

Rapporto

numero

7508 R

data

22 maggio 2018

Dipartimento

TERRITORIO

Concerne

**della Commissione della gestione e delle finanze
sul messaggio 14 marzo 2018 concernente la richiesta di un credito di
CHF 3'300'000.00 per la realizzazione delle opere di semaforizzazione
sulla strada cantonale PT 406 Camorino-Locarno, tratta Cadenazzo-
Quartino, nei Comuni di Cadenazzo e Gambarogno**

1. PREMESSA

Il Locarnese è purtroppo ancora l'unico polo in Ticino che aspetta da tempo un collegamento "veloce" tra l'autostrada e l'agglomerato in quanto se pur avendo sostenuto regionalmente la Variante 95 in votazione popolare la stessa è stata affossata dal resto del Ticino. Ora Cantone e Confederazione stanno lavorando per trovare una soluzione definitiva ma per il momento possiamo solo trovare soluzioni provvisorie che, sappiamo tutti, non saranno miracolose ma l'intento resta quello del riuscire a migliorare la situazione tenendo il passo con l'evoluzione rapida del traffico sul Piano di Magadino.

Occorre pure considerare che dal 01.01.2020 questo asse stradale cantonale passerà in proprietà alla Confederazione fino alla realizzazione del nuovo collegamento A2-A13, su cui verosimilmente si concentreranno le forze dell'Ufficio delle strade nazionali (USTRA) con il rischio di dover sopportare a lungo i disagi importanti che senza le migliorie proposte verrebbero a crearsi su questo importante asse di collegamento con il Locarnese.

Quindi questo credito è da trattare tenendo conto di questa premessa.

2. CRONISTORIA

Prima del 1995

La strada che attraversa il Piano di Magadino sulla sponda sinistra era costituita da due corsie, senza la presenza di corsie preferenziali per il trasporto pubblico o per la mobilità lenta, ma fungeva in gran parte da collegamento tra l'autostrada e il Locarnese e gli intasamenti erano in gran parte concentrati durante gli esodi di turisti che nei periodi festivi o d'estate creavano forte traffico per raggiungere le meravigliose sponde del lago Maggiore. La presenza di attività industriali, artigianali e commerciali si contavano sul palmo di una mano.

Anno 1995

Ci si accorge che il problema comincia ad essere sempre più acuto e prolungato nel tempo. Allo scopo di migliorare la sicurezza ai nodi e le condizioni di inserimento del

traffico locale nella rete principale durante l'ora di punta del mattino e quella serale i Comuni interessati inoltrarono una richiesta d'intervento al Dipartimento del territorio.

Questa richiesta viene accolta e valutato le varie possibilità di intervento si opta per il sistema "rotonda" che in vari ambiti ha dimostrato la sua efficacia.

In parallelo agli interventi "provvisori", per garantire un collegamento veloce dal Locarnese all'autostrada si progetta il collegamento che inseguito andrà in votazione popolare chiamato "Variante 95" ma vista l'opposizione da più parti, lo studio di altre varianti tra cui la "98" e la galleria verso Lugano, a tutt'oggi siamo ancora ai piedi della scala.

Dopo il 1995

Tra il 1997 e il 1999 si realizzano le attuali rotonde di cui l'ultima (Quartino-Luserte) è stata eseguita nel 2007. Le stesse, richieste dai Comuni toccati dalla strada con insistenza, costate circa 3,5 milioni di franchi e pagate in parte dai Comuni richiedenti hanno permesso la messa in sicurezza degli incroci, la moderazione del traffico sull'asse principale e la regolamentazione delle svolte a sinistra. La messa in sicurezza della tratta era una priorità dei Comuni attraversati da questa strada e non si è agito per aumentare la fluidità come da alcune parti si presume.

Il tutto incidendo in modo significativo sulla fluidità del traffico per quanto riguarda l'assorbimento di un certo numero di transiti ma il continuo aumento delle costruzioni specialmente commerciali e anche residenziali sta mettendo a dura prova anche l'attuale soluzione. Infatti il volume di traffico continua ad aumentare, in media + 2-3% annuo. La parte principale, stimata al 55%, ha origine/destinazione all'interno del Piano di Magadino (PdM), ciò che comporta un aumento considerevole dei flussi secanti costituiti dagli accessi alle nuove costruzioni. Questa situazione era difficilmente prevedibile anche dagli ingegneri del traffico che a suo tempo studiarono la problematica.

Anche il traffico pubblico e la mobilità lenta sono penalizzati da tale evoluzione. Il DT interviene quindi sul calibro dell'asse creando apposite piste ciclabili e corsie preferenziali per i BUS.

Anno 2011

Anche in questo anno vengono realizzati lavori di miglioramento per contenere le criticità e migliorare la funzionalità dell'asse, infatti vengono realizzati due interventi puntuali di miglioria ai nodi ubicati all'estremità del sistema con l'obiettivo di favorirne l'uscita dei veicoli tramite il by-pass alla rotonda di Quartino zona Pergola e il raddoppio dell'anello alla rotonda Cadenazzo-Ceneri.

Dopo il 2011

Il traffico aumenta inesorabilmente (2.8% annuo dal 2011 al 2013), fino a raggiungere la saturazione. Parallelamente si continua ad edificare ai margini della strada cantonale (p. es. Interio, Tarchini, ecc.) e il contesto edificato adiacente all'asse di sponda sinistra è ormai urbano.

Il DT reagisce realizzando nel 2016 la fascia centrale polivalente e modifica la sua politica di gestione della mobilità.

In questi anni il GC ha più volte discusso sulle problematiche della viabilità sul Piano di Magadino e a più riprese ha mantenuto una giusta pressione sul CdS al fine di trovare soluzioni rapide ed efficaci.

3. NECESSITÀ ATTUALE

Il previsto collegamento veloce A2-A13, ipotizzato non prima del 2030, permetterà di sgravare le strade cantonali (assi di sponda destra e di sponda sinistra) dall'importante traffico di transito, nell'attesa di questa realizzazione dobbiamo trovare soluzioni transitorie.

La soluzione proposta

Lo studio Allievi, che funge anche da specialista del traffico da parte dei Comuni di Gambarogno e Cadenazzo, propone le seguenti soluzioni:

1. soppressione delle 3 rotonde esistenti ai nodi Quartino Luserte, Contone Ovest, Contone Est e loro semaforizzazione;
2. prolungamento della fascia multiservizi centrale da Contone Ovest fino al nodo Quartino Luserte;
3. introduzione di un semaforo di dosaggio all'innesto dalla via M.te Ceneri sulla rotonda di Cadenazzo-Centro;
4. introduzione della regolamentazione semaforica all'incrocio Via al Pian-Via S. Gottardo Cadenazzo;
5. introduzione del divieto di accesso alla rotonda stazione FFS per chi proviene dalla zona industriale di Cadenazzo.

La semaforizzazione dei 3 nodi Quartino Luserte, Contone ovest e Contone est permette di regolare i flussi secondo il fabbisogno, in particolare di aumentare la capacità dell'asse stradale principale (oggi penalizzato alle rotonde) grazie all'onda verde, senza con ciò influire negativamente sugli innesti secondari; si calcolano, per quest'ultimi, dei tempi d'attesa massimi di 80 secondi.

Anche i due semafori previsti all'innesto di via Monteceneri sulla rotonda di Cadenazzo e all'incrocio via S. Gottardo/via al Pian, nonché l'eliminazione dell'accesso dalla zona industriale a nord della ferrovia alla rotonda Cadenazzo FFS, permetteranno di ridurre i fattori di disturbo al flusso principale come pure un disincentivamento nell'utilizzo di percorso alternativi.

Il prolungamento della fascia multiservizi centrale fino al nodo di Quartino Luserte consentirà di gestire in modo adeguato le manovre di svolta in entrata/uscita dai sedimi che si affacciano sulla strada cantonale.

La migliore fluidità del traffico sull'asse principale comporta, secondo i modelli del traffico proiettati alla situazione futura, apprezzabili riduzioni dei tempi di percorrenza.

Il modello indica guadagni di tempo fino a ca. -30% sulla direttrice Locarno-Bellinzona e fino a ca. -50% nella direttrice opposta.

Si è inoltre appurato che le criticità nella tratta considerata (e oggetto degli interventi di miglioria proposti) tra Cadenazzo e Quartino, non sono, a seguito della loro implementazione, spostate altrove sull'asse. Si può quindi confermare che i benefici si ottengono sull'intero asse dallo svincolo A2 di Camorino alla rotonda dello Stradonino.

L'introduzione della semaforizzazione coordinata permette comunque di mantenere la corsia bus esistente per una gestione favorita e indipendente del trasporto pubblico: la stabilità dell'orario e il rispetto delle coincidenze sono un obiettivo prioritario.

Pure pedoni e ciclisti potranno beneficiare di condizioni di sicurezza migliori negli attraversamenti dell'asse principale ai nodi semaforizzati (permeabilità trasversale).

4. LA CONDIVISIONE DEL PROGETTO CON I COMUNI COINVOLTI

Il progetto è maturato da parte degli specialisti e DT con il coinvolgimento della CIT e dei Comuni interessati. IL progetto non è condiviso in tutti i suoi dettagli ma il i Comuni di Gambarogno e Cadenazzo hanno ritenuto che l'interesse regionale del locarnese doveva essere preponderante agli interessi locali e quindi hanno deciso di non ostacolare il progetto generale. Sono però riusciti a farsi garantire il mantenimento la corsia preferenziale del bus e la garanzia che la manutenzione dei semafori venga effettuata anche in futuro da parte di Cantone e USTRA.

Va infine sottolineato che con la realizzazione del collegamento veloce A2-A13, le strade cantonali di sponda sinistra e di sponda destra, saranno interessate da un declassamento e riqualifica urbana, grazie soprattutto all'importante riduzione dei volumi di traffico; quanto previsto con l'implementazione della semaforizzazione favorisce tale impostazione, anzi getta già le basi per una gestione "urbana" del traffico.

5. LE DISCUSSIONI E GLI APPROFONDIMENTI IN COMMISSIONE

La Commissione della Gestione ha richiesto lo studio realizzato dall'Ing. Allievi per capire meglio quali verifiche e calcoli siano stati fatti per arrivare a proporre questa soluzione e in che modo i tempi di percorrenza verrebbero sensibilmente migliorati su questa tratta.

Dalle tabelle presentate si nota come dei 70'000 passaggi previsti nella dinamica stimata per il 2030 circa la metà dei passaggi sono in transito mente l'altra metà ha rapporti diretti con le attività della zona, questo dimostra come lo sviluppo della zona abbia bisogno di un'alternativa in tempi il più brevi possibili grazie al collegamento veloce tra locarnese e autostrada.

I calcoli dei tempi di percorrenza con l'introduzione della proposta "semafori" sono stati eseguiti con un modello di simulazione matematico e dimostrano come specialmente per la direzione Bellinzona-Locarno il tempo di percorrenza stimato scenda sensibilmente a meno della metà del tempo impiegato ora, mentre nella direzione opposta i tempi siano attorno al 30% inferiori. Il modello matematico no può però tenere conto delle scelte future degli automobilisti in quanto se si accorgeranno che sulla sponda sinistra i tempi di percorrenza scenderanno più automobilisti sceglieranno questo percorso, liberando di conseguenza l'altra sponda e quindi il livellamento dei tempi di percorrenza si autoregolerà.

Aumentare la fluidità sulla tratta e diminuire i tempi di percorrenza andrà a favore anche degli utenti locali in quanto se prima devono fare un'attesa di un massimo di 80 secondi al semaforo prima di immettersi sulla principale, poi questo tempo viene velocemente recuperato sul tempo di percorrenza nel tratto percorso sulla strada principale.

Si ritiene e si auspica comunque che, come cita il messaggio, parallelamente è indispensabile perseguire l'obiettivo della messa in atto di misure di accompagnamento fondamentali quali la mobilità aziendale e l'incentivo all'utilizzo di mezzi alternativi (mezzi pubblici) senza dimenticare le ripercussioni positive attese con l'avvento di AlpTransit Ceneri nel dicembre 2020.

6. COSTI E FINANZIAMENTO

I costi in base al progetto di massima 1/2018 sono stimati in CHF 3'300'000.--.

Il finanziamento è totalmente a carico del Cantone e comprende tutti i costi, rimozione delle rotonde comprese.

La spesa è prevista a piano finanziario del settore 62 strade cantonali alla pos. 622 05 e collegata all'elemento WBS 781 59 2120

7. CONCLUSIONI

Sulla base di quanto esposto, la Commissione della gestione e delle finanze invita il Gran Consiglio ad accordare il credito di CHF 3'300'000.00 per la realizzazione delle opere di semaforizzazione sulla strada cantonale PT 406 Camorino-Locarno, tratta Cadenazzo-Quartino, nei Comuni di Cadenazzo e Gambarogno come da decreto allegato al Messaggio.

Per la Commissione gestione e finanze:

Fabio Badasci, relatore
Caprara - Caverzasio - Dadò - De Rosa -
Farinelli - Frapolli - Garzoli - Guerra -
Pini - Pinoja - Quadranti