

# Rapporto

numero	data	Dipartimento
<b>6964 R</b>	5 marzo 2015	TERRITORIO
Concerne		

## **della Commissione speciale per la pianificazione del territorio sulla mozione 27 gennaio 2014 presentata da Giancarlo Seitz e cofirmatari “Terza corsia in autostrada in Ticino”**

**(v. messaggio 8 luglio 2014 n. 6964)**

Dal 2008 la competenza per la gestione delle strade nazionali è della Confederazione, che ha assegnato la manutenzione a delle Unità territoriali sparse sul territorio. Tutte le altre attività (pianificazione, costruzione, conservazione, ecc.) sono espletate per il tramite dell'Ufficio federale delle strade (USTRA).

Il 26 febbraio 2014 il Consiglio federale ha presentato il 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 delle strade nazionali [14.027]. Poiché i progetti oltrepassano di gran lunga i 5,5 miliardi di franchi a disposizione, è stato indispensabile fissare in modo rigoroso quali considerare prioritari, suddividendoli in quattro moduli. I moduli 1 e 2 dovrebbero essere realizzati tramite il credito disponibile.

La mozione va inserita in questo contesto.

### **LE NOVE DOMANDE POSTE DALLA 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”.

Il Consiglio di Stato osserva che la Confederazione ha esaminato la possibilità nell'ambito del messaggio del messaggio per l'eliminazione dei problemi di capacità; non ritiene necessario fare un ampliamento completo a sei corsie del tratto autostradale Lugano sud-Mendrisio. L'apertura della corsia d'emergenza, quale corsia di scorrimento, è prevista solo a sud della galleria di Maroggia. Il tratto Lugano sud-Mendrisio è inserito nel modulo 3 per un importo di 810 mio di franchi.

b) Appurato che per le gallerie non è possibile la creazione della terza corsia, allargamenti e restringimenti di corsia sono all'ordine del giorno su tutte le autostrade senza pericoli particolari.

Secondo l'USTRA questa soluzione creerebbe colonne con evidenti disturbi alla fluidità del traffico in corrispondenza di ogni restringimento da tre a due corsie davanti ai portali delle gallerie, con un considerevole pericolo di formazione d'incidenti.

- c) Valutare se già oggi si potrebbero creare le tre corsie senza problemi particolari.

Il Consiglio di Stato rimanda alla risposta ad a).

- d) Quando gli autocarri si sorpassano per svariati chilometri, non si può procedere nei limiti di velocità. La terza corsia permetterebbe di agevolare il traffico?

La Confederazione ha allestito una nuova direttiva: ASTRA 15013. Un recente studio ha permesso di rilevare in territorio ticinese le tratte idonee all'applicazione della segnaletica di «Divieto di sorpasso per gli autocarri». Questa misura permetterà una maggiore viabilità ai veicoli leggeri.

- e) Per determinati interventi di manutenzione sull'autostrada (lavori di una certa durata) la terza corsia è già un fatto acquisito. Perché non intervenire in tal senso?

Questa soluzione è applicata su piccole tratte, lungo le quali è posata una segnaletica verticale d'informazione con l'ausilio di una segnaletica provvisoria a tinte rosse a livello orizzontale.

- f) Valutare un intervento "provvisorio/test". Su alcuni tratti d'autostrada in Svizzera questa terza corsia ad hoc è già realtà.

Il Consiglio di Stato rimanda alle risposte ai punti precedenti.

- g) Spiegare cosa ha discusso il Consiglio di Stato a Castelrotto nel marzo 2013 che non è citato nella risposta del 28 gennaio 2013 all'interpellanza del 14 dicembre 2012.

Il Consiglio di Stato spiega che in questi incontri il governo tratta svariati temi ad ampio raggio, senza entrare in dettagli specifici.

- h) L'urgenza esiste. A Castelrotto il governo aveva ipotizzato la cosiddetta «variante ottimizzata Ticino» con un orizzonte temporale di 20/25 anni per un costo totale stimato di 1,1 miliardi di franchi.

La Confederazione ha indicato che è scettica nei confronti degli interventi di ottimizzazione chiesti dal Cantone, perché comporterebbero importanti costi aggiuntivi a fronte di benefici limitati per la strada nazionale.

- i) Per i prossimi 20/25 anni la Confederazione non ha intenzione di investire nulla sulle autostrade (conseguenza del No sull'aumento della vignetta); della «variante ottimizzata Ticino» non ne parla. Il governo non intende seguire la proposta di creare la terza corsia, proposta molto valida, realizzabile ed economica (quindi finanziabile dalla Confederazione)?

Il Consiglio di Stato ricorda che 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.

Secondo il Consiglio federale, per garantire la funzionalità anche in futuro è indispensabile realizzare tutti i progetti inclusi nel modulo 3. A tale scopo, ha sottoposto delle proposte nell'ambito del progetto per la procedura di consultazione concernente la creazione del Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA), il risanamento finanziario e il Programma di sviluppo strategico delle strade nazionali (PROSTRA).

## **AUDIZIONE DEL MOZIONANTE**

Il 15 gennaio 2015 la Commissione ha sentito il mozionante, che ha spiegato com'è gestita la corsia d'emergenza tra Ecublens e Morges, un tratto di 4 km sull'autostrada Losanna-Ginevra. Dal 2010 è diventata una corsia attiva con lo scopo di rendere più fluido il traffico nelle ore di punta. Il programma Falò della nostra televisione sta preparando un servizio sul tema e ha esaminato con un professore del Politecnico di Losanna (EPFL) anche la nostra autostrada. Gli unici punti dove non si può fare una terza corsia dinamica sono le gallerie di Melide e di Maroggia.

## **LA TERZA CORSIA DINAMICA TRA ECUBLENS E MORGES<sup>1</sup>**

Sull'autostrada A1 Losanna-Ginevra circolano quotidianamente 82'000 veicoli. L'effetto più evidente della corsia dinamica è l'aumento della capacità: circa 750 veicoli l'ora in più su un totale di circa 6'000 veicoli l'ora, ciò nonostante la diminuzione della velocità da 120 a 100 km/h. L'EPFL, *Laboratoire des voies de circulation*, ha indicato che le simulazioni mostrano una diminuzione del 20% delle emissioni di CO<sub>2</sub> grazie al traffico più fluido e alla velocità ridotta. Secondo gli specialisti dell'EPFL l'efficacia del sistema è una questione di minuti. Quando il traffico raggiunge 35 veicoli/km un allarme si mette in moto alla centrale di controllo. Un responsabile attiva allora manualmente l'apertura della terza corsia, dopo aver verificato che non ci siano veicoli in panne sulla corsia d'emergenza.

La Polizia vodese ha costatato la diminuzione di un quarto degli incidenti dopo l'introduzione della terza corsia dinamica. Gli incidenti sono legati essenzialmente al cambiamento di corsia; una migliore informazione degli automobilisti potrebbe diminuirli ulteriormente.

Il bilancio positivo dell'esperimento sta aprendo la strada ad altre corsie dinamiche sul resto della rete delle strade nazionali. Nel 2015 dovrebbe essere il caso del tratto Tra Berna/Wankdorf e Muri. In Svizzera romanda sono in discussione l'entrata di Ginevra, tra Nyon e Vengeron, e tra Cossonay e Villars-Sainte-Croix.

## **LA TRATTA LUGANO SUD-MENDRISIO**

Come già indicato, nel 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 delle strade nazionali, la Confederazione prevede l'utilizzo temporaneo della corsia d'emergenza a sud della galleria di Maroggia. Il problema sta però nel fatto che nel programma di sviluppo strategico delle strade nazionali (PROSTRA SN), messo in consultazione dal Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) il 26 febbraio 2014 gli interventi previsti sulla tratta Lugano sud-Mendrisio sono rinviati al 2040. Nella presa di posizione del 18 giugno 2014 il Consiglio di Stato ha chiesto un riesame e un anticipo di questo intervento.

## **CONSIDERAZIONI DELLA COMMISSIONE**

La Commissione speciale per la pianificazione del territorio è favorevole a un'ottimizzazione intelligente dell'utilizzo dell'infrastruttura stradale esistente, con la creazione di una corsia dinamica sull'esempio della tratta Ecublens-Morges.

---

<sup>1</sup> Cfr. La Côte - Journal régional lémanique, Dossier 50 ans de l'A1, Une troisième piste qui roule très bien, 29.10.2014.

Invita pertanto il Consiglio di Stato a chiedere all'Ufficio federale delle strade (USTRA) di includere anche il Ticino nelle valutazioni per l'estensione di questo sistema.

In questi termini, la Commissione speciale per la pianificazione del territorio propone di accogliere la mozione.

Per la Commissione speciale pianificazione del territorio:

Bruno Storni, relatore

Berardi - Beretta Piccoli L. - Canepa (con riserva) -

Cavadini - Cozzaglio - Garzoli - Ghisolfi - Maggi -

Mellini - Minotti - Orsi - Pagnamenta - Paparelli - Seitz