

# Rapporto

numero

data

Dipartimento

12 febbraio 2015

TERRITORIO

Concerne

## **della Commissione speciale per la pianificazione del territorio sull'iniziativa parlamentare 20 dicembre 2012 presentata nella forma generica da Gabriele Pinoja e cofirmatari "Migliorare la viabilità nel Sopraceneri"**

Prendendo lo spunto dai lavori eseguiti nel 2011 sulla strada cantonale tra Quartino e Cadenazzo - in particolare la creazione di una nuova corsia per i bus e per le biciclette - l'iniziativa, in sostanza, chiede:

1. Perché non trovare una soluzione che favorisca e migliori il flusso di tutto il traffico sulla tratta Quartino-Cadenazzo?
2. Valutare la possibilità di adottare il medesimo sistema alla base dei recenti lavori creando, ovunque sia possibile, due corsie in entrambi i sensi di direzione.
3. Valutare la possibilità di eliminare le due attuali rotonde, site nel Comune di Gambarogno (zone ditta Grünenfelder e ditta Lipo mobili).

Queste modifiche comporterebbero un notevole miglioramento per la viabilità della zona, anche in considerazione del fatto che il collegamento A2/A13 subirà dei ritardi.

Due corsie in entrambi i sensi di direzione permetterebbero, esattamente come già avviene con il tratto di strada tra Cadenazzo e l'autostrada A2, di agevolare la circolazione sulla corsia centrale per i veicoli in transito e sulla corsia esterna una più facile preselezione per i veicoli in entrata e in uscita. Questa soluzione diminuirebbe sostanzialmente le interminabili code e l'utilizzo sproporzionato del collegamento Cadenazzo-Gudo.

Le due rotonde indicate hanno il solo effetto di rallentare fortemente il traffico anziché di renderlo più fluido. Oltre a ciò, alla rotonda adiacente alla ditta Grünenfelder si sono registrati più di venti incidenti stradali.

## **MIGLIORIE ALLA VIABILITÀ LUNGO LA RETE VIARIA DEL PIANO DI MAGADINO, STUDIO PRELIMINARE**

Nel frattempo, il Dipartimento del territorio, Divisione delle costruzioni, ha commissionato dei nuovi approfondimenti sulla rete viaria del Piano di Magadino. L'obiettivo è di individuare possibili migliorie per preservare lo stato attuale delle condizioni di viabilità e in particolare i benefici ottenuti nel 2011, in attesa del collegamento veloce A2-A13.

Lo studio preliminare<sup>1</sup> evidenzia quanto segue:

- Le migliorie apportate nel 2011 alla tratta Quartino-Cadenazzo sembrano essere state vanificate dall'evoluzione degli insediamenti; esse hanno certo favorito l'economia generale, ma generato un incremento della capacità dell'asse, con conseguente aumento della sua attrattività.
- Dopo gli interventi di miglioria ai nodi di Quartino Pergola e Cadenazzo Centro, gli elementi deboli/critici del sistema sono ora diventati i nodi Cadenazzo-FFS e Contone-EST (Lipo); con il passare degli anni la riserva di capacità a questi nodi diventa sempre più esigua.
- Ciò significa che l'asse come si presenta oggi ha dei limiti strutturali, la sua configurazione non è più adeguata e in grado di sopportare/assorbire la pressione/evoluzione del traffico.

Questa situazione porta alla conclusione che la ricerca di possibili soluzioni al problema dei congestionamenti sul Piano di Magadino va orientata non solo verso migliorie puntuali all'assetto viario attuale (aumento della capacità strutturale finalizzata a contenere i giorni di congestionamento), ma anche, e parallelamente, verso l'introduzione ed estensione di altre misure di gestione della mobilità (trasporto pubblico, mobilità aziendale, gestione posteggi, ...) con l'obiettivo di fare fronte alla forte domanda di mobilità attraverso il Piano.

## **INTERROGATIVI CUI LO STUDIO DEVE DARE UNA RISPOSTA**

Gli interrogativi cui lo studio deve dare una risposta sono i seguenti:

- dove apportare migliorie puntuali alla viabilità e di quale natura?
- è sostenibile aumentare puntualmente la capacità di alcune tratte stradali, velocizzando di fatto il traffico e riducendo i tempi di percorrenza, quando poi tale flusso si ritrova rallentato poche centinaia di metri dopo (spostamento del problema)?
- è sostenibile favorire un riequilibrio dei flussi di traffico tra le due sponde del Piano, incentivando di fatto il riporto sull'asse di sponda destra, là dove la riserva di capacità sembrerebbe più ampia ma dove il contesto attraversato è di certo più sensibile?
- è sostenibile favorire il riporto di traffico da una sponda all'altra attraverso migliorie degli assi trasversali?

## **TRAVERSA GUDO-CADENAZZO**

Per lo studio preliminare è ben evidente l'utilizzo effettivo della traversa Gudo-Cadenazzo quale asse di riporto e «travaso» dei flussi di traffico tra le due sponde; la sua funzione nella configurazione attuale è determinante per mantenere un equilibrio dei flussi lungo la rete viaria del Piano. Con buona probabilità (e senza ulteriori misure di miglioria rispetto allo stato attuale), impedire questo travaso porterebbe a saturazione l'asse di sponda sinistra; per contro, favorire maggiormente questo travaso porterebbe a saturazione l'asse di sponda destra.

---

<sup>1</sup> Strade cantonali P13 - PT406 - S409 - S613, Migliorie alla viabilità lungo la rete viaria del Piano di Magadino, Approfondimenti ulteriori, Studio preliminare, Bozza del 23.10.2014, Studio Francesco Allievi (trasmesso dal direttore del Dipartimento del territorio alla Commissione il 13.11.2014, nell'ambito delle discussioni sul PUC del Parco del Piano di Magadino).

## **SEGMENTO QUARTINO-CADENAZZO**

Per il segmento Quartino-Cadenazzo lo studio fa una valutazione multicriteri di sette opzioni con diverse misure (semafori agli innesti trasversali delle rotonde/sottopassi trasversali o longitudinali/4 corsie con separazione fisica delle carreggiate/fascia centrale/soppressione di due rotonde/raddoppio delle corsie di una rotonda).

Infine, lo studio propone delle possibili strategie operative con l'approfondimento tecnico e lo sviluppo progettuale di misure a corto termine (semafori di gestione/filtro agli innesti secondari delle quattro rotonde centrali), misure a medio-lungo termine (corsia centrale polivalente per la gestione delle svolte a sinistra) e misure parallele.

## **AUDIZIONE DELL'INIZIATIVISTA**

Il 15 gennaio 2015 la Commissione ha sentito Gabriele Pinoja. L'iniziativista ha indicato che l'idea per l'iniziativa è nata quando sono venute meno le basi per il finanziamento federale in tempi ragionevoli del collegamento A2-A13 (votazione sulla vignetta autostradale), oltretutto mentre i costi delle varianti in discussione erano letteralmente esplosi. Conosce bene la situazione. Nel 2011 sulla tratta Quartino-Cadenazzo sono stati eseguiti importanti lavori, in particolare con la creazione di una corsia per i bus. Da qui la proposta di creare quattro corsie. I bus non sarebbero penalizzati, perché il traffico sarebbe più scorrevole. Si dovrebbero togliere le rotonde, ma ha presentato un'iniziativa generica proprio perché i dettagli dovrebbero ancora essere approfonditi. Nel frattempo il Dipartimento del territorio ha già individuato sette opzioni.

## **CONSIDERAZIONI DELLA COMMISSIONE**

L'iniziativa del 20 dicembre 2012 e gli approfondimenti del Consiglio di Stato sulla rete viaria del Piano di Magadino convergono sul fatto che una soluzione va cercata prima di tutto sulla tratta Quartino-Cadenazzo e che gli elementi più critici sono le rotonde centrali. Anche la creazione di due corsie per direzione fa parte delle opzioni ipotizzate. Da questo punto di vista, l'iniziativa generica può senz'altro essere considerata evasa.

Tuttavia dalla discussione in commissione sono emersi due aspetti particolari:

### **1. Programmazione degli interventi e durata dei loro effetti**

Lo studio sulla rete viaria del Piano di Magadino ha evidenziato che, nel giro di tre anni, le migliorie apportate nel 2011 alla tratta Quartino-Cadenazzo (interventi sulle rotonde agli estremi di Cadenazzo e di Quartino) sembrano essere state vanificate dall'evoluzione degli insediamenti. Le due rotonde hanno generato un incremento della capacità dell'asse, con il conseguente aumento della sua attrattività.

Tra le opzioni ipotizzate, lo studio privilegia degli interventi sulle rotonde centrali. Per evitare di ritrovarsi tra un paio d'anni impreparati di fronte allo stesso problema, è opportuno definire una programmazione degli interventi nel tempo e, nel limite del possibile, valutare la durata dei loro effetti.

### **2. Grandi generatori di traffico e altri distributori**

L'entrata in vigore della scheda di Piano direttore R8 Grandi generatori di traffico e della legge sullo sviluppo territoriale ha fornito a Cantone e Comuni i mezzi tecnici e

giuridici necessari per gestire i grandi generatori di traffico. Sul Piano di Magadino si ha comunque l'impressione che - fino alla realizzazione del collegamento A2-A13 - l'insediamento di nuovi grandi generatori di traffico ammessi dalla pianificazione in vigore e di altri distributori possano rapidamente avere delle conseguenze negative sulla rete stradale.

Sulla base di queste considerazioni, la Commissione speciale per la pianificazione del territorio propone di considerare l'iniziativa evasa. Tuttavia, invita il Consiglio di Stato a entrare nel merito dei due aspetti particolari sollevati in conclusione.

Per la Commissione speciale pianificazione del territorio:

Mauro Minotti, relatore

Berardi - Canepa - Canevascini - Cavadini (con riserva) -

Cozzaglio - Garzoli (con riserva) - Maggi - Mellini - Pagnamenta -

Paparelli - Rückert - Seitz