Messaggio

numero	data	Dipartimento
6312	22 dicembre 2009	TERRITORIO

Concerne

Richiesta di stanziamento di un credito di CHF 2'450'000.-- per la realizzazione di interventi puntuali alle rotonde di Cadenazzo centro e Quartino-Pergola per il miglioramento della fluidità del traffico sulla strada cantonale PT406 Cadenazzo - Gordola

Signor Presidente,
signore e signori deputati,

a margine della tematica del nuovo collegamento A2-A13, il Dipartimento del territorio in accordo con la Delegazione politica di progetto (DPP) A2-A13, ha ritenuto razionale avviare la progettazione di massima per individuare a corto termine possibili interventi di miglioria sulla strada esistente con costi contenuti. Con il presente messaggio si chiede pertanto lo stanziamento di un credito per la realizzazione degli interventi di miglioramento della viabilità individuati sulla strada cantonale PT406 Cadenazzo - Gordola.

Obiettivo del Consiglio di Stato è quello di attuare a breve termine le migliorie della rete stradale esistente, in modo da ridurre o almeno contenere parzialmente le perturbazioni della viabilità lungo il tratto Quartino – Cadenazzo in attesa della concretizzazione dell'atteso nuovo collegamento A2-A13 attraverso il piano di Magadino.

1. INTRODUZIONE

Grazie alla sua posizione geografica affacciata sul bacino del Lago Maggiore, la regione del Locarnese può vantare condizioni residenziali e di qualità di vita attrattive ed ottimali; i privilegi di questa ubicazione contrastano tuttavia con l'assenza di adeguati collegamenti veicolari con i principali poli del Cantone e con la rete viaria nazionale/internazionale. Questo malgrado il Piano regionale dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia (PTLV) preveda la realizzazione di un collegamento diretto del Locarnese con la rete autostradale nazionale e l'obiettivo di allacciare direttamente il Locarnese alla rete delle strade nazionali sia parte integrante del Piano Direttore cantonale (PD).

Da parecchi anni, l'assenza di un collegamento veloce attraverso il Piano di Magadino penalizza fortemente le condizioni di mobilità da e per la regione del Locarnese, ne rafforza il suo isolamento ed è all'origine di frequenti e quotidiani congestionamenti lungo l'asse principale, ed in particolare lungo la tratta Quartino-Cadenazzo; per i locali il congestionamento del traffico lungo questa tratta è una realtà ormai quotidiana; per i turisti, una brutta sorpresa.

In quest'ottica, il miglioramento del collegamento veicolare tra il Locarnese e l'autostrada A2 appare sempre più come una necessità imperativa, non solo per facilitare l'accesso

1.0063

veicolare all'agglomerato di Locarno ed alle sue valli, ma pure per garantire condizioni di mobilità e di qualità di vita adeguate a tutta la regione del Piano di Magadino.
Alla luce di questa situazione, già alla fine degli anni 80 il Dipartimento del territorio, con il supporto della Confederazione, ha posto tra le sue priorità il miglioramento delle condizioni di viabilità sul Piano di Magadino.

Questa attenzione è scaturita nell'elaborazione di numerose varianti di collegamento A2-A13, tra cui la variante 95, il cui credito di progettazione, approvato dal Gran Consiglio nel 2006 ed oggetto di referendum e di consultazione popolare, è stato bocciato dal popolo del Cantone Ticino il 30.09.2007.

Proprio questa mancata approvazione, accompagnata dalla consapevolezza che una soluzione all'annoso problema della mobilità sul Piano deve essere trovata, ha spinto l'Autorità cantonale a ripensare l'impostazione della ricerca di soluzioni, optando verso la costituzione di due gruppi di lavoro (uno politico e l'altro tecnico-specialistico), rappresentativi di tutte le parti interessate (Cantone, Commissioni intercomunali dei trasporti, Regione Locarnese e Valle Maggia e gruppi ambientalisti), con l'obiettivo di presentare entro il 2010 agli Uffici federali competenti nuove possibili varianti di collegamento che possano soddisfare e rispettare le attese di tutti.

Tuttavia, considerando che, indipendentemente dalla validità e fattibilità della o delle nuove varianti che scaturiranno dai gruppi di lavoro, la realizzazione di un collegamento veicolare A2-A13 con tracciato attrattivo e diretto non potrà concretizzarsi in tempi brevi, il Dipartimento del territorio, in accordo con la DPP A2-A13, ha avviato ancora nel 2007 uno studio preliminare delle possibili migliorie sull'asse esistente.

Sulla base delle soluzioni scaturite da questo studio preliminare, sono stati poi allestiti nel 2008 i progetti di massima dei singoli interventi e parallelamente è stato aggiornato lo studio preliminare del 2007 con i nuovi dati di traffico. Questi ulteriori studi hanno permesso di confermare come con l'attuazione degli interventi puntuali identificati sia plausibile attendersi una significativa diminuzione dei giorni di congestionamento lungo l'asse.

Su decisione del Dipartimento del territorio ed in accordo con la DPP A2-A13, nel corso del mese di giugno 2009 sono stati coinvolti i Comuni interessati che avranno tempo sino a metà settembre 2009 per esprimersi sugli interventi previsti.

Le considerazioni che scaturiranno saranno integrate nella progettazione definitiva, cui seguirà l'allestimento del progetto stradale, la pubblicazione, gli appalti e la realizzazione.

Segnaliamo infine che negli scorsi mesi, tramite rilievi sui veicoli, è stata fatta un'analisi dettagliata dei tempi di percorrenza della linea bus Dirinella-Magadino-Cadenazzo-San Antonino, confrontata con importanti ritardi e conseguenti rotture di coincidenze con i treni TILO alla stazione di Cadenazzo. Tenuto conto dei miglioramenti previsti con gli interventi puntuali, oggetto di questo messaggio, dall'analisi scaturisce comunque la necessità di demarcare una corsia bus tra Quartino e Cadenazzo. Pur sfruttando il sedime stradale attuale, questa misura necessita di migliorie alla pavimentazione. La relativa richiesta di credito sarà contemplata in un successivo messaggio, che verrà presentato nella primavera del 2010 e conterrà anche altre opere.

2. PROGETTO

2.1 Studio preliminare

Con lo studio preliminare l'obiettivo era quello di individuare i possibili interventi di miglioria della viabilità lungo l'asse di sponda sinistra Quartino – Cadenazzo. Questi interventi dovevano essere attuabili a corto termine, con costi contenuti e non dovevano in nessun caso costituire un'alternativa al collegamento A2-A13, ma bensì una misura atta a garantire condizioni di viabilità accettabili fino alla realizzazione del nuovo collegamento.

Il perimetro di studio è stato limitato alla strada cantonale di sponda sinistra ed in particolare al sistema compreso tra Quartino e Cadenazzo caratterizzato dalla presenza di 6 rotonde in 4.5 km di strada. I dati di traffico analizzati mostrano infatti come giornalmente vi siano ca. 40'000 veicoli che attraversavano il Piano e che ca. 2/3 (27'000 veicoli) scelgono l'itinerario di sponda sinistra, mentre i rimanenti 13'000 veicoli transitano sulla sponda destra. I tempi di percorrenza variano da 8 a 30 min. nei periodi congestionati.

I nodi critici individuati sono le due rotonde alle estremità del sistema, che presentano un importante flusso secante che influenza in modo determinato la fluidità sulla direttrice principale.

Nell'ottica di un miglioramento delle condizioni di viabilità si definisce quindi la necessità di intervenire ai nodi di Cadenazzo centro e Quartino Pergola, favorendo l'uscita del traffico dal sistema Quartino-Cadenazzo. Le varianti ritenute sostenibili risultavano per entrambi i nodi la creazione di una corsia di bypass della rotonda che permetta di far transitare il traffico dell'asse principale senza subire i rallentamenti dovuti al traffico secante proveniente dalla strada del Monte Ceneri a Cadenazzo e dal Gambarogno a Quartino-Magadino oppure la realizzazione di una doppia corsia di circolazione all'interno dell'attuale rotonda.

2.2 Progetto di massima

Con gli studi di massima effettuati ai nodi di Cadenazzo centro e Quartino Pergola sono state analizzate in dettaglio le soluzioni bypass e rotonda a doppia corsia di circolazione. Si trattava in particolare di procedere tramite un modello specifico ad una verifica tecnica e di fattibilità (geometria, costi, espropri) delle due soluzioni in discussione, con l'obiettivo di definire quale offriva le migliori garanzie di funzionamento e quali dovevano essere le carattestiche ed i costi degli interventi.

Per il nodo di Quartino-Pergola lo studio ha dimostrato come la realizzazione di una corsia bypass esterna in direzione di Locarno, fisicamente separata dalla rotonda ed ubicata a nord rispetto al nodo attuale, sia a tutti gli effetti la soluzione più interessante sia dal punto di vista finanziario che da quello realizzativo durante la fase di cantiere. Questa soluzione permette al flusso preveniente da Bellinzona e diretto a Locarno di non subire rallentamenti o interruzioni a seguito della presenza di veicoli all'interno della rotonda; le condizioni di circolazione del flusso da Locarno verso Bellinzona rimangono invece invariate e beneficeranno anch'esse dell'intervento.

Per il nodo di Cadenazzo centro invece, le particolarità geografiche/urbanistiche locali, non permettono una soluzione bypass; lo studio ha invece dimostrato come la proposta di ampliamento della rotonda attuale sia la più interessante. Con questo accorgimento, lungo l'asse principale, le direzioni di traffico da Bellinzona e da Locarno possono beneficiare di una doppia corsia in entrata alla rotonda favorendo così da un lato lo smistamento dei flussi in direzione sud, e dall'altro lato l'uscita dal sistema in direzione nord.

La direzione di traffico da/per il Monte Ceneri mantiene lo stato attuale (1 corsia in entrata e in uscita). Rispetto alla soluzione individuata a Quartino Pergola, questa soluzione presenta costi e difficoltà (gestione traffico durante i lavori) realizzativi maggiori.

Con entrambe le soluzioni individuate ai nodi oggetto dello studio si garantisce il buon funzionamento del nodo anche con lo scenario di traffico proiettato al 2020 ed in riferimento agli scenari di traffico per il 2010 gli interventi di miglioria permetterebbero di ridurre i giorni di congestionamento, passando da 260 giorni/anno a ca. 100 giorni/anno.
È definito giorno congestionato il giorno in cui le condizioni di viabilità sono perturbate e raggiungono la soglia di congestionamento almeno in una sezione dell'asse stradale in esame e per almeno un'ora (60 minuti) durante il giorno.

2.3 Aggiornamento dello studio preliminare

Parallelamente all'allestimento dei progetti di massima per i nodi di Cadenazzo centro e Quartino Pergola, nel corso del 2009 è stato aggiornato lo studio preliminare descritto al punto 2.1, considerando i dati di traffico del 2008 e quindi anche l'impatto sul traffico del nuovo supermercato Aldi di Contone e l'annessa rotonda.

L'aggiornamento ha permesso di confermare come con l'adozione delle soluzioni ritenute ai due nodi citati è plausibile attendersi una diminuzione significativa dei giorni di congestionamento lungo l'asse. Questo non significa che verranno raggiunte delle condizioni di viabilità ottimali, in quanto la situazione rimarrà sempre critica, ma si ridurranno i giorni sull'arco dell'anno con formazione di colonne.

Pur non sconfessando le due soluzioni proposte, gli studi hanno dimostrato come il sistema stradale in oggetto sia molto sensibile. Un influsso esterno anche minimo è sufficiente per modificare la ripartizione dei flussi di traffico e di conseguenza la priorità degli interventi.

Una previsione sull'evoluzione della situazione negli anni successivi alla messa in opera degli interventi è difficile ed è possibile pensare ad un riporto di traffico dalle sponda destra a seguito della maggiore attrattività della sponda sinistra, che potrebbe mitigare in parte i benefici raggiunti con gli interventi di miglioria. Resta comunque probabile che le migliorie potranno creare una nuova riserva di capacità nell'intero sistema viario del Piano di Magadino che permetta di non assistere nei prossimi anni ad un peggioramento ulteriore della fluidità del traffico, nell'attesa della soluzione costituita dal nuovo collegamento A2-A13. Senza le migliorie proposte il peggioramento ulteriore delle condizioni attuali di viabilità é pressoché certo.

3. COSTI E FINANZIAMENTO

3.1 Costi delle misure

I costi relativi all'attuazione delle misure costruttive proposte sono così suddivisi

	Nodo di Cadenazzo centro rotonda a doppia corsia	**Nodo Quartino Pergola corsia di bypass**
Opere costruttive	1'400'000 .--	600'000 .--
Progettazione e Direzione lavori	130'000 .--	70'000 .--
Espropriazioni	220'000 .--	80'000 .--
Totale costi (Iva compresa)	1'750'000 .--	750'000 .--
Totale costi (Iva compresa)	**2'500'000 .--**	

Gli importi riportati nella tabella riassuntiva si riferiscono al progetto di massima SIA (base gennaio 2009) con un grado di precisione del +/- 20%.

I costi di progettazione sino alla fase di pubblicazione pari a ca. 65'000 CHF sono messi a carico del credito esistente per il collegamento A2-A13 (DL 16.04.2009) e non fanno parte della presente richiesta. Il credito necessario per la realizzazione degli interventi ammonta quindi a ca. 2.435 mio di CHF, arrotondato a 2.45 mio di CHF.

3.2 Finanziamento

I Comuni e le regioni sollecitano l'esecuzione degli interventi in tempi brevi; il passaggio di proprietà della strada in oggetto dal Cantone alla Confederazione è legato all'approvazione delle Camere federali della nuova rete di base delle strade nazionali attesa per il 2011. Se entro quella data il Cantone avrà iniziato i lavori in oggetto, allora i costi saranno a suo carico. Viceversa se il Cantone presenterà un progetto pronto ad essere realizzato in questi termini senza iniziare i lavori, la Confederazione lo finanzierà al 100% ma evidentemente ne stabilirà anche le priorità esecutive.

Nella prima ipotesi che è quella che risponde al meglio alle sollecitazioni della autorità locali e regionali, si ritiene che gli interventi proposti debbano assumere un carattere regionale e quindi essere finanziati dai Comuni delle regioni interessate tramite le Commissioni regionali dei trasporti. Il finanziamento previsto è quindi: 75% Cantone, 12.5% CRTLVM (Commissione regionale dei trasporti del Locarnese e Valle Maggia), 12.5% CRTB (Commissione regionale dei trasporti del Bellinzonese).
Le Commissioni hanno entrambe approvato la loro quota di finanziamento (la CRTLVM nella seduta del 9.9.2009 e la CRTB nella seduta del 9.12.2009).

4. PROGRAMMA DI REALIZZAZIONE

I termini prevedibili sono i seguenti:

- pubblicazione progetti stradali entro la metà del 2010
- procedure d'appalto nella seconda metà del 2010
- esecuzione dei lavori fine 2010 – metà 2011

5. RICHIESTA DI CREDITO

Sulla base dei costi esposti al punto 3.1 con il presente messaggio si richiede lo stanziamento di un credito di 2'450'000 CHF per la realizzazione degli interventi di miglioria della viabilità ai nodi di Cadenazzo centro e Quartino Pergola.

6. PIANO DIRETTORE CANTONALE, LINEE DIRETTIVE E PIANO FINANZIARIO, CONSEGUENZE FINANZIARIE

La realizzazione delle opere in oggetto è in sintonia con le Linee Direttive 2008-2011. La scheda n. 5 *Servizi e vie di comunicazione* (Obiettivo: Mobilità pubblica e privata) dell'area di intervento *Riscaldamento climatico, ambiente ed energia* prevede al punto e) la progettazione e attuazione progressiva delle opere prioritarie dei Piani regionali dei trasporti.

Nel caso specifico si tratta di opere non pianificate in precedenza, ma la cui importanza è dettata dall'esigenza di un miglioramento della viabilità che si rende necessario con l'allungarsi dei tempi realizzativi del collegamento veloce tra la A2 ed il Locarnese.

Per quanto attiene il settore stradale (PF 62 strade cantonali), le uscite sono contemplate a Piano finanziario 2008-2011 alla posizione 622 05 e collegate all'elemento WBS 781.59 -2904. La spesa complessiva è ripartita a PFI per 2.00 mio CHF nel quadriennio 2008-2011 e 0.45 mio CHF nel quadriennio 2012-2015 (residui).
Le entrate complessive (25% sulle uscite totali a carico del Cantone pari a 2.5 mio CHF) pari a ca. 0.625 mio CHF sono previste a Piano finanziario 2008-11 alla posizione 622 08 04, collegata all'elemento WBS 781.68 - 1104 (12.5% pari a 0.31 mio CHF), e alla posizione 622 04 01 20, collegata all'elemento WBS 781.68 - 1105 (12.5% pari a 0.31 mio CHF).

7. CONCLUSIONI

Considerati i tempi medio-lunghi per arrivare alla concretizzazione del nuovo collegamento veloce del Locarnese con l'autostrada A2 e visti i problemi di fluidità del traffico lungo il tratto di strada cantonale che collega Quartino a Cadenazzo, per favorire la creazione di una nuova riserva di capacità nell'intero sistema viario del Piano di Magadino che permetta di non assistere nei prossimi anni ad un peggioramento ulteriore della fluidità del traffico si ritiene necessario attuare gli interventi di miglioria proposti. Una mancata realizzazione di queste misure significherebbe un peggioramento ulteriore delle condizioni attuali di viabilità, che sono da ritenersi già critiche.

Nell'invitarvi cortesemente ad approvare il disegno di Decreto legislativo allegato, vi porgiamo, signor Presidente, signore e signori deputati, l'espressione della nostra massima stima.

Per il Consiglio di Stato:

Il Presidente, G. Gendotti
Il Cancelliere, G. Gianella

Disegno di

DECRETO LEGISLATIVO

concernente la concessione di un credito di CHF 2'450'000.-- per la realizzazione di interventi puntuali alle rotonde di Cadenazzo centro e Quartino-Pergola per il miglioramento della fluidità del traffico sulla strada cantonale PT406 Cadenazzo - Gordola

Il Gran Consiglio
della Repubblica e Cantone Ticino

visto il messaggio 22 dicembre 2009 n. 6312 del Consiglio di Stato,

d e c r e t a :

Articolo 1

È approvato un credito di CHF 2'450'000.-- per la realizzazione di interventi puntuali alle rotonde di Cadenazzo centro e Quartino-Pergola per il miglioramento della fluidità del traffico sulla strada cantonale PT406 Cadenazzo - Gordola.

Articolo 2

L'importo è iscritto al conto degli investimenti del Dipartimento del territorio, Divisione delle costruzioni.

Articolo 3

Trascorsi i termini per l'esercizio del diritto di referendum, questo decreto è pubblicato nel Bollettino ufficiale delle leggi e degli atti esecutivi ed entra immediatamente in vigore.