milano non solamente verso l'autostrada italiana A 9, il cui tratto Chiasso-Como non è più in grado di far fronte all'attuale traffico locale e transfrontaliero, ma anche verso la A8 Varese-Milano. Inoltre, esso consentirebbe l'accesso diretto dal Ticino all'autostrada A 26 che serve l'aeroporto di Malpensa, nonché Alessandria e Genova.

Questo nuovo collegamento permetterebbe quindi di risolvere una buona parte dei problemi di traffico a cui deve far fronte il Cantone Ticino nel Mendrisiotto. Esso restituirebbe a questa regione una parte dell'attrattiva persa a causa dei continui intasamenti fra Chiasso e Como. La strada non deve quindi essere concepita come una circonvallazione di Stabio, ma come una nuova arteria a vocazione regionale e nazionale, come suggerito dal rapporto finale del Gruppo di coordinamento "Ottimizzazione del traffico pesante sulla A2" del 30 settembre 2002.

Il primo tratto di 3,2 km fra lo svincolo di Mendrisio e Stabio Est è stato costruito fra il 1987 e il 1990. Esso fa parte delle opere accessorie della strada nazionale A2. È costituito da una strada a due corsie, la cui sede ha una larghezza sufficiente per consentire un ulteriore

ampliamento a quattro corsie. All'epoca, il costo di realizzazione è stato di 130 milioni di franchi.

Il tratto mancante di 3,8 km, designato come H 394, ha un costo stimato di 169 milioni di franchi. Anch'esso è costituito da una strada a due corsie, la cui sede ha una larghezza sufficiente per consentire un ulteriore ampliamento a quattro corsie.

Sul territorio italiano, la costruzione dei 15 km che separano la dogana di Gaggiolo dallo svincolo di Gazzada sull'autostrada A 8 si inserisce in un progetto di ampia portata denominato Sistema Viabilistico Pedemontano, uno dei cui elementi principali è rappresentato dalla tangenziale di Varese collegata a Gaggiolo. Attualmente è in servizio solo un tratto di circa 3 km fra Malnate e Lotta. Si tratta di un'opera a quattro corsie con accessi e disimpegni limitati al traffico veicolare. Secondo la pianificazione italiana, il collegamento con Gaggiolo dovrebbe essere costruito verso il 2007-2008, verosimilmente secondo il medesimo standard.

Dato il carattere internazionale del progetto e l'imminenza dei lavori sul territorio italiano, condividiamo la vostra preoccupazione di far avanzare la procedura in ambito svizzero, soprattutto per quanto riguarda l'acquisizione dei terreni e le espropriazioni. Come nel caso di altri progetti in Ticino, supponiamo che i prossimi passi procedurali cantonali saranno:

- l'allestimento di un Messaggio del Consiglio di Stato al Gran Consiglio per l'ottenimento dei crediti d'opera per la realizzazione del progetto e delle relative misure fiancheggiatrici;
- in seguito, la pubblicazione del progetto definitivo accompagnato dai piani di espropriazione.

Vi trasmettiamo dunque il presente preavviso per consentirvi di proseguire l'iter. Secondo quanto da voi affermato, il dossier su cui ci pronunciamo corrisponde a quello esaminato il 20 luglio 2001 dall'UF AFP. Ricordiamo che questa valutazione è stata effettuata, a titolo straordinario, prima della pubblicazione del progetto definitivo. Noi ammettiamo dunque che il dossier che sarà pubblicato terrà conto delle osservazioni formulate dall'UF AFP, in particolar modo per quanto concerne la protezione delle acque e i siti contaminati

Per quanto concerne l'USTRA, avanziamo le quattro riserve fondamentali seguenti:

Uno: la larghezza deve essere adeguata a quella della strada che sarà realizzata sul territorio italiano. Non ci opponiamo a priori a una sede di larghezza tale da permettere in un secondo tempo l'ampliamento a 4 corsie. Accetteremo tuttavia di finanziare questo preinvestimento, che voi quantificate in 12 milioni di franchi, solamente se vi sarà la certezza che anche la strada italiana sarà realizzata con questa larghezza. Allo stato attuale del dossier, non siamo tuttavia in grado di pronunciarci definitivamente al riguardo.

Due: la strada H 394 ha senso solamente se sarà risolta la questione della nuova piattaforma doganale. Ora, come abbiamo potuto constatare insieme in occasione della riunione con la Direzione generale delle dogane del 29 maggio 2002, non è attualmente in corso alcun negoziato con l'Italia in merito a un nuovo posto di frontiera a Gaggiolo. La proposta di dirigere in un primo tempo il traffico verso la dogana attuale e di costruire più tardi una seconda piattaforma doganale riservata esclusivamente al traffico automobilistico non sembra ideale. Investimenti importanti quali il ponte sul Gaggiolo, la giratoria sopraelevata e la piattaforma risulterebbero in tal modo utilizzati in maniera non ottimale.

Tre: come già menzionato nel nostro precedente preavviso del 3 aprile 2002, riteniamo che il numero di svincoli previsti per servire l'abitato di Stabio, che conta circa 3000 abitanti, sia eccessivo. I due allacciamenti progettati a Stabio Est in un contesto edificato e complesso necessitano di lavori particolarmente costosi e superflui. Una volta costruita la H 394, l'attuale circonvallazione di Stabio sarà utilizzata unicamente dal traffico, che potrà senz'altro ricorrere allo svincolo completo già esistente a Genestrerio/Ligornetto.


Quattro: come anche in questo caso già menzionato nel nostro precedente preavviso, manteniamo la nostra riserva per quanto riguarda il coordinamento del progetto stradale col progetto ferroviario Mendrisio-Arcisate-Malpensa. Come da voi segnalato nella vostra lettera, in effetti la linea incrocerà la bretella d'accesso all'attuale dogana di Stabio Ovest. È quindi necessario prevedere un'altezza sufficiente per l'attraversamento in sottopassaggio della linea ferroviaria. Per quanto riguarda Stabio Ovest, vi facciamo inoltre notare che l'accesso alla zona industriale non fa parte delle opere accessorie della strada principale H 394.

Infine, l'importo che potrebbe essere preso in conto per il calcolo della sovvenzione è dell'ordine di 150 milioni di franchi. Secondo l'ordinanza sulle strade principali, il tasso di sovvenzionamento attualmente in vigore è del 67%. La Confederazione potrebbe dunque partecipare ai costi di costruzione della H 394 con un sussidio di circa 100 milioni di franchi.

Riteniamo che le osservazioni di cui sopra vi consentiranno di procedere alla pubblicazione del progetto definitivo nei termini auspicati; l'obiettivo rimane quello di decongestionare il Mendrisiotto e migliorare l'attrattiva del Cantone Ticino tutto intero, offrendogli un collegamento efficiente con l'aeroporto di Malpensa e la rete autostradale dell'Italia settentrionale.

Voglia gradire, signor Consigliere di Stato, l'espressione della nostra alta stima.

**Divisione Infrastruttura stradale**

  
Michel Egger  
Vicedirettore

Copia a:

Stato maggiore del capo del DATEC  
3003 Berna

UFAFP, Sezione EIA e piani settoriali  
3003 Berna