

Rapporto

numero

6750 R

data

23 aprile 2013

Dipartimento

TERRITORIO

Concerne

**della Commissione gestione e finanze
sul messaggio 19 febbraio 2013 concernente lo stanziamento di diversi
crediti per la sistemazione e conservazione delle strade cantonali:**

- **tre crediti per opere di conservazione mirata sulle strade cantonali per un totale di fr. 10'500'000.-;**
- **due crediti per la strada cantonale del Monte Ceneri: fr. 4'750'000.- per la prima fase di sistemazione/conservazione e fr. 750'000.- per la modifica della conduzione del traffico;**
- **un credito quadro di fr. 10'000'000.- per la continuazione del Piano di pronto intervento (PPI) nell'ambito del Piano dei trasporti del Luganese (settima fase);**
- **un credito di fr. 1'300'000.- per la realizzazione della corsia preferenziale bus in Via Zorzi a Bellinzona nell'ambito del Piano regionale dei trasporti del Bellinzonese (PTB)**

Per maggiori dettagli circa i diversi crediti oggetto del presente rapporto, si rimanda al messaggio governativo n. 6750.

1. TRE CREDITI PER OPERE DI CONSERVAZIONE MIRATA SULLE STRADE CANTONALI PER UN TOTALE DI FR. 10'500'000.-

Con l'approvazione da parte del Gran Consiglio, l'8 maggio 2012, del messaggio n. 6578 (30 novembre 2011) riguardante i crediti quadro di conservazione delle strade cantonali, il Cantone ha potuto pianificare le opere di conservazione programmata, la cui priorità dipende da molti fattori, ma che principalmente riguardano le tratte più trafficate. Nel rapporto sul messaggio n. 6578, sottoscritto il 24 aprile 2012, la Commissione della gestione e delle finanze, chiedendo al Governo di prestare attenzione al degrado crescente della pavimentazione, osservava: *«In conclusione, pur apprezzando gli innumerevoli sforzi che la Divisione delle costruzioni esegue per ottimizzare le risorse e per preservare lo stato della rete stradale, non si può mancare di considerare come la parte del credito quadro di fr. 136'000'000.- destinata alle pavimentazioni non è neppure sufficiente per mantenere l'attuale grado di degrado della rete viaria cantonale. Ciò, in aggiunta al gap strutturale della rete stradale, andrà indubbiamente ad aumentare il debito occulto nell'ambito delle strade cantonali che sarà sempre più difficile da recuperare»*. La Commissione invitava inoltre la Divisione delle costruzioni *«a fare il massimo con i mezzi attualmente disponibili e a mantenere quindi alta la vigilanza sullo stato del patrimonio stradale»*.

Sulla base di quest'ultima considerazione commissionale, il Dipartimento del territorio e la Divisione intendono sfruttare ogni margine di manovra che si presenta a livello di Piano finanziario degli investimenti, nell'ambito quindi dei mezzi disponibili, per incrementare gli investimenti di conservazione.

1.1 Risanamento degli accessi all'area di servizio di Coldrerio (fr. 3'000'000.-)

Le aree di servizio autostradali sono di competenza del Cantone. La Divisione delle costruzioni ha allestito uno studio preliminare allo scopo di verificare lo stato di questi tratti e ha identificato come prioritari gli interventi a Coldrerio, anche in considerazione del recente cambio di concessionario dell'area, avvenuto sulla base di un concorso pubblico.

Gli interventi vertono sostanzialmente nella sostituzione del pacchetto di soprastruttura, ormai molto deformato a causa del passaggio di migliaia di veicoli, anche pesanti. I costi di intervento sono stimati in fr. 3'000'000.-, interamente a carico del Cantone.

1.2 Risanamento completo del tratto di strada cantonale P2 tra Ponte Sort e Stalvedro nei Comuni di Quinto e Airolo (fr. 5'000'000.-)

Il tratto interessato si snoda a nord dell'abitato di Piotta, dopo il Ponte Sort sulla A2 per circa 1.5 chilometri in direzione di Airolo. Sono previsti interventi sui cigli e sulla pavimentazione – in quanto necessitano di un importante intervento di risanamento globale –, e sulle barriere di sicurezza, vetuste e da adeguare alle norme attuali. La strada cantonale P2 riveste grande importanza, poiché costituisce l'unica alternativa all'autostrada A2 in Leventina.

Il preventivo di spesa di massima (prezzi 2012 e grado di precisione +/-20%) è il seguente:

	<u>Costo del preventivo di massima</u>
Sottostruttura	fr. 2'000'000.-
Pavimentazione	fr. 1'400'000.-
Diversi, barriere elastiche	fr. 300'000.-
Progetto, DL e spese generali	fr. 500'000.-
Imprevisti (ca. 10%)	fr. 400'000.-
Totale costi (IVA esclusa)	fr. 4'600'000.-
IVA (8%) e arrotondamenti	fr. 400'000.-
Totale costi (IVA inclusa)	fr. 5'000'000.-

Il finanziamento dell'opera è totalmente a carico del Cantone.

L'inizio dei lavori è previsto nella primavera del 2014. In considerazione dell'ubicazione e della durata relativamente limitata della stagione utile, l'intervento è previsto sull'arco di due anni.

1.3 Risanamenti mirati di pavimentazioni (totale fr. 2'500'000.-)

1.3.1 Risanamenti con micro rivestimento (fr. 1'000'000.-)

A partire dal 1990 sono stati effettuati numerosi interventi di risanamento delle pavimentazioni stradali mediante l'applicazione di micro rivestimento a freddo. Questa tecnica, ampiamente collaudata con successo, viene adottata in situazioni di danni

superficiali per le quali – non essendo coinvolta la sovrastruttura in profondità (il sottofondo è in buone condizioni) – risulta necessario risanare solo il rivestimento, con un rapporto costo/beneficio apprezzabile. In questi casi non occorre allestire progetti specifici; inoltre la posa dei micro rivestimenti non impone modifiche geometriche o dell'evacuazione delle acque.

Con il credito richiesto, pari a un importo di fr. 1'000'000.-, sarà possibile risanare circa 1.1-1.4 chilometri di strada.

Si prevede di realizzare la maggior parte degli interventi durante il biennio 2013-2014.

1.3.2 Conservazione mirata di tratti con indici critici (fr. 1'500'000.-)

Si prevedono interventi per quei tratti stradali che, pur non rientrando nelle priorità, necessitano di un intervento prima che la situazione diventi insostenibile dal punto di vista della sicurezza viaria; si tratta soprattutto di strade con un volume di traffico relativamente sostenuto (più di 10'000 veicoli al giorno), situate al di fuori delle principali vie di transito (quindi non inserite nelle prime priorità) e con indici di stato tali da rendere necessario un risanamento.

Con il credito richiesto – valutato in fr. 1'500'000.- a carico del Cantone – si potranno affrontare perlomeno le situazioni più urgenti, consistenti in tratte stradali con lunghezze variabili da 50-150 m distribuite sull'intero territorio cantonale, per un totale di 1.3 chilometri. Si prevede di realizzare la maggior parte degli interventi nel corso del biennio 2013-2014.

2. DUE CREDITI PER LA STRADA CANTONALE DEL MONTE CENERI: FR. 4'750'000.- PER LA PRIMA FASE DI SISTEMAZIONE/CONSERVAZIONE E FR. 750'000.- PER LA MODIFICA DELLA CONDUZIONE DEL TRAFFICO

La strada cantonale del Monte Ceneri è stata oggetto di uno studio approfondito in merito alle necessità di rinnovo e conservazione nei prossimi anni. Il risultato di tale studio indica la necessità di rinnovare a medio e lungo termine la pavimentazione, attualmente in calcestruzzo, parzialmente ricoperto da uno o più strati di pavimentazione bituminosa nel corso degli anni. È stata inoltre affrontata la questione della viabilità, segnatamente quella riguardante il traffico motorizzato e ciclabile.

2.1 Prima fase di sistemazione e conservazione della strada cantonale (fr. 4'750'000.-)

Dal punto di vista della portanza e delle deformazioni, un risanamento generale a breve termine non è urgente. È però necessario agire nell'immediato sui seguenti elementi:

- risanamento di singole lastre in calcestruzzo che mostrano cedimenti,
- risanamento dei giunti tra una lastra e l'altra, dove essi sono deteriorati,
- risanamento dei cigli e delle barriere elastiche, che non rispondono più alle norme in vigore oggi.

La struttura dei costi degli interventi è la seguente:

Risanamento singole lastre e giunti	fr. 750'000.-
Risanamento cigli e barriere di sicurezza	fr. 3'000'000.-
Progettazione	fr. 250'000.-
Imprevisti (ca.10%)	fr. 400'000.-
Totale costi (IVA esclusa)	fr. 4'400'000.-
IVA (8%) e arrotondamenti	fr. 350'000.-
<u>Totale costi (IVA inclusa)</u>	<u>fr. 4'750'000.-</u>

La realizzazione dell'opera, totalmente a carico del Cantone, è prevista negli anni 2013-2014.

2.2 Modifica della conduzione del traffico (fr. 750'000.-)

Dal punto di vista della viabilità sono state vagliate diverse soluzioni per una modifica della conduzione del traffico, al fine di aumentare la sicurezza viabile per veicoli e, soprattutto, per i ciclisti.

La soluzione, che permetterebbe di agire in tempi relativamente brevi, consiste nella riduzione della strada a tre corsie, due in ascesa e una in discesa. Essa rappresenta un compromesso accettabile tra le esigenze di viabilità, di manutenzione e di sicurezza viabile, ritenuto che una riduzione più marcata a due corsie per il traffico motorizzato penalizzerebbe in modo eccessivo la viabilità. Si tratta essenzialmente di lavori di segnaletica, previsti nel corso del 2013.

Sussistono comunque ancora alcune divergenze di opinione, soprattutto da parte delle associazioni legate alla mobilità motorizzata. Il progetto di sistemazione sarà in ogni caso pubblicato ai sensi della Legge sulle strade. Per la pubblicazione è necessario disporre del finanziamento, ciò che sarà garantito dal credito in oggetto.

I costi stimati per questa parte d'opera ammontano a circa fr. 750'000.-, importo è totalmente a carico del Cantone.

3. CREDITO QUADRO DI CHF 10'000'000 PER LA CONTINUAZIONE DEL PIANO DI PRONTO INTERVENTO (PPI) NELL'AMBITO DEL PIANO DEI TRASPORTI DEL LUGANESE (SETTIMA FASE).

I Piani di pronto intervento (PPI) permettono di eseguire diverse opere singole di sistemazione che non rientrano nelle liste delle opere dei Piani regionali dei trasporti. Il finanziamento di quanto si realizza nell'ambito dei PPI avviene in accordo tra Cantone e singolo Comune interessato. Questo modo di procedere permette di agire con rapidità, pur rispettando i tempi legati alle procedure. La rapida possibilità di tradurre aspettative comunali in realizzazioni eseguite in tempi brevi ha creato un'ampia disponibilità, coinvolgendo con lo stesso spirito positivo anche quei privati cui si chiede bonalmente la cessione dei sedimi per realizzare l'opera.

Fino ad oggi il Gran Consiglio ha autorizzato l'esecuzione del programma PPI delle prime sei fasi, con un credito quadro pari a fr 10'000'000.- (stato 31.12.2012); il relativo credito residuo ammonta a fr. 307'438.-.

3.1 Il Piano di pronto intervento, settima fase

Le prossime priorità necessitano che venga approvato un ulteriore credito quadro di fr. 10'000'000.-, settima fase d'interventi (PPI VII).

L'elenco contenuto nel messaggio delle opere previste per il nuovo PPI 7 non è esaustivo, in quanto tempi e termini di realizzazione dipendono da accordi e procedure da concludere e condurre per ogni singola opera. Il credito richiesto dovrebbe pure permettere di procedere alla progettazione di ulteriori opere che saranno verificate e analizzate in funzione delle effettive priorità.

Le opere sono finanziate da Cantone e Comuni interessati, ai sensi dell'art. 13 della Legge sulle strade. I contributi comunali sono dell'ordine del 40%.

4. CREDITO DI FR. 1'300'000.- PER LA REALIZZAZIONE DELLA CORSIA PREFERENZIALE BUS IN VIA ZORZI A BELLINZONA NELL'AMBITO DEL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI DEL BELLINZONESE (PTB).

Il progetto della corsia bus di Via Zorzi è un intervento che fa parte del Piano dei trasporti del Bellinzone (PTB), poi ripreso dalla Città di Bellinzona assieme ad altre misure nel progetto di velocizzazione del trasporto pubblico ed ora è contenuto nelle misure del Programma d'agglomerato del Bellinzone (PAB).

Il tema di questa corsia bus era già stato trattato nel messaggio n. 6549 concernente le opere relative al semisvincolo N2, che chiedeva un credito di fr. 50'000.- per la progettazione definitiva. La realizzazione avverrà a margine dell'edificazione del nuovo Stabile amministrativo 3. Visti i tempi occorrenti per la realizzazione del semisvincolo è stata successivamente verificata l'opportunità di procedere anticipatamente. L'obiettivo principale è quello di migliorare e favorire l'accesso del trasporto pubblico al centro Città, permettendo ai bus di evitare il semaforo all'incrocio con Via Tatti. Parallelamente si regolerà l'accesso da e per il nuovo Stabile amministrativo 3, si migliorerà la sicurezza dei pedoni sul marciapiede e si creerà una nuova fermata bus più sicura all'altezza dello stabile IAS. Il finanziamento delle opere, inserite nel complesso di quelle del semisvincolo, avverrà in misura del 25% da parte della Confederazione. Circa il restante 75%, i Comuni facenti parte della Commissione regionale dei trasporti del Bellinzone (CRTB) contribuiranno con il 25%. Ne consegue un onere netto cantonale dell'ordine del 56%.

5. CONCLUSIONI

La Commissione della gestione e delle finanze ha accolto con favore il presente messaggio, il quale risponde anche alla raccomandazione espressa dalla stessa Commissione nel rapporto sul messaggio n. 6578 (30 novembre 2011) riguardante i crediti quadro di conservazione delle strade cantonali, raccomandazione volta ad attirare l'attenzione del Governo sull'importanza di una corretta manutenzione del patrimonio stradale cantonale di fronte a un suo crescente degrado, a scapito della sicurezza degli utenti, automobilisti e ciclisti, e della corretta programmazione degli investimenti, con il conseguente rischio di cumulare un debito occulto per il futuro. Questi investimenti permettono inoltre di concorrere a sostenere gli investimenti a favore dell'economia e dei posti di lavoro, in un momento in cui si percepisce un rallentamento. Anche le realizzazioni programmate e coordinate con i Comuni nell'ambito del PPI rappresentano delle

opportunità di sinergia. Strade ben curate non contribuiscono solo ad accrescere la sicurezza, ma favoriscono anche l'attrattiva turistica e territoriale.

Per quanto concerne il credito per la realizzazione della corsia bus di Via Zorzi, la Commissione ha preso atto del fatto che essa, seppure coordinata con il semisvincolo N2, mira alla fluidità del trasporto pubblico lungo Via Zorzi, per cui risulta un tassello indipendente da quest'ultimo, per il quale è già stato riservato il sedime lungo lo Stabile amministrativo 3 che richiede al più presto una sistemazione integrale del contesto dei lavori dello stesso. Inoltre la sua realizzazione, essendo una corsia preferenziale in un punto strategico, diventa un tassello determinante per la stabilità dell'orario del servizio di trasporto pubblico su gomma del Bellinzonese, in via di potenziamento, la cui messa in funzione è prevista entro la fine del 2014.



Preso atto della coerenza dei crediti con le Linee direttive e il Piano finanziario 2012-2015, la Commissione della gestione e delle finanze invita il Gran Consiglio ad accogliere il messaggio governativo in oggetto e i relativi decreti legislativi.

Per la Commissione gestione e finanze:

Walter Gianora, relatore

Bacchetta-Cattori - Badasci - Barra - Bignasca A. -

Caimi - Chiesa - Dadò - Garobbio - Guidicelli -

Kandemir Bordoli - Lurati S. - Solcà - Vitta