

Rapporto

numero	data	Dipartimento
5555 R	18 gennaio 2005	TERRITORIO
Concerne		

della Commissione della gestione e delle finanze sul messaggio 13 luglio 2004 concernente lo stanziamento di un secondo credito di fr. 4'000'000.-- per interventi a favore della sicurezza nell'ambito della gestione della galleria stradale Mappo - Morettina (Piano viario del Locarnese)

PREMESSE

Alcune considerazioni si impongono a mo' di premessa.

La galleria Mappo - Morettina è aperta al traffico ormai da dieci anni. La tecnologia, sulla scorta della quale è stata progettata, è quindi forzatamente anteriore: in effetti, essa risale allo stato della tecnica valido una trentina di anni orsono, pur non dimenticando che già durante la realizzazione della galleria vi sono stati adattamenti all'evoluzione in corso.

Vero è pure che la tecnica ha subito una profonda evoluzione, prendendo spunto, come spesso accade, dalle tragedie che hanno colpito negli ultimi anni alcuni importanti tratti stradali in Europa: si pensi al Monte Bianco, al caso austriaco ed infine, più vicino a noi, alla galleria del S. Gottardo.

Nel corso dell'audizione commissionale del Direttore del Dipartimento e dei suoi collaboratori è in particolare emerso che

«In Svizzera gallerie di questo tipo - si pensa alla Mappo-Morettina, ndr. - hanno subito la medesima evoluzione di pensiero a livello progettuale. È stata una conseguenza dell'incidente nella galleria del Gottardo, in cui le parti strutturali, le parti di ventilazione e la comunicazione con l'utente al momento del fatto erano carenti. Una task force federale ha indicato i provvedimenti da adottare al fine di migliorare la sicurezza in gallerie di questo tipo.

In aggiunta c'è stata nel frattempo un'evoluzione delle norme in materia di sicurezza e il Dipartimento, oltre a seguire le indicazioni della task force, si è conformato alle medesime.

Una galleria simile alla Mappo-Morettina, la Vue-des-Alpes, è stata risanata all'inizio del 2000, in modo più completo rispetto a quanto è richiesto attraverso il messaggio in discussione, poiché ci si rese conto del cattivo funzionamento della ventilazione.»

Allo Stato del Cantone Ticino, proprietario dell'opera, compete di garantire all'interno della galleria Mappo-Morettina condizioni di sicurezza .

Con decreto legislativo del 20 settembre 2002, sulla base del messaggio n. 5256 del 21 maggio 2002, è quindi stato stanziato un primo credito di fr. 700'000.-- per l'adozione delle misure atte ad indirizzare l'utente verso le vie di fuga, con i necessari adattamenti alla segnaletica esistente ed i rispettivi dispositivi elettromeccanici.

Le esperienze menzionate sopra avevano infatti dimostrato tristemente che gli automobilisti non sono pronti a reagire correttamente dinanzi a situazioni di pericolo in galleria.

Le misure di cui al primo credito sono state realizzate nella primavera 2002.

Ora si propongono ulteriori interventi.

LA PROGETTAZIONE DEGLI INTERVENTI

Come emerso nel corso dell'audizione commissionale, *«quanto alla progettazione, non è possibile progettare a pezzettini, occorre un progetto finito.»*

Di conseguenza, è stato conferito un mandato di progettazione per fr. 1,1 mio nel corso del maggio 2004, circostanza che risulta dalla risoluzione governativa trasmessa alla Commissione.

Tale mandato si basava sulle intenzioni del gruppo di progettazione.

Di seguito, la Confederazione ha ridefinito i criteri di sussidiamento.

La filosofia federale in materia di sicurezza corrisponde in effetti a quanto presenta il messaggio, basando la sicurezza su tre concetti: l'autosalvataggio, la modifica della ventilazione, le vie di fuga.

Il progetto del Dipartimento segue questo iter.

Per queste ragioni, i risultati degli approfondimenti di cui il mandato globale menzionato sopra confluiscono nella indicazioni delle priorità d'intervento prospettate nel messaggio.

LE PROPOSTE DEL MESSAGGIO

Il Consiglio di Stato propone la realizzazione degli interventi definiti di priorità 1, per un importo pari a fr. 4 mio, secondo i criteri di priorità stabiliti dall'USTRA, a favore della sicurezza in caso di incidente o incendio.

Esso ritiene che tali misure *«siano da implementare nei tempi più brevi possibili»*, per riprendere le parole pronunciate dal Direttore del Dipartimento in occasione della sua audizione in gestione.

Gli interventi previsti risultano effettivamente prioritari, rispettivamente, sempre per riprendere quanto emerso nel corso dell'audizione, la messa in sicurezza della galleria a mente dei tecnici è necessaria.

Si tratta di una galleria lunga 5 km e mezzo, a tubo unico, con un passaggio di veicoli giornalieri importante e concepita in un momento in cui le misure di sicurezza erano diverse: come anticipato sopra, allora non si costruivano vie di fuga, non vigeva il concetto di autosalataggio, ecc..

Di conseguenza, la realtà con la quale si trovano quotidianamente confrontati gli automobilisti una certa dose di rischio.

Occorre allora adottare le misure di sicurezza, che si impongono.

Si tratta concretamente

- dell'ulteriore miglioramento della segnaletica per garantire la percettibilità delle vie di fuga, creando tutti i presupposti affinché gli utenti in fuga dalle corsie possano percorrere autonomamente la via di fuga (vano di salvataggio, vano scale, cunicolo tecnico) per poter raggiungere le uscite ai portali o l'uscita di S. Antonio («concetto di autosalataggio completo»);
- del miglioramento del sistema di informazione/comunicazione con l'utenza;

- dell'estensione dell'impianto di rilevamento fumi nelle prese d'aria fresca, nei locali tecnici e nel cunicolo tecnico;
- della posa di una guida ottica (illuminazione) nella galleria lungo i bordi dei marciapiedi come misura di prevenzione: migliorare la luminosità delle vie di fuga e la percezione del fumo è il primo passo necessario.

LE ULTERIORI INDICAZIONI CONTENUTE NEL MESSAGGIO

Come emerge dalla lettura del messaggio, il Consiglio di Stato ha voluto prospettare le diverse priorità realizzative, che si prospettano.

Nel corso dell'audizione commissionale è stato confermato in particolare che *«il Dipartimento ha proposto una paletta di interventi atti a migliorare la sicurezza e, poiché le finanze del Cantone non ne permettono la realizzazione completa, è stata compiuta una cernita dei maggiormente prioritari. Sono gli interventi oggetto del credito in discussione.»*

Il messaggio illustra quindi dettagliatamente pure gli interventi che nell'ordine dei criteri di priorità citati sono definiti di priorità 2A, 2B e 3.

Il Consiglio di Stato non propone di realizzarli ora: a detta di Borradori infatti, *«sarebbero anch'essi importanti, ma non è al momento possibile farvi fronte a causa delle difficoltà finanziarie.»*

L'Esecutivo si riserva di formulare messaggi ulteriori: allora, anche il Parlamento avrà modo di effettuare gli approfondimenti, che si impongono, in particolare per quanto concerne la sostenibilità finanziaria dei futuri, eventuali interventi, rispettivamente il rapporto «costi-benefici».

L'incidenza finanziaria complessiva degli interventi menzionati – compresi dunque quelli oggetto del presente messaggio, il cui onere è in effetti pari a fr. 4'000'000.-- – è elevata: il loro costo complessivo ammonta a fr. 52'010'000.--.

Come anticipato sopra, Consiglio di Stato e Parlamento dovranno quindi di volta in volta valutare l'opportunità di procedere ad una nuova tappa, considerando da una parte sì le esigenze di sicurezza, dall'altra l'incidenza finanziaria della soluzione prospettata.

I criteri della proporzionalità e della finanziabilità delle opere appaiono determinanti: lo stesso messaggio precisa infatti che Confederazione e Cantone non hanno mezzi sufficienti per mettere in opera tutte le proposte in tempi brevi.

Per completezza, appare opportuno aggiungere che il Consiglio di Stato precisa nel messaggio in discussione che ritiene proporzionato procedere appena possibile all'esecuzione pure degli interventi di priorità 2A, inerente l'adeguamento dell'impianto di ventilazione, che non sono oggetto del messaggio e per i quali verrà dunque sottoposta al Gran Consiglio una specifica richiesta, sulla quale il Parlamento avrà modo di effettuare tutti gli approfondimenti che ritiene opportuni.

MODALITÀ DI FINANZIAMENTO

La Confederazione, ente sussidiante ai sensi dell'Ordinanza sulle strade principali, si è detta disposta ad entrare nel merito per gli interventi di priorità 1, e quindi per l'autosalvataggio e le misure ad esso connesse.

Lo ha fatto con lettera del 20 agosto 2004, nella quale ha precisato di concedere un sussidio del 57% su un importo riconosciuto sussidiabile di fr. 2'892'000.- (compreso il 12,5% di spese generali), pari quindi ad un contributo massimo di fr. 1'648'440.--.

La disponibilità a PF 2004-2007 è comunque garantita sia per le misure già decise con DL 20.9.2002, e sopra ricordate, sia per gli interventi di priorità 1, oggetto del presente rapporto, indipendentemente dalle entrate federali.

Il messaggio si sofferma poi pure sulle modalità di finanziamento degli interventi di priorità 2A, che come precisato già più sopra, non sono ora in discussione.

TEMPI E MODI D'ESECUZIONE

Come precisa pure il messaggio, tenendo conto delle esigenze di traffico, ridotto in periodo non turistico, l'esecuzione degli interventi va programmata durante i periodi invernali, con chiusura della galleria durante le notti dalle 20⁰⁰ fino alle 5⁰⁰.

Il Consiglio di Stato auspica di poter realizzare le opere, per le quali chiede il presente credito, entro la primavera 2005, al di fuori appunto del periodo di boom turistico.

Al momento in cui saranno avviati i lavori della Vedeggio-Cassarate tutti i sussidi cantonali nel settore delle strade confluiranno verso la medesima. Ecco un ulteriore motivo per il quale nella galleria Mappo-Moretina bisogna intervenire nella primavera del 2005.

LE DISCUSSIONI COMMISSIONALI

Dopo alcune perplessità iniziali, la Commissione è giunta a condividere la necessità di attuare gli interventi contemplati nella priorità 1.

Analizzando quindi nel dettaglio le opere che compongono il credito in discussione, la Commissione è giunta alla conclusione che ve ne figurano alcune – e meglio due – che già rientrano in effetti nella priorità 2.

Si tratta della posizione 2.05 «adattamento entrate rifugi T30/T90» per un importo pari a fr. 337'000.- e 2.06 «adattamento griglie» per fr. 66'000.-.

Tali interventi non vengono d'altro canto ora riconosciuti quali sussidiabili dalla Confederazione, appunto perché rientrano nella priorità 2.

La Commissione propone quindi che essi vengano stralciati dal credito in discussione e rimandati ad una futura tappa.

La Commissione ha pure avuto modo di verificare brevemente i risultati degli appalti rientrati, constatando che le somme possono non corrispondere a quelle preventivate.

La Commissione si attende quindi che il «gioco della concorrenza» possa influire positivamente sui risultati finanziari finali.

La Commissione si è pure interrogata sugli interventi previsti per il futuro, come visto non compresi nel credito in discussione, ma già illustrati nell'ambito del presente messaggio.

Essa chiede quindi al Consiglio di Stato di esprimersi nell'ambito del prossimo dibattito parlamentare in particolare sulla fattibilità economica delle opere previste per il futuro, sulla loro sostenibilità economica compatibilmente con le risorse economiche del Cantone. Un'indicazione circa il rapporto «costi/benefici», rispettivamente sull'inserimento delle opere future a piano finanziario è quindi attesa a breve. È infatti inutile anticipare fondi per una progettazione di interventi se gli stessi non possono (per ragioni finanziarie) venir programmati in questa legislatura.

Come detto in entrata di questo rapporto, la tecnica sta subendo una profonda evoluzione: nel 2008/2010 le nuove conoscenze potrebbero rendere obsoleto quanto si progetta attualmente.

ALCUNE ULTERIORI PRECISAZIONI

Per poter rispettare i tempi prospettati, come da prassi consolidata sono nel frattempo stati pubblicati sul Foglio ufficiale i primi preappalti di alcune opere, con la chiara precisazione che nel caso in cui mancasse il credito, cadrebbe tutto.

Si rinvia in proposito alle precisazioni fornite dal Consiglio di Stato alla Commissione, e che per scrupolo di completezza, vengono qui allegate (vedasi in part. pag. 5).

CONCLUSIONI

La Commissione invita il Parlamento ad approvare il decreto legislativo concernente lo stanziamento di un secondo credito *ridotto da fr. 4'000'000.-- a fr. 3'600'000.--* per interventi a favore della sicurezza nell'ambito della gestione della galleria stradale Mappo-Moretina (Piano viario del Locarnese).

Per la Commissione gestione e finanze:

Francesca Lepori Colombo, relatrice
Bacchetta-Cattori - Beltraminelli - Bignasca -
Bonoli - Carobbio Guscelli - Croce -
Dell'Ambrogio - Ferrari M. - Foletti -
Ghisletta R. - Lepori B. - Lombardi -
Merlini - Righinetti - Robbiani - Soldati

Allegate: risposte 16 novembre 2004 alla Commissione della gestione

Disegno di

DECRETO LEGISLATIVO

concernente lo stanziamento di un secondo credito di franchi 3'600'000.-- per interventi a favore della sicurezza nell'ambito della gestione della galleria stradale Mappo - Morettina (Piano viario del Locarnese)

Il Gran Consiglio
della Repubblica e Cantone Ticino

- visto il messaggio 13 luglio 2004 n. 5555 del Consiglio di Stato;
- visto il rapporto 18 gennaio 2005 n. 5555 R della Commissione della gestione e delle finanze,

d e c r e t a :

Articolo 1

È approvato lo stanziamento di un credito complessivo di franchi 3'600'000.-- per interventi a favore della sicurezza nell'ambito della gestione della galleria stradale Mappo - Morettina (PVL).

Articolo 2

Il credito di franchi 3'600'000.-- è iscritto al conto degli investimenti del Dipartimento del territorio, Divisione delle costruzioni.

Articolo 3

I contributi degli enti coinvolti nella realizzazione delle opere saranno accreditati alle corrispondenti voci d'entrata.

Articolo 4

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.