

TESTO DELL'INTERROGAZIONE

Ciclopista al Monte Ceneri: altre alternative più sicure

Il problema della ciclopista poco sicura sul Monte Ceneri non è certamente nuovo, ma è ritornato d'attualità nell'ambito delle discussioni relative alla strategia a favore della mobilità ciclabile per il periodo 2012-2015.

Non da ultimo, a seguito dell'edizione de "Il Quotidiano" dello scorso 3 novembre 2012, parecchi ticinesi ci hanno contattati per capire e sapere che cosa effettivamente avverrà con la strada cantonale del Ceneri. In generale, a preoccupare è sì la sicurezza di tutti gli utenti della strada e quindi anche dei ciclisti, ma non a scapito della fluidità del traffico visto che questa strada è l'unica alternativa all'autostrada. Occorre poi valutare bene se anche le varianti proposte non comportino paradossalmente degli elementi di pericolo atti a peggiorare la situazione anziché migliorarla. Ciò soprattutto in considerazione del fatto che una maggiore promozione di questa tratta per i ciclisti aumenterà pure la fruibilità di questo tracciato da parte degli stessi.

Premesso che la sicurezza viaria è un tema imprescindibile sulle strade riteniamo che sia anche importante considerare altri tre aspetti: la complementarietà dei mezzi di trasporto, la presenza di strade alternative e la fluidità del traffico.

L'importanza della sicurezza

La sicurezza viene normalmente valutata in base al numero ed alla casistica di incidenti. Secondo l'UPI (Ufficio Prevenzioni infortuni) su questa tratta negli ultimi 10 anni sono stati coinvolti in incidenti 6 ciclisti, di cui uno con esito mortale e 5 senza conseguenze. Naturalmente, sono parecchi i fattori riguardanti i diversi utenti della strada (ciclisti, automobilisti ed autisti di camion) che in fin dei conti influenzano direttamente la probabilità di incidenti o episodi al limite della sicurezza.

In questo senso, considerando l'enorme volume di traffico giornaliero, è abbastanza evidente che tutte le soluzioni proposte dai vari attori coinvolti - compresa la scelta delle tre corsie (2 a salire e 1 a scendere) - portano con sé diversi gradi di pericolosità. A mo' d'esempio la soluzione che sembrerebbe la più sicura è stata attuata sulla A13 del San Bernardino e nel Vallese, tra Sierre e Briga, dove sono comunque avvenuti diversi incidenti mortali dovuti a manovre di sorpasso azzardate di veicoli lenti, laddove la corsia unica non lo consentiva. La tratta in questione è troppo lunga e, in considerazione della larghezza del campo stradale, indurrebbe i conducenti spazientiti a commettere infrazioni stradali (vedi invasione del campo ciclabile o taglio della doppia linea continua). Le due corsie a salire chiaramente segnalate sull'asfalto, invece, faciliterebbero i sorpassi ma anche l'aumento della velocità.

Una strada fondamentale

D'altro canto, va considerato che la strada cantonale del Ceneri conta mediamente da 12'000 a 13'500 transiti giornalieri (tra auto, moto e camion) e rappresenta l'unica alternativa ad un'eventuale chiusura della galleria autostradale. Una tratta dunque fondamentale per i collegamenti nord-sud a livello cantonale, regionale, nazionale e addirittura internazionale.

Due soluzioni alternative

Nell'ambito delle proposte presentate dai vari attori della società civile (ACS, ASTAG, ATA, TCS, UPI, ecc.) - di cui non riferiamo in questo testo - riteniamo che vi siano almeno un paio di soluzioni più interessanti che potrebbero eliminare gran parte del problema della convivenza tra il traffico motorizzato e le biciclette:

(1) ripristinare e rendere più agibile la strada romana che parte da Quartino ed arriva al passo del Ceneri oppure

(2) prendere in considerazione la strada che parte dal nucleo di Cadenazzo e che passando per la località "Molino" si riallaccia alla cantonale all'ultimo tornante dopo esser passata sotto l'autostrada.

Tenendo conto di queste due opzioni vi sarebbero diversi vantaggi:

- entrambe le alternative sarebbero decisamente più sicure considerando che tutte le altre opzioni sino ad ora proposte porterebbero comunque con sé un fattore di rischio. Entrambe le soluzioni summenzionate, invece, sarebbero a rischio zero visto che si porterebbero le biciclette su un'altra via alternativa;
- si eviterebbe il conflitto tra i vari utenti della strada;
- si manterrebbe un grado di difficoltà altrettanto impegnativo permettendo di conservare anche il valore sportivo della tratta particolarmente attrattiva per gli appassionati della bicicletta, tra cui i sottoscritti deputati;
- il percorso sarebbe più pregiato e più apprezzato anche da un punto di vista paesaggistico e naturalistico a beneficio del turismo su due ruote ma anche del normale ciclista;
- si andrebbe ad incentivare il passaggio attraverso il monte Ceneri di ulteriori cicloamatori o dei ciclisti regolari.

Sulla base di questi elementi facendo uso delle facoltà di cui all'art. 142 LGC/CdS formuliamo al Consiglio di Stato la seguente interrogazione.

1. Nell'ambito della strategia a favore della mobilità ciclabile e per far fronte al problema della sicurezza, sono state considerate le due alternative summenzionate, ovvero (1) il ripristino della strada romana o (2) la strada che parte dal nucleo di Cadenazzo?
2. In caso negativo per quali motivi, queste due opzioni o anche solo una delle due non sono state prese in considerazione?
3. È possibile quantificare i costi di uno o di entrambi i percorsi ciclabili suggeriti? In un'analisi preventiva di costi-opportunità queste due vie non risulterebbero in ogni caso più interessanti in termini di investimento e di costi?

Giacomo Garzoli
Marco Passalia