

Rapporto

numero	data	Dipartimento
	23 ottobre 2018	TERRITORIO
Concerne		

della Commissione della gestione e delle finanze sulle mozioni

- 21 giugno 2018 presentata da Giorgio Pellanda e cofirmatari “Richiesta di nuova votazione sul Messaggio n. 7508 *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*”;
- 21 giugno 2018 presentata da Cleto Ferrari e cofirmatari “Il dopo semafori: misure da valutare per fluidificare la percorrenza tra Cadenazzo-Quartino e la rotonda di Riazzino-T21”;
- 21 giugno 2018 presentata da Fabio Badasci e cofirmatari “Viabilità Camorino-Locarno. Ripartiamo!”;
- 17 settembre 2018 presentata da Graziano Crugnola e cofirmatari “Strada Cantonale PT 406 - Un piano B per Locarnese e Gambarogno

1. LE MOZIONI: CONTESTO E CONTENUTO

Le quattro mozioni oggetto del presente rapporto sono state elaborate e inoltrate a seguito della mancata approvazione – per mancato raggiungimento della maggioranza qualificata di 46 voti – del messaggio governativo 7508 relativo allo stanziamento 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. Durante la seduta di Gran Consiglio di lunedì 18 giugno 2018, infatti, la proposta governativa – pur raccogliendo il favore della maggioranza del Parlamento (44 sì, 27 no e 6 astensioni su 77 votanti) – non ha però raggiunto la maggioranza qualificata di 46 voti favorevoli.

Una mancata approvazione che ha suscitato tutta una serie di reazioni negative nel Locarnese – in particolare da parte dei Comuni coinvolti e della Commissione intercomunale dei trasporti – e che ha portato diversi Deputati ad attivarsi per non lasciar cadere nel vuoto delle proposte migliorative della situazione attuale sul Piano di Magadino, in attesa della prospettata – e tanto attesa – soluzione definitiva della tratta in galleria, per il cui progetto il Cantone ha anticipato il finanziamento.

Di seguito un breve sunto delle quattro mozioni inoltrate e oggetto del presente rapporto.

1.1 Mozione Pellanda e cofirmatari: richiesta di nuova votazione

La mozione di Giorgio Pellanda – sottoscritta da ben 51 Deputati¹, vale a dire dalla maggioranza assoluta dei Deputati in Gran Consiglio – chiede che *“il messaggio venga proposto nuovamente dal Consiglio di Stato al voto del Gran Consiglio per un’effettiva verifica del risultato con un maggior numero di votanti”*, dunque in sostanza di rivotare la proposta governativa in ragione della *“pur chiara maggioranza di voti favorevoli (44 sì, 27 no e 6 astensioni su 77 votanti)”* sul progetto e *“dell’assenza, tipica di un Parlamento di milizia, per motivi imponderabili, di alcuni deputati che avrebbero sostenuto il credito”*. Anche perché, secondo i mozionanti, *“la Legge sul Gran Consiglio non impedisce di rimettere in votazione un oggetto”*. Fra i motivi della proposta anche *“la delusione delle autorità locali (e della popolazione locarnese) espressa a mezzo stampa dal Sindaco di Gambarogno Tiziano Ponti e del Presidente della CIT e Vicesindaco di Locarno Paolo Caroni, anche perché non è previsto un Piano B per risolvere parzialmente il grave problema del traffico sulla tratta Cadenazzo-Quartino”*.

1.2 Mozioni Ferrari e cofirmatari: nuove misure per fluidificare la tratta

La mozione di Cleto Ferrari – allo scopo di sfruttare potenziali margini di manovra per migliorare la viabilità del tratto in attesa della realizzazione della A2-A13 – propone di:

- ripristinare al posto della rotonda di Quartino le stesse modalità viarie applicate durante i lavori di ammodernamento della linea ferroviaria del Gambarogno², da giugno 2017 a gennaio 2018, ossia il triangolo a senso unico e a doppia corsia che congiunge le direzioni di Locarno, Gambarogno e Cadenazzo;
- valutare un’applicazione simile a quella vissuta a Quartino anche per la rotonda di Cadenazzo (entrata Ceneri). Con un’operazione di triangolazione si potrebbe sostituire la rotonda congiungendo i poli di Locarno, Ceneri e Bellinzona con una doppia corsia a senso unico;
- approfondire – quale ulteriore misura di fluidificazione del traffico congestionato – l’eliminazione della rotonda della LIPO.

1.3 Mozione Badasci e cofirmatari: rivalutare la proposta governativa con qualche modifica

La mozione Badasci sottolinea che l’attuale tracciato Cadenazzo-Locarno dal 1° gennaio 2020 diventerà strada nazionale (e dunque di competenza dell’Ufficio federale delle strade), motivo per il quale è indispensabile agire subito con degli interventi mirati. La mozione chiede quindi di

- rivalutare il messaggio del Consiglio di Stato, apportando eventualmente delle modifiche per aumentarne il grado di accettazione;

¹ Oltre a Giorgio Pellanda hanno sottoscritto la mozione Aldi - Badasci - Balli - Battaglioni - Bignasca - Brivio - Buzzini - Campana - Caprara - Casalini - Caverzasio - Cedraschi - Censi - Crugnola - Dadò - De Rosa - Delcò Petralli - Denti - Farinelli - Ferrara - Filippini - Foletti - Fonio - Gaffuri - Galeazzi - Galusero - Garzoli - Gianella - Gianora - Giudici - Guerra - Guscio - Käppeli - Lurati - Maggi - Mattei - Minotti - Morisoli - Ortelli - Pagani G. - Pamini - Petrini - Pini - Pinoja - Polli - Robbiani - Rückert - Schnellmann - Seitz - Viscardi

² “Nel corso dei lavori di ammodernamento della linea ferroviaria del Gambarogno, da giugno 2017 a gennaio 2018, la rotonda di Quartino è stata sostituita da un’enorme triangolo di ca 250 metri di lato, a doppia corsia e a senso unico, che si è rivelato molto efficace nel fluidificare il traffico. Insomma, se prima la rotonda di Quartino provocava regolarmente colonne, con questo accorgimento, che di fatto tocca solo la segnaletica orizzontale e quindi non è particolarmente costoso, non abbiamo più riscontrato colonne. Durante i lavori anche gli autocarri e i bus riuscivano a passare da entrambi i sottopassi. Questa misura potrebbe essere applicata in tempi relativamente brevi”.

- valutare l'implementazione del grande rotondone a Quartino (in funzione durante i lavori di sottopasso in zona FFS);
- valutare un sistema analogo anche a Cadenazzo, in modo da evitare che il flusso delle auto che scendono dalla strada cantonale del Monte Ceneri continui ad interrompere il flusso principale. Così facendo – togliendo le rotonde, creando due nuovi rotondoni a Cadenazzo e a Quartino, e posando semafori intelligenti che garantiranno l'onda verde – si andrebbe sicuramente a sanare una situazione insostenibile.

1.4 Mozione Crugnola e cofirmatari: piano B e sperimentazione

Graziano Crugnola – partendo dal fatto che la soluzione proposta non ha ottenuto il necessario consenso perché ritenuta lacunosa – formula una proposta alternativa per non lasciar cadere il discorso. Visto che la causa principale della saturazione è, oltre all'aumento costante del traffico sulle direttrici Bellinzona-Locarno e nel senso inverso, l'importante aumento di traffico locale in inserimento nella rete principale dovuto alla forte edificazione degli ultimi anni, si propone – così come già realizzato in altre situazioni – *“di analizzare la posa di un sistema di dosaggio provvisorio, che potrebbe però trasformarsi in soluzione definitiva se i risultati si rivelassero soddisfacenti”*. Nel concreto, *“si domanda di approfondire la soluzione che prevede la posa di semafori provvisori alle entrate laterali delle attuali rotonde di Quartino-Luserte, Contone Ovest, Contone est e Cadenazzo FFS, così come l'introduzione di un semaforo di dosaggio all'innesto dalla via Monte Ceneri sulla rotonda di Cadenazzo-Centro. Ciò senza alcun intervento sulle infrastrutture esistenti”*. Stando alla mozione, in regime di traffico "normale" (quindi non sovraccaricato) i semafori sono spenti e il traffico si regola da solo; nei momenti di punta (al mattino e alla sera), quando il traffico su questa tratta inizia a incolonnarsi sull'asse principale, i semafori alle entrate laterali vengono inseriti automaticamente e passano sul rosso per periodi di una durata definita (ad esempio 80 secondi, così come proposto nel messaggio n. 7508 del Consiglio di Stato), alternando così dei momenti di "chiusura" dalle entrate laterali a momenti nei quali il traffico può inserirsi sulla PT 406. Sull'asse principale non è prevista la posa di semafori, in modo tale che la circolazione sull'asse principale dovrebbe così rimanere meno disturbata e più fluida. Tale sistema, a dire del mozionante, potrebbe essere messo in servizio rapidamente (il sistema completo potrebbe essere affittato) e gestito in tal modo per la durata di un anno, durante il quale sarà possibile capirne il funzionamento e l'eventuale influsso su altri assi. Un ulteriore vantaggio della soluzione proposta, conclude la mozione, è il costo ridotto della stessa, venendo meno lo smantellamento delle rotonde esistenti.

2. SINTESI DEL MESSAGGIO N. 7508 DEL 14.3.2018 - STANZIAMENTO 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

In sostanza, il Consiglio di Stato – basandosi sullo studio Allievi, specialista del traffico – propone le seguenti soluzioni, per un costo complessivo stimato, in base al progetto di massima, di CHF 3'300'000.-:

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 a Cadenazzo;
5. introduzione del divieto di accesso alla rotonda stazione FFS per chi proviene dalla zona industriale di Cadenazzo.

Per maggiori informazioni e approfondimenti si rinvia al citato Messaggio, così come al relativo rapporto commissionale. Si ribadisce qui unicamente il fatto che l'obiettivo è quello di creare una migliore fluidità del traffico sull'asse principale – detta “onda verde” – che comporta, secondo i modelli del traffico proiettati alla situazione futura e illustrati lo scorso 22 maggio in audizione alla Commissione della gestione e delle finanze, apprezzabili riduzioni dei tempi di percorrenza, con guadagni di tempo fino a circa il 30% sulla direttrice Locarno-Bellinzona (da 30 a 20 minuti circa) e fino al 50% nella direttrice opposta (da 30 a 15 minuti circa).

3. LA POSIZIONE DEL CONSIGLIO DI STATO IN MERITO ALLE MOZIONI INOLTRATE

Il Consiglio di Stato, tramite una lettera inviata alla Commissione della gestione e delle finanze durante l'estate (RG3274), ha deciso di demandare al Gran Consiglio le mozioni formulando tutta una serie di osservazioni (rinunciando di fatto alla facoltà di pronunciarsi con un messaggio sulle mozioni in oggetto).

Quale premessa, il Governo rammenta che dal 2020 l'asse stradale cantonale passerà in proprietà alla Confederazione fino alla realizzazione del nuovo collegamento A2-A13, su cui senza dubbio si concentreranno le forze dell'Ufficio federale delle strade (USTRA) e che non potrà essere realizzato prima del 2030. Secondo l'Esecutivo cantonale l'urbanizzazione del contesto in cui si snoda questo segmento stradale è radicalmente cambiata negli ultimi anni, rendendo di fatto necessaria l'introduzione di un sistema di regolazione attiva dei flussi di traffico che può essere ottenuto unicamente con una semaforizzazione dei nodi principali. L'autoregolazione per mezzo delle rotonde, introdotte circa vent'anni or sono, non è infatti più efficace a causa dell'importanza che hanno acquisito i flussi secanti rispetto alla direttrice principale conseguentemente al proliferare delle attività commerciali sul Piano e del relativo traffico indotto. Inoltre, secondo il Governo la gestione dei nodi tramite rotatoria presenta chiari limiti, sia per geometria sia per capacità, anche a fronte dei volumi di traffico ormai raggiunti lungo la direttrice principale (più di 1'200 veicoli l'ora per direzione).

In buona sostanza il Consiglio di Stato con la sua lettera ribadisce e sottolinea la necessità di mettere in atto – in attesa del collegamento A2-A13 e fintanto che la proprietà stradale è cantonale – le misure di cui al Messaggio 7508, che risultano economicamente sostenibili, attuabili a breve termine e in grado di contenere le criticità attuali e dei prossimi anni, come pure di gestire al meglio l'evoluzione del traffico e l'esercizio del trasporto pubblico (TP).

Entrando nel concreto:

- il Consiglio di Stato **condivide** la mozione del deputato Giorgio Pellanda che richiama il Messaggio n. 7508, ma – considerata la mancata approvazione del Gran Consiglio del messaggio in oggetto – non intende riproporre il messaggio: deve semmai essere la Commissione competente a procedere alla stesura di un rapporto in tal senso;
- quanto alla proposta di provvedere ad allestire un “rotondone” a Quartino – richiesta formulata dalle mozioni di Fabio Badasci e Cleto Ferrari – il Consiglio di Stato segnala che si tratta di un comparto situato al di fuori del perimetro oggetto delle opere previste dal Messaggio n. 7508 e che, qualora la Commissione chiamata ad evadere la mozione ritenesse necessario intraprendere questa via, tale opzione dovrà essere oggetto di approfondimento (approfondimento che richiederà indicativamente dai sei agli otto mesi di studio delle varianti). Inoltre, il Governo segnala un problema di altezza non conforme del sottopasso FFS di Quartino non accettabile per una soluzione definitiva, il fatto che il traffico ciclabile sarebbe penalizzato (non disporrebbe più di un tracciato sicuro sulla direttrice Locarno-Magadino) e infine che la modifica andrebbe pubblicata come Progetto stradale;
- quanto alla proposta di estendere un simile “rotondone” a Cadenazzo, il Consiglio di Stato segnala che tale eventualità è già stata oggetto di valutazione e approfondimento in occasione dello studio delle varianti da parte dell’apposito gruppo di lavoro (Cantone, CIT, Cadenazzo e Gambarogno), risultando eccessivamente penalizzante per le molte proprietà con sbocco sulla cantonale i cui utenti si vedrebbero costretti a lunghe deviazioni, generando traffico parassitario locale controindicato per i confinanti stessi e per la viabilità di transito. Il Governo precisa infine che il progetto di semaforizzazione propone in ogni caso un semaforo di dosaggio in fondo alla via Monte Ceneri, il quale ha proprio lo scopo di mitigare gli influssi negativi di questo traffico sul flusso principale Locarno-Bellinzona;
- in merito alla rivalutazione della proposta – richiesta dalla mozione Badasci – il Consiglio di Stato afferma di non intravedere proposte di modifica atte ad aumentare il grado di accettazione delle misure proposte;
- sulla mozione a firma del deputato Graziano Crugnola (posa di semafori provvisori e introduzione di un semaforo di dosaggio all’innesto dalla via Monte Ceneri, senza interventi sulle infrastrutture esistenti), il Consiglio di Stato si esprime infine negativamente, in quanto:
 - mantenendo le rotonde non è possibile gestire i flussi di traffico secanti alla direttrice principale, che sono quelli che penalizzano maggiormente la fluidità dell’asse (in particolare le svolte a sinistra e le inversioni a U alle rotonde, come pure il transito in rotonda dei mezzi pesanti, che continueranno ad avere conseguenze negative sulla scorrevolezza);
 - la mancata gestione del flusso lungo la direttrice principale non consente di garantire stabilità e flessibilità alla conduzione del traffico: l’equilibrio fra le esigenze delle diverse modalità di trasporto all’interno del sistema Quartino-Cadenazzo risulta in questo senso negato; in assenza di una completa semaforizzazione dei nodi, con infrastruttura adeguata, non è possibile una gestione coordinata dei medesimi, né tantomeno la realizzazione di corsie di preselezione di lunghezza idonea;
 - non si ottengono benefici per la mobilità lenta (sicurezza generale, nuovi attraversamenti pedonali ai nodi) e il trasporto pubblico non può essere prioritizzato ai nodi. Il contesto edificato adiacente all’asse stradale è sempre più urbano, con, di conseguenza, una forte necessità di accessi privati e di relazioni pedonali trasversali

che, senza una gestione semaforizzata dell'intero sistema, non potrebbe essere soddisfatta appieno e, soprattutto, non garantirebbe un'adeguata sicurezza;

- o il progetto del collegamento A2-A13 prevede già, quale misura di accompagnamento, lo smantellamento delle rotonde a vantaggio di una gestione semaforizzata dei nodi, maggiormente adeguata al citato contesto urbano adiacente (necessità di relazioni trasversali, accessi puntuali, presenza di pedoni).

4. CONSIDERAZIONI COMMISSIONALI

Quale premessa va sottolineato come la pianificazione cantonale abbia manifestato, in questo contesto, grossi limiti: la prevista urbanizzazione della regione non ha infatti tenuto conto dell'inevitabile – ma verosimilmente prevedibile – importante aumento del traffico, ciò che ci ha portato all'attuale situazione di regolare sovraccarico. Certo, è sempre facile giudicare a posteriori, ma le errate valutazioni di allora devono far riflettere e consigliare una certa prudenza nei confronti anche delle valutazioni attuali date come certezze.

In questo difficile contesto la Commissione della gestione e delle finanze – senza però entrare nuovamente nel merito della proposta del Consiglio di Stato, sulla quale si è già espressa favorevolmente in precedenza – si è chinata più volte sui temi sollevati dalle mozioni, anche demandando ai propri rappresentanti di sondare le opinioni dei rispettivi Gruppi, in particolare in merito all'opportunità di procedere a un ulteriore voto su quanto inizialmente proposto dal Consiglio di Stato. È infatti parso subito evidente che il passaggio di proprietà da Cantone a Confederazione al primo gennaio 2020 limita di molto il margine di manovra politico, trovandoci oggi praticamente alla fine del 2018, rendendo di fatto non praticabili le vie che impongono ulteriori sperimentazioni. Certo, alcune ipotesi **avrebbero dovuto essere valutate preventivamente, in modo da esplorare in modo più completo le varie opzioni possibili, come quelle proposte nelle varie mozioni. Una pecca, secondo la Commissione, alla quale purtroppo non è possibile rimediare.**

Preso dunque atto dell'impossibilità – a causa delle tempistiche di realizzazione – di approfondire e percorrere altre vie – che avrebbero peraltro incassato il sostegno di diversi Gruppi – il nodo politico da sciogliere è dunque stato, come anticipato, quello dell'opportunità o meno di procedere a un nuovo voto, come proposto dalla mozione Pellanda:

- da un lato vi è il rispetto pieno e totale delle regole che il Gran Consiglio stesso si è dato (vedi articolo 5 cpv. 3 della Legge sulla gestione e sul controllo finanziario dello Stato, secondo il quale *“Le decisioni del Parlamento che comportano nuove spese superiori ai limiti previsti dall'art. 42 della Costituzione cantonale devono essere approvate dalla maggioranza assoluta dei suoi membri”*) e il rischio di creare un precedente;
- dall'altro una mozione successiva al voto parlamentare che ha raccolto l'adesione di ben 51 sottoscrizioni, vale a dire oltre la soglia della maggioranza assoluta del Gran Consiglio (secondo l'articolo 146, cpv. 3, della Legge sul Gran Consiglio e sui rapporti con il Consiglio di Stato *“La maggioranza assoluta equivale alla metà più 1 dei membri del Gran Consiglio”*).

Dopo diverse discussioni, i gruppi PLR, Lega, UDC si sono dimostrati – pur con qualche perplessità – aperti a tornare in aula per un sorta di voto definitivo, o di seconda lettura, dando quindi seguito a quanto richiesto dalla mozione di Giorgio Pellanda. Il Gruppo PPD si è invece dichiarato contrario, come peraltro il Gruppo PS (quest'ultimo già in

precedenza contrario alle proposte di merito, tanto da non aver firmato il rapporto commissionale sul messaggio governativo).

Per la maggioranza della Commissione della gestione e delle finanze, nella ponderazione delle opportunità deve prevalere l'assoluta eccezionalità del caso – con una mozione, ribadiamo sottoscritta da 51 deputati, pari a circa il 57% del Gran Consiglio, e un voto del Parlamento cantonale comunque positivo (44 voti favorevoli contro 27 contrari e 6 astensioni su 77 votanti) – e l'esigenza di proporre dei correttivi per migliorare una situazione viaria sul Piano decisamente problematica, come già ampiamente illustrato nel messaggio governativo n. 7508 e nel relativo rapporto commissionale. Si invita pertanto il Gran Consiglio ad approvare la mozione di Giorgio Pellanda, invitando di conseguenza il Consiglio di Stato a presentare in tempi celeri – tali da permettere la realizzazione delle opere previste – un nuovo messaggio in tal senso.

Quanto alla valutazione dell'implementazione del “rotondone” a Quartino – suggerita dalle mozioni Ferrari e Badasci – la Commissione della gestione e finanze è del parere che – se sussistono i tempi tecnici di approfondimento e realizzazione – l'opzione vada valutata seriamente dal Dipartimento del territorio.

5. CONCLUSIONI

Sulla base di quanto esposto, la Commissione della gestione e delle finanze invita il Gran Consiglio ad accogliere la mozione di Giorgio Pellanda, ad accogliere parzialmente, ai sensi dei considerandi, quelle di Badasci e Ferrari e a considerare evasa quella di Graziano Crugnola.

Per la Commissione gestione e finanze:

Nicola Pini e Fabio Badasci, correlatori
Bignasca - Caprara - Caverzasio -
Denti - Farinelli - Garzoli - Guerra -
Pinoja - Quadranti

Annesse: Mozioni 21 giugno 2018 e 19 settembre 2018

MOZIONE

Richiesta di nuova votazione

Messaggio/Rapporto n. 7508: richiesta di un credito di fr. 3'300'000.- per la realizzazione delle opere di semaforizzazione sulla strada cantonale PT 406 Camorino-Locarno, tratta Cadenazzo-Quartino, nei Comuni di Cadenazzo e Gambarogno

del 21 giugno 2018

Durante la seduta del Gran Consiglio di lunedì 18 giugno 2018 è stato approvato, a larga maggioranza, il credito di fr. 3'300'000.- per l'introduzione di impianti di semaforizzazione lungo il tratto di strada Cadenazzo-Quartino sulla "direttissima" Camorino-Locarno, in luogo delle rotonde esistenti, principale causa degli attuali disagi al traffico.

La pur chiara maggioranza di voti favorevoli (44 sì, 27 no e 6 astensioni su 77 votanti) non ha però raggiunto la maggioranza qualificata di 46 voti favorevoli.

Questo risultato, che ha di fatto determinato la non approvazione del credito, è stato dovuto all'assenza, tipica di un Parlamento di milizia, per motivi imponderabili di alcuni deputati che avrebbero sostenuto il credito.

Non vogliamo entrare nel merito della tematica, in particolare nei risvolti tecnici della messa in atto del sistema semaforico, se non per evidenziare la delusione delle autorità locali (e della popolazione locarnese) espressa a mezzo stampa dal sindaco di Gambarogno Tiziano Ponti e del Presidente della CIT e vicesindaco di Locarno Paolo Caroni, anche perché non è previsto un Piano B per risolvere parzialmente il grave problema del traffico sulla tratta Cadenazzo-Quartino.

Tuttavia, considerato che la (risicata) bocciatura del credito è dovuta a motivi formali e che la Legge sul Gran Consiglio non impedisce di rimettere in votazione un oggetto, chiediamo che il citato messaggio venga proposto nuovamente dal Consiglio di Stato al voto del Gran Consiglio per un'effettiva verifica del risultato con un maggior numero di votanti.

Giorgio Pellanda

Aldi - Badasci - Balli - Battaglioni - Bignasca - Brivio -
Buzzini - Campana - Caprara - Casalini - Caverzasio -
Cedraschi - Censi - Crugnola - Dadò - De Rosa -
Delcò Petralli - Denti - Farinelli - Ferrara - Filippini -
Foletti - Fonio - Gaffuri - Galeazzi - Galusero - Garzoli -
Gianella - Gianora - Giudici - Guerra - Guscio - Käppeli -
Lurati - Maggi - Mattei - Minotti - Morisoli - Ortelli -
Pagani G. - Pamini - Petrini - Pini - Pinoja - Polli - Robbiani -
Rückert - Schnellmann - Seitz - Viscardi

MOZIONE

Il dopo semafori: misure da valutare per fluidificare la percorrenza tra Cadenazzo-Quartino e la rotonda di Riazzino-T21

del 21 giugno 2018

Dopo la bocciatura del progetto di semaforizzazioni (messaggio n. 7508) le prime reazioni a caldo sono di immobilismo. Con il presente atto cerchiamo di mostrare che di potenziali margini di manovra per migliorare la viabilità di questo collegamento stradale, in attesa della realizzazione della A2A13, ne esistono ancora, basta un poco di buona volontà.

Nel corso dei lavori di ammodernamento della linea ferroviaria del Gambarogno, da giugno 2017 a gennaio 2018, la rotonda di Quartino è stata sostituita da un'enorme triangolo di ca 250 metri di lato, a doppia corsia e a senso unico, che si è rivelato molto efficace nel fluidificare il traffico. Insomma, se prima la rotonda di Quartino provocava regolarmente colonne, con questo accorgimento, che di fatto tocca solo la segnaletica orizzontale e quindi non è particolarmente costoso, non abbiamo più riscontrato colonne. Durante i lavori anche gli autocarri e i bus riuscivano a passare da entrambi i sottopassi. Questa misura potrebbe essere applicata in tempi relativamente brevi.

Pertanto con la presente mozione si chiede al Consiglio di Stato di ripristinare al posto della rotonda di Quartino le stesse modalità viarie applicate durante i lavori citati, ossia triangolo a senso unico e a doppia corsia che congiunge le direzioni di Locarno, Gambarogno e Cadenazzo.

Si chiede inoltre di valutare un'applicazione simile a quella vissuta a Quartino anche alla rotonda di Cadenazzo che dà accesso al Ceneri. Con un'operazione di triangolazione si potrebbe sostituire la rotonda congiungendo i poli di Locarno, Ceneri e Bellinzona con una doppia corsia a senso unico.

Quale ulteriore misura di fluidificazione del traffico congestionato chiediamo di valutare l'eliminazione della rotonda della LIPO.

Cleto Ferrari
Celio - Morisoli - Pamini

MOZIONE

Viabilità Camorino-Locarno. Ripartiamo!

del 21 giugno 2018

Ritenuto che il messaggio n. 7508 del 14 marzo 2018 che chiedeva *un credito di fr. 3'300'000.- per la realizzazione delle opere di semaforizzazione sulla strada cantonale PT 406 Camorino- Locarno* forse è stato oggetto di troppe critiche e forse di non sufficienti approfondimenti tecnici da parte di chi lo ha criticato;

considerato che la maggioranza del Gran Consiglio ha approvato il credito, non raggiungendo però la maggioranza qualificata;

premesso che il progetto di collegamento veloce A2-A13 - per il quale si ringrazia il Dipartimento del territorio per aver voluto anticipare la progettazione - verosimilmente dovrebbe vedere la luce entro 10-12 anni;

e considerato che l'attuale tracciato Cadenazzo-Locarno dal 1° gennaio 2020 diventerà strada nazionale e diventerà di competenza dell'Ufficio federale delle strade, è indispensabile agire subito con gli interventi. Non possiamo continuare a lasciare che ogni giorno circa 28'000 automobilisti restino in colonna dal mattino fino alla sera. Questo per evidenti ragioni: perdite economiche, minor qualità di vita, aumento dell'inquinamento, ...

Pertanto chiediamo al Consiglio di Stato di:

- rivalutare il messaggio del Consiglio di Stato com'era stato presentato, apportando eventualmente delle modifiche per aumentare il grado di accettazione;
- valutare inoltre l'implementazione del grande rotondone a Quartino (per intenderci, quello che era in funzione durante i lavori di sottopasso in zona FFS) e di valutare un sistema analogo anche a Cadenazzo. Questo per evitare che il flusso delle auto che scendono dalla strada cantonale del Monte Ceneri continui ad interrompere il flusso principale. Così facendo - togliendo le rotonde, creando due nuovi rotondoni a Cadenazzo e Quartino, e posando semafori intelligenti che garantiranno l'onda verde - come già indicato più volte dal Dipartimento del territorio si andrebbe sicuramente a sanare una situazione insostenibile.

Fabio Badasci
Balli - Buzzini

MOZIONE

Strada Cantonale PT 406 - Un piano B per Locarnese e Gambarogno

del 17 settembre 2018

Introduzione

Le discussioni in Gran Consiglio sullo stanziamento di un credito di 3.3 milioni di franchi per la realizzazione delle opere di semaforizzazione sulla strada cantonale PT 406 nei Comuni di Cadenazzo e Gambarogno sono state molto accese e hanno evidenziato interessanti aspetti.

Tutti sono coscienti che la tratta in questione è problematica e che, fino a quando non verrà realizzato il tanto atteso collegamento A2-A13, il Locarnese e il Gambarogno saranno pesantemente svantaggiati dal punto di vista della raggiungibilità. Va quindi trovata una soluzione immediata per migliorare la situazione; ciò che il Consiglio di Stato ha fatto proponendo gli interventi descritti nel messaggio n. 7508.

L'importanza del tema è confermata pure dalle diverse mozioni inoltrate dopo il voto dell'ultima sessione di Gran Consiglio.

La soluzione proposta dal Consiglio di Stato non ha ottenuto una sufficiente approvazione in Gran Consiglio in quanto presentava almeno 3 criticità:

- lo studio sulla base del quale è stata elaborata la proposta si fonda su dati e modelli non attuali e di conseguenza non vi è la certezza che i risultati attesi (risparmio di tempo fino a circa il 30% sulla direttrice Locarno-Bellinzona e fino al 50% nella direzione opposta) vengano effettivamente raggiunti;
- l'importante spesa prevista a pochi anni dalla realizzazione delle rotonde che, con la soluzione proposta, andrebbero smantellate, con cantieri che creerebbero importanti disagi alla circolazione durante il loro esercizio;
- le eventuali ripercussioni sulle altre tratte, in particolar modo sulla sponda destra del fiume Ticino, non sono state sufficientemente approfondite.

In tutti gli interventi si è però sottolineato come in sostanza qualcosa vada assolutamente fatto, e in fretta, cioè prima che la tratta diventi di competenza dell'Ufficio federale delle strade (USTRA).

Proposta

Come detto, la soluzione proposta non ha ottenuto il necessario consenso perché ritenuta lacunosa o non sufficientemente approfondita. Da qui, con la presente mozione, nasce una proposta alternativa di approfondimento rivolta al Consiglio di Stato.

Come si evince dal messaggio n. 7508, la causa principale della saturazione è, oltre all'aumento costante del traffico sulle direttrici Bellinzona-Locarno e nel senso inverso, l'importante aumento di traffico locale in inserimento nella rete principali dovuto alla forte edificazione degli ultimi anni.

A mente del Consiglio di Stato nelle ore di punta al mattino e alla sera va data la giusta priorità al traffico sull'asse principale. Non si realizzassero misure di gestione del traffico la situazione non potrà che peggiorare a fronte del costante incremento del traffico veicolare fino all'orizzonte 2030. L'intervento proposto nella presente mozione tiene conto delle importanti necessità espresse dai Comuni direttamente coinvolti e rappresenta una via di mezzo, un piano B, tra la soluzione proposta dal Consiglio di Stato e lo statu quo (che in sostanza nessuno auspica).

Così come già realizzato in altre situazioni, si propone di analizzare la posa di un sistema di dosaggio provvisorio, che potrebbe però trasformarsi in soluzione definitiva se i risultati si rivelassero soddisfacenti.

In concreto, quale ulteriore variante alla mozione del collega Giorgio Pellanda, che chiede di rivotare il rapporto sul messaggio n. 7508, si domanda di approfondire la soluzione che prevede la posa di semafori provvisori alle entrate laterali delle attuali rotonde di Quartino-Luserne, Contone Ovest, Contone est e Cadenazzo FFS, così come l'introduzione di un semaforo di dosaggio all'innesto dalla via Monte Ceneri sulla rotonda di Cadenazzo-Centro. Ciò senza alcun intervento sulle infrastrutture esistenti.

In regime di traffico "normale" (quindi non sovraccaricato) i semafori sono spenti e il traffico si regola da solo.

Nei momenti di punta (al mattino e alla sera), quando il traffico su questa tratta inizia a incolonnarsi sull'asse principale, i semafori alle entrate laterali vengono inseriti automaticamente e passano sul rosso per periodi di una durata definita (ad esempio 80 secondi, così come proposto nel messaggio n. 7508 del Consiglio di Stato), alternando così dei momenti di "chiusura" dalle entrate laterali a momenti nei quali il traffico può inserirsi sulla PT 406.

Sull'asse principale non è prevista la posa di semafori.

La circolazione sull'asse principale dovrebbe così rimanere meno disturbata e più fluida.

La situazione del traffico può essere monitorata lungo la PT 406 con l'installazione di sensori di presenza o tramite telecamere, in particolare a monte e a valle delle due rotonde che delimitano il tratto oggetto della presente mozione.

Al fine di poter verificare l'impatto sulle altre arterie di una gestione del traffico sulla PT 406 è auspicabile l'installazione di sensori per il conteggio del traffico sulla sponda destra e sulla via Stradonino tra Cadenazzo e Gudo, oltre che sulla PT 406 stessa.

Tale sistema può essere messo in servizio rapidamente (il sistema completo potrebbe essere affittato) e gestito in tal modo per la durata di un anno, durante il quale sarà possibile capirne il funzionamento e l'eventuale influsso su altri assi. Un ulteriore vantaggio della soluzione proposta è il costo ridotto della stessa, venendo meno lo smantellamento delle rotonde esistenti.

La presente soluzione non ha evidentemente la pretesa di aver esaurientemente analizzato gli aspetti tecnici, legislativi e di rispetto di normative vigenti in materia di traffico. Tuttavia, riteniamo che sia una via percorribile e da approfondire ulteriormente da parte del gruppo di lavoro composto dal Dipartimento del territorio, dalla Commissione intercomunale dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia (CIT) e dai Comuni di Cadenazzo e Gambarogno, per mettere in opera celermente le tanto auspiccate misure a costi molto ridotti.

Il Locarnese e il Gambarogno ne hanno bisogno!

Graziano Crugnola
Garzoli - Pellanda - Pini - Terraneo