

Messaggio

numero

6964

data

8 luglio 2014

Dipartimento

TERRITORIO

Concerne

Rapporto del Consiglio di Stato sulla mozione 27 gennaio 2014 presentata da Giancarlo Seitz e cofirmatari "Terza corsia in autostrada in Ticino"

Signor Presidente,
signore e signori deputati,

con riferimento alla mozione parlamentare in oggetto, che in parte ripropone il tema già sollevato con l'interpellanza del 14 dicembre 2012 e relativa risposta del 28 gennaio 2013, lo scrivente Consiglio prende posizione come segue.

1. PREMESSA

Innanzitutto rammentiamo che, per quanto riguarda la gestione delle strade nazionali, a partire dal 1° gennaio 2008, con l'introduzione della Nuova perequazione finanziaria (NPF) fra Cantoni e Confederazione, la competenza è stata trasferita dai Cantoni alla Confederazione.

La Confederazione ha poi assegnato, su mandato di prestazione, la manutenzione dell'autostrada a delle Unità territoriali sparse sul territorio.

All'Unità territoriale IV (Canton Ticino) è stata assegnata la manutenzione della A2 da Airolo a Chiasso e parte della A13 fino a Roveredo.

Tutte le altre attività (pianificazione, costruzione, conservazione, ecc.) non sono più di competenza dei Cantoni bensì della Confederazione che le espleta per il tramite dell'Ufficio federale delle strade.

Dal 2008 dunque, il Cantone non ha più competenza diretta in questi settori.

2. NEL MERITO

Di seguito le osservazioni sui singoli temi sollevati nella mozione.

a) Confermare o smentire che la carreggiata, con l'attuale larghezza, permetterebbe l'allargamento a 3 corsie per ogni direzione di corsa, abolendo la "banchina". Sicuro che la fattibilità è garantita, con l'abolizione della "banchina" devono essere create aree di sosta a intervalli ravvicinati comunque facilmente realizzabili vista la superficie riservata all'autostrada (recinzioni attuali).

Dal messaggio concernente il decreto federale per lo sblocco dei crediti necessari alla seconda fase del Programma per l'eliminazione dei problemi di capacità sulla rete strade nazionali del 26 febbraio 2014, citiamo quanto segue:

"Congestionamento previsto della strada nazionale

Per quanto riguarda il Ticino, si prevedono criticità di livello III tra Lugano Sud e Melide/Bissone e di livello II tra Melide/Bissone e Mendrisio.

Si registrerà quindi un peggioramento della situazione, dovuta principalmente all'intenso traffico pendolare proveniente dall'Italia e che richiederà interventi urgenti, in considerazione dell'estensione della zona interessata e del livello di criticità.

Misure necessarie per le strade nazionali

Al fine di individuare la soluzione più adatta per la zona a sud di Lugano, l'USTRA ha condotto uno studio preliminare esaustivo da cui è emerso che l'intervento più opportuno consiste nell'eseguire lavori di ampliamento lungo la strada nazionale esistente: questi includono l'allargamento a sei corsie del tratto Lugano Sud e la galleria del San Salvatore nonché la costruzione di una terza canna nelle gallerie del San Salvatore e di Maroggia.

L'aumento delle capacità sul ponte diga di Melide sarà realizzato soprattutto sfruttando le strutture esistenti, in modo da limitare al minimo indispensabile le ripercussioni su natura e paesaggio.

Per quanto riguarda il tratto di strada nazionale a sud della galleria di Maroggia, la misura prevista consiste nell'utilizzo temporaneo della corsia d'emergenza a corsia dinamica.

Considerato il forte carattere direzionale del traffico, non si ritiene invece necessario effettuare un ampliamento completo a sei corsie di questo tratto autostradale.

Soluzioni ad ampio raggio, quali la costruzione di una galleria tra Grancia e Maroggia o di un ponte che attraversi il Lago di Lugano, non sono opportune per via delle conseguenze che avrebbero sulla natura e sul paesaggio, ma anche in ragione dei costi elevati.

Riteniamo che l'ampliamento del tratto in oggetto sia la soluzione più indicata per raggiungere l'obiettivo prefissato; trattandosi tuttavia di un progetto meno prioritario rispetto ad altri, proponiamo di assegnarlo al modulo 3 e di proseguire nel frattempo la fase di pianificazione, tenendo conto delle tre varianti suggerite dal Canton Ticino. [n.d.r. in realtà il Canton Ticino ha proposto una variante ottimizzata]

Siamo tuttavia scettici nei confronti degli interventi di ottimizzazione chiesti dal Canton perché comporterebbero importanti costi aggiuntivi a fronte di benefici limitati per la strada nazionale."

Dalla citazione sopra riportata risulta che il problema è stato studiato e valutato e si è giunti alla conclusione che una soluzione sarà presa in considerazione con il modulo 3, mentre per il momento si prosegue con la fase di pianificazione. Comunque, ad oggi, come risulta dal messaggio, l'apertura della corsia d'emergenza, quale corsia di scorrimento, potrebbe essere attuata solo dal portale Sud della galleria di Maroggia in direzione Sud e nella forma dinamica.

Va precisato che lo scrivente Consiglio ha chiesto a più riprese di rivedere la priorità del tratto in oggetto.

b) Accettato e appurato che per le gallerie, attualmente a 2 corsie, non è possibile la creazione della terza corsia, ma comunque allargamenti e restringimenti di corsie sono e si trovano all'ordine del giorno su tutte le autostrade, l'automobilista è disciplinato e si autoregola, senza problemi e non causando quindi pericoli particolari.

Infatti, ed in particolare proprio sul tratto Lugano Nord – Chiasso, non risulta possibile sfruttare la corsia d'emergenza, almeno fino al portale sud della galleria di Maroggia, quale terza corsia di scorrimento. Questa soluzione, a detta dell'USTRA, vista la presenza del ponte diga di Melide e delle gallerie (Gentilino, Melide-Grancia, Bissone-Maroggia), non servirebbe ad altro se non a creare colonne con evidenti disturbi alla fluidità del traffico in corrispondenza di ogni restringimento da tre a due corsie davanti ai portali delle gallerie e, non da ultimo, con un considerevole pericolo di formazione di incidenti.

c) *Valutare, visto che in certi tratti autostradali, la carreggiata è ampiamente larga che, secondo norma, si potrebbero già oggi creare le tre corsie senza problemi particolari.*

Si veda la risposta al punto a).

d) *Avendo una quantità enorme di autocarri sulle nostre autostrade, quando questi si sorpassano, visto il differenziale di velocità tra i due automezzi, quasi uguale, per svariati chilometri ti trovi dietro a questi bisonti della strada impossibilitato a procedere nei tuoi limiti di velocità. E quindi la terza corsia ti permetterebbe di agevolare il traffico?*

Per ridurre il disagio che si crea al momento in cui i veicoli pesanti si sorpassano l'un l'altro, la Confederazione ha allestito una nuova direttiva: ASTRA 15013.

Il recente studio, basato sulla direttiva ASTRA 15013 "Introduzione divieto di sorpasso per i veicoli pesanti ÜV-LW", sull'asse autostradale N2, ha permesso di rilevare in territorio ticinese le tratte idonee all'applicazione della segnaletica di "Divieto di sorpasso per gli autocarri".

In una fase precedente, già in vigore, sono state definite in totale 13 tratte per direzione di marcia delimitate dagli svincoli. Un'analisi dettagliata della situazione ha permesso di individuare le tratte aventi effettiva necessità d'introduzione della segnaletica. Il successivo approfondimento ha potuto precisare l'estensione del provvedimento con la posa di una segnaletica supplementare, che verrà messa in funzione entro fine settembre 2014 su un totale di 17 tratte.

Il Consiglio di Stato ritiene che questa misura permetterà una maggiore viabilità ai veicoli leggeri, evitando quindi i disagi che vengono sollevati dal mozionante.

e) *Supposto che si volessero cercare "dei cavilli" per un rifiuto, ma appurato che per determinati interventi di manutenzione sull'autostrada, lavori di una certa durata, la terza corsia è già un fatto acquisito, perché non fare un intervento in tal senso?*

A volte questa soluzione viene effettivamente applicata lungo l'asse autostradale ticinese, ma sempre e comunque su piccole tratte, lungo le quali viene posata una segnaletica verticale d'informazione con l'ausilio di una segnaletica provvisoria a tinte rosse a livello orizzontale.

Unico scopo dell'applicazione di tale soluzione è quello rivolto a garantire, o meglio, salvaguardare le due carreggiate di scorrimento per corsia, anche in presenza di cantieri e a tempo determinato.

f) *Valutare, al limite un intervento "provvisorio/test", come da me indicato. Su alcuni tratti d'autostrada in Svizzera questa "creazione ad hoc" della terza corsia è già realtà (tra Losanna e Ginevra) (da parte mia comunque lì, in modo abbastanza dubbioso sulla validità della sicurezza).*

Si veda quanto indicato ai punti precedenti. Rammentiamo comunque che eventuali verifiche o test sono di competenza della Confederazione.

g) *Spiegare e dimostrare cosa di innovativo si era discusso a Castelrotto nel conclave di inizio marzo oltre a quanto già discusso con l'USTRA ma non citato nella risposta al mio atto parlamentare del dicembre 2012, visto che la risposta è datata il 28 gennaio. Quindi prima del mese di marzo.*

In questi incontri vengono trattati svariati temi ad ampio raggio, senza entrare in dettagli specifici.

h) Considerare che il caos sulle strade, specialmente nelle ore di punta è lampante, quindi un'urgenza esiste. E, sempre dalla riunione di Castelrotto, la cosiddetta ipotizzata "variante ottimizzata Ticino" aveva un orizzonte temporale di 20/25 anni per un costo totale stimato di 1.1 miliardi di franchi.

Si veda la risposta al punto a).

i) Valutare ulteriormente, visto che Berna per i prossimi 20/25 anni non ha intenzione di investire nulla sulle autostrade a seguito del No sull'aumento della vignetta – (leggasi niente per il collegamento viario del piano di Magadino) considerato che Berna, negli investimenti previsti di questa ipotetica "variante ottimizzata Ticino" non ne parla, di scendere, caro Governo, con i piedi per terra e seguire la mia proposta della creazione della terza corsia, proposta molto valida, realizzabile ed economica (quindi finanziabile da Berna).

Si veda quanto indicato ai punti precedenti. La creazione di una terza corsia (utilizzando la corsia d'emergenza) è di competenza della Confederazione. L'opportunità di una tale esecuzione è da inserirsi nel contesto dell'intera rete delle strade nazionali, tenendo conto delle varie priorità. Il Cantone non mancherà, come sempre, di esternare alla Confederazione le preoccupazioni e le difficoltà presenti sulla rete autostradale ticinese, suggerendo soluzioni e varianti.

È intenzione del Consiglio di Stato continuare a dialogare con l'autorità federale e con la Commissione regionale dei trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio (CRTM) e con la Commissione regionale dei trasporti del Luganese (CRTL), al fine di individuare i provvedimenti necessari per eliminare, o almeno ridurre, i problemi di capacità del traffico che oggi si manifestano nelle ore di punta.

3. CONCLUSIONI

Ciò premesso si invita il Gran Consiglio a respingere la mozione.

Vogliate gradire, signor Presidente, signore e signori deputati, l'espressione della nostra massima stima.

Per il Consiglio di Stato:

Il Presidente, M. Bertoli

Il Cancelliere, G. Gianella

MOZIONE

Terza corsia in autostrada in Ticino

del 27 gennaio 2014

Mi permetto di ritornare sulla mia precedente interpellanza del 14 dicembre 2012 e relativa risposta del Governo datata 28 gennaio 2013.

Una prima riflessione è che, dai media del 7 marzo 2013, avevo rilevato che nella due giorni di riunione del Governo a Castelrotto è stato trattato anche il tema della terza corsia in autostrada, ma si è precisato che non esisteva ancora una decisione da parte del Governo; inoltre non si accennava minimamente al mio atto parlamentare.

Nella vostra risposta del 28 gennaio 2013, non si affermava assolutamente niente di un ipotetico progetto in corso o studio in essere da parte del Governo. Mi si rispondeva semplicemente che la terza corsia non era fattibile (?!). Ma come mai poi sul Corriere del Ticino del 7 marzo 2013 si affermava proprio che si vuole utilizzare la corsia di emergenza. *Nella cosiddetta «Variante ottimizzata Ticino» (studiata a Castelrotto dal Governo) ... si viaggerebbe sull'attuale autostrada, ... **sfruttando le corsie d'emergenza verrebbero create due corsie supplementari (una in ogni direzione)**...* Mentre che, **al sottoscritto**, in risposta all'atto parlamentare, **si escludeva categoricamente la proposta della terza corsia?**

Quindi la mia interpellanza, ora cambiata in mozione, era ed è seria, valida e realizzabile anche tecnicamente.

Il Governo voleva essere lui e solo lui l'artefice delle soluzioni?! Da parte mia nessun problema, importante è fare. Sono un parlamentare, eletto dal popolo e il mio compito è portare avanti le richieste del cittadino che mi ha eletto ed è quello che continuo a fare.

Nella risposta conclusiva al mio atto parlamentare del 2012 il Governo rispondeva che *“È intenzione del Consiglio di Stato continuare a dialogare con l'Autorità federale e con la Commissione regionale dei trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio (CRTM) e con la Commissione regionale dei trasporti del Luganese (CRTL) al fine di...”*.

Posso capire che non si voglia “dialogare” con un parlamentare di milizia, nonché artigiano in pensione, ma il rispetto per il serio impegno nell'allestimento di un serio e valido atto parlamentare dev'essere almeno riconosciuto e lo stesso non deve essere evaso in modo così superficiale! Tanto più che corrisponde nelle linee principali (utilizzo della banchina) a quanto aveva pensato il Governo, a Castelrotto (inizio 2013), nella variante ottimizzata Ticino!

Se poi aggiungo che, fonte il Quotidiano della RSI del 17 dicembre 2013, l'USTRA ha allungato di 400 metri l'entrata in autostrada a Lugano-sud fino ai centri commerciali per aumentarne la capacità (eliminando di fatto la banchina), questo dimostra ulteriormente che il mio atto parlamentare è pure tecnicamente fattibile, proponibile e serio.

Alla luce di tutto ciò, con la presente mozione voglio riproporre la tematica e mi permetto quindi di chiedere al Consiglio di Stato di esaminare l'opportunità di:

- a) Confermare o smentire che la carreggiata, con l'attuale larghezza, permetterebbe l'allargamento a 3 corsie per ogni direzione di corsa, abolendo la “banchina”. Sicuro che la fattibilità è garantita, con l'abolizione della “banchina” devono essere create aree di sosta a

intervalli ravvicinati comunque facilmente realizzabili vista la superficie riservata all'autostrada (recinzioni attuali).

- b) Accettato e appurato che per le gallerie, attualmente a 2 corsie, non è possibile la creazione della terza corsia, ma comunque allargamenti e restringimenti di corsia sono e si trovano all'ordine del giorno su tutte le autostrade, l'automobilista è disciplinato e si auto-regola, senza problemi e non causando quindi pericoli particolari.
- c) Valutare, visto che in certi tratti autostradali, la carreggiata è ampiamente larga che, secondo norma, si potrebbero già oggi creare le tre corsie senza problemi particolari.
- d) Avendo una quantità enorme di autocarri sulle nostre autostrade, quando questi si sorpassano, visto il differenziale di velocità tra i due automezzi, quasi uguale, per svariati chilometri ti trovi dietro a questi bisonti della strada impossibilitato a procedere nei tuoi limiti di velocità. E quindi la terza corsia ti permetterebbe di agevolare il traffico?
- e) Supposto che si volessero cercare "dei cavilli" per un rifiuto, ma appurato che per determinati interventi di manutenzione sull'autostrada, lavori di una certa durata, la terza corsia è già un fatto acquisito, perché non fare un intervento in tal senso?
- f) Valutare, al limite un intervento "provvisorio/test", come da me indicato. Su alcuni tratti d'autostrada in Svizzera questa "creazione ad hoc" della terza corsia è già realtà (tra Losanna e Ginevra) (da parte mia comunque lì, in modo abbastanza dubbioso sulla validità della sicurezza).
- g) Spiegare e dimostrare cosa di innovativo si era discusso a Castelrotto nel conclave di inizio marzo oltre a quanto già discusso con l'USTRA ma non citato nella risposta al mio atto parlamentare del dicembre 2012, visto che la risposta é datata il 28 gennaio. Quindi prima del mese di marzo.
- h) Considerare che il caos sulle strade, specialmente nelle ore di punta è lampante, quindi un'urgenza esiste. E, sempre dalla riunione di Castelrotto, la cosiddetta ipotizzata "variante ottimizzata Ticino" aveva un orizzonte temporale di 20/25 anni per un costo totale stimato di 1,1 miliardi di franchi.
- i) Valutare ulteriormente, visto che Berna per i prossimi 20/25 anni non ha intenzione di investire nulla sulle autostrade a seguito del No sull'aumento della vignetta - (leggasi niente per il collegamento viario del piano di Magadino) considerato che Berna, negli investimenti previsti di questa ipotetica "variante ottimizzata Ticino" non ne parla, di scendere, caro Governo, con i piedi per terra e seguire la mia proposta della creazione della terza corsia, proposta molto valida, realizzabile ed economica (quindi finanziabile da Berna).

Giancarlo Seitz
Campana - Lurati I. - Robbiani