

Rapporto

numero	data	Dipartimento
7559 R	8 gennaio 2019	TERRITORIO
Concerne		

della Commissione della gestione e delle finanze sul messaggio 4 luglio 2018 concernente la concessione di un credito di CHF 8'300'000.00 per le opere in priorità 1 del risanamento della tratta P399 Agno-Lugano-Gandria-Confine di Stato

1. IL TRACCIATO

Il tracciato P399, in particolare la tratta tra il bivio di Castagnola e il Confine di Stato, è la via di comunicazione stradale tra la Confederazione Svizzera e la Repubblica italiana, come pure il collegamento tra il medio e alto lago Lario e le sue valli superiori. L'asse è inoltre un'alternativa che collega il Sottoceneri all'Engadina passando per la valle Bregaglia o la val Poschiavo attraverso la Valtellina.

La tratta registra diversi picchi di traffico di mobilità transfrontaliera che trovano il loro culmine nelle prime ore mattutine in direzione della Svizzera e nelle ore serali verso l'Italia. A questi, si aggiungono le punte a cavallo dei fine settimane, che gravano ulteriormente sui già importanti transiti giornalieri, il venerdì sera e il lunedì mattina. L'arteria stradale è caratterizzata da numerosi manufatti, in particolare 6 gallerie e 16 ponti. A completare l'infrastruttura, numerose strutture di protezione contro la caduta massi, necessarie alla sicurezza della tratta.

2. PRINCIPALI INTERVENTI CONSERVATIVI

Il collegamento, nei primi anni successivi alla messa in esercizio, dopo la seconda guerra mondiale, non ha richiesto interventi di manutenzione straordinaria. La forte crescita demografica e l'aumento della mobilità transfrontaliera per lavoro, turismo e acquisti, hanno generato un forte flusso di traffico. Gli agenti inquinanti hanno degradato alcune parti dei manufatti, in particolare nelle gallerie. L'accresciuta esigenza di sicurezza durante i periodi invernali, con l'utilizzo di sale e lame per lo sgombero della neve, ha deteriorato alcune parti: pavimentazioni, ponti, cigli e barriere di sicurezza.

I principali interventi conservativi sono stati: le opere di premunizione (reti paramassi e la realizzazione del tratto artificiale in galleria), i risanamenti locali e la messa in sicurezza puntuale su ponti e gallerie, la nuova illuminazione delle gallerie, e i risanamenti locali della pavimentazione.

3. IL PROGETTO

Gli interventi indicati in precedenza hanno finora permesso di mantenere l'infrastruttura in un discreto/buono stato. Ma negli ultimi anni le normative tecniche di riferimento sono state aggiornate nei loro contenuti. Le infrastrutture stradali presenti sulla tratta vanno perciò riesaminate, pianificando nuove opere di conservazione sul tratto che da Castagnola conduce al valico doganale di Gandria.

L'analisi di tutti i dati raccolti e la conseguente verifica dello stato di conservazione degli elementi della tratta, nonché la loro rilevanza per la sicurezza degli utenti, ha permesso di sviluppare un concetto d'intervento basato sulla realizzazione di:

- nuove ringhiere, barriere elastiche e cigli: per l'interno località si prevedono la realizzazione di una battuta di 20 cm per il marciapiede con funzione di ritenuta dei veicoli e la sostituzione della ringhiera; per l'esterno località la posa di una barriere di sicurezza e la sostituzione dell'attuale ringhiera;
- muri a secco: si prevede l'ingabbiamento completo dei muri con reti d'acciaio ancorato nel terreno, così da impedire lo stacco di pietre instabili;
- opere di protezione: le opere attualmente esistenti saranno sanate laddove necessario e completate con delle nuove, come pure le reti aderenti e quelle paramassi. Tutte queste nuove opere si trovano tra il nucleo di Gandria e il Confine di Stato;
- pavimentazione: si prevede il rifacimento di alcuni tratti che si presentano in cattivo stato.

4. PIANO DEI LAVORI

I lavori dovrebbero svolgersi sull'arco di due anni. Il cantiere sarà suddiviso in tappe esecutive così da evitare eccessive perturbazioni al traffico. La viabilità bidirezionale negli orari di punta mattutini e serali verrà mantenuta. Le interruzioni del traffico sono previsti durante la fascia oraria meno sollecitata con l'ausilio d'impianti semaforici con il supporto di agenti ausiliari di sicurezza.

5. COSTI

Il preventivo di massima del risanamento del tracciato è di 8.3 milioni di franchi. In questa somma sono previsti 4.9 milioni per la realizzazione di nuove barriere, 2.3 milioni per la costruzioni di muri a secco, 770mila franchi per le opere di premunizione, 260mila per le pavimentazioni.

6. RISORSE FINANZIARIE

L'investimento è in sintonia con gli obiettivi fissati nelle Linee direttive per il periodo 2015-2019, con quanto previsto al capitolo 2.4 "Sviluppo territoriale, mobilità ambiente ed energia" e alla scheda programmatica no. 35 "Territorio: mobilità efficiente all'apertura di AlpTransit - Obiettivo: modernizzare e integrare le reti di trasporto" e segnatamente al punto 2. Collegamenti interni – lettera k, che prevedere la Conservazione del patrimonio stradale adeguata al ritmo d'invecchiamento delle infrastrutture e possibilmente potenziata

per un recupero del degrado accumulato; miglioramenti e adeguamenti puntuali a favore della fluidità e della sicurezza del traffico motorizzato, lento e pedonale.

7. CONCLUSIONI

Per le summenzionate ragioni, che – peraltro – attestano l'importanza di questo passo, si preavvisa positivamente il Messaggio governativo.

Per la Commissione gestione e finanze:

Michele Guerra, relatore

Bacchetta-Cattori - Badasci - Bang -

Bignasca - Caprara - Caverzasio (con riserva) -

De Rosa - Durisch - Farinelli - Garobbio -

Garzoli - Pini - Pinoja - Quadranti