Rapporto

numero	data	Dipartimento
5671 R	15 novembre 2005	TERRITORIO

Concerne

della Commissione della gestione e delle finanze
sul messaggio 5 luglio 2005 concernente la richiesta di un credito complessivo di fr. 16'225'000.- per la realizzazione del nuovo sottopasso FFS a Riazzino e dei relativi raccordi stradali e per il contributo ai costi di costruzione della nuova fermata FFS

1. CONSIDERAZIONI INTRODUTTIVE

I piani dei trasporti sono tanto più efficaci quanto più sono coordinati, rispettivamente sono più attrattivi se favoriscono un trasporto integrato con la collaborazione di tutti i partner coinvolti. Questo messaggio è certamente un buon esempio sia perché interessa tutti i partner istituzionali, Cantone, Ferrovie Federali e Comuni di tutta la regione, sia perché interessa tutti i vettori di trasporto, il pedone, la bicicletta, i veicoli leggeri e pesanti, i trasporti pubblici su gomma e su ferrovia.

Il Locarnese ha risolto una parte importante dei problemi di mobilità grazie alla costruzione della galleria Mappo-Morettina, aperta nel 1996, che però ha portato ad una modifica degli equilibri di viabilità della zona.
Dal momento che il collegamento autostradale con l'A2, completamento naturale dell'accesso al Locarnese è purtroppo di là da venire, le opere previste in questo messaggio assumono grande importanza per la viabilità della regione nei prossimi anni. Questo intervento consente infatti di migliorare essenzialmente la viabilità in sponda destra dell'asse Bellinzona-Locarno.
Le opere sono ben spiegate nel messaggio governativo per cui in questo rapporto ci limiteremo ad un breve riassunto, mentre la Commissione si è concentrata su approfondimenti di carattere generale.

Vale senz'altro la pena riprendere le motivazioni principali a giustificazione dell'opera:

In primo luogo verrà eliminato il punto debole della viabilità, soprattutto per i mezzi pesanti, rappresentato dall'attuale sottopasso FFS di Riazzino in quanto :

- la luce libera è insufficiente (4.0 m contro i 4.5 m prescritti dalle norme della circolazione),
- in caso di forti precipitazioni la zona del sottopasso è regolarmente allagata.

Con le opere previste vi saranno notevoli miglioramenti:

- verrà assicurato il transito di tutti i veicoli pesanti d'altezza conforme alla legge sulla circolazione stradale, così da permettere l'accesso agli insediamenti della sponda destra del Piano di Magadino, in particolare alle zone industriali e artigianali dei Comuni di Gordola, Lavertezzo e Locarno-Piano;

1.0064

- verrà assicurata l'agibilità del sottopasso e dei suoi raccordi anche in caso d'innalzamento del livello della falda fino a m.s.m 197.30, eliminando così una gran parte delle difficoltà di circolazione che si presentano in queste occasioni;
- verrà migliorata la fluidità dell'incrocio, in particolare per i flussi da Gordola a Riazzino e dall'Aeroporto a Gordola;
- verrà facilitata l'accessibilità alla prevista nuova fermata FFS di Riazzino per i pedoni e utenti del servizio di trasporto pubblico su gomma, per i ciclisti e gli utenti dell'annesso Park & Ride (P&R) di 40 posti e Park & Bike per i veicoli a due ruote.
- verranno completate le vie ciclabili della zona permettendo la connessione dell'itinerario d'importanza nazionale Bellinzona-Locarno (già realizzato) con le piste ciclabili codificate all'interno del PTLV (Piano dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia).

2. PROGETTO E COSTI

Le opere previste sono le seguenti:

1.	Sottopasso FFS a Riazzino	Fr.	5'980'000.-
2.	Nuova rotonda a Riazzino e relativi raccordi	Fr.	1'760'000.-
3.	Nuovo raccordo alla zona industriale	Fr.	650'000.-
4.	Raccordo stradale e ciclabile Riazzino-Stradonino	Fr.	3'890'000.-
5.	Nuova fermata FFS di Riazzino ed il posteggio Park & Ride	Fr.	1'090'000.-
6.	Moderazione del traffico tra la nuova rotonda di Riazzino e il Comune di Gordola	Fr.	1'090'000.-
7.	Rotonda della zona industriale	Fr.	880'000.-
Totale complessivo interventi		Fr.	17'820'000.-

Dal totale complessivo degli interventi vengono tolti gli importi di competenza delle FFS quale committente pari Fr. 1'595'000.-.
La richiesta di credito presentata nel messaggio riguarda le opere dove il Cantone è committente (Fr. 15'360'000) o dove partecipa assieme ai comuni alle opere ferroviarie (fr. 865'000.-) per un totale di fr. 16'225'000.- così suddiviso tra i vari enti:

Cantone	fr.	11'161'000.-	
Comuni	fr.	3'280'000.-	(interesse regionale)
Comuni	fr.	899'000.-	(interesse locale, Gordola, Lavertezzo, Locarno)
FFS	fr.	885'000.-	

3. GLI APPROFONDIMENTI DELLA COMMISSIONE

La Commissione della gestione e finanze è soddisfatta e condivide le opere proposte dal Consiglio di Stato, anche la nuova rotonda unita ad opere di moderazione del traffico, richiesta a gran voce dagli abitanti della regione a causa di oggettivi disagi provocati dall'apertura della galleria Mappo – Morettina.
Ha approfondito alcuni temi di interesse generale che qui riportiamo.

Finanziamento delle opere

La ripartizione dei costi dell'intervento è stata concordata con i comuni interessati, rispettivamente con la CIT e le FFS. Il Dipartimento del territorio in risposta ad un comune preoccupato sulla ripartizione dei costi ha fornito alcune ulteriori precisazioni che qui riprendiamo.
In particolare:

- La chiave di riparto delle opere di carattere regionale, per un importo complessivo di Fr. 3'280'000.- è stata allestita dalla CIT, la Commissione intercantonale dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia. Attualmente è all'esame del Dipartimento. La procedura prevede che il Consiglio di Stato adotterà con una decisione la proposta contro la quale i comuni possono ricorrere al Gran Consiglio
- Per queste opere sono interessati tutti i comuni del Locarnese e della Vallemaggia

Opportunità dello spostamento della Stazione FFS a Riazzino

Vi sono alcuni dubbi da parte di chi si sente penalizzato dallo spostamento della Stazione di 900 metri verso ovest.
Il Dipartimento del territorio precisa che il potenziale di utenza è doppio grazie alla nuova ubicazione. Il modello utilizzato per la valutazione dei potenziali di utenza è stato sviluppato dal Politecnico federale di Zurigo su mandato delle FFS, è applicato dappertutto in Svizzera e sta dando buoni risultati.
Si ribadisce poi che l'attuale stazione è obsoleta e dovrebbe essere rifatta completamente entro brevissimo termine, per cui concordando con le FFS lo spostamento vi è un notevole vantaggio finanziario.
In ogni caso il Cantone ha fatto e continuerà a fare notevoli sforzi per potenziare la linea di bus Locarno - Bellinzona.

Mandati di progettazione

I mandati sono già stati attribuiti tramite regolare concorso a due progettisti, uno per il sottopasso, l'altro per la strada.

Attendibilità dei prezzi

È già stato elaborato il progetto definitivo per cui l'attendibilità è del +/-10%.

Standard di costruzione

Corrisponde a quanto si fa di solito per una sistemazione stradale. Sono sicuramente possibili delle piccole riduzioni (ad esempio evitando di posare le mocche all'esterno della pavimentazione), ma la sostanza non cambia. Si invita comunque il Consiglio di Stato a ottimizzare lo standard.

Coordinazione lavori

È un punto fondamentale per evitare cantieri eterni. Ci è stato confermato che vi sono contatti regolari con le FFS in particolare per ciò che riguarda lo spostamento della fermata e la costruzione della nuova fermata in prossimità del nuovo sottopasso.

Programma lavori

L'intenzione del dipartimento del territorio è quella di iniziare con una parte dei lavori per fine 2006 - inizio 2007 Dal momento che da PF non tutto il credito è a disposizione in

questa legislatura in questa prima fase si intende portare avanti il rifacimento del sottopasso e soprattutto la nuova rotonda di Riazzino.

Disagi durante i lavori

È un altro problema assai delicato che preoccupa la Commissione, visto le particolarità del Locarnese soprattutto durante la stagione turistica. Il Dipartimento del territorio ha assicurato uno studio di dettaglio di più varianti nell'intento di trovare la soluzione più confacente riguardo la gestione del traffico durante il cantiere.
In particolare si intende velocizzare i lavori della costruzione della rotonda. Ciò potrebbe essere fatto con la creazione di un senso unico di circolazione ("grande rotonda").
La Commissione invita il Cantone ad evitare assolutamente la formazione di lunghe colonne, valutando quindi la possibilità di operare in tempi ed orari diversi dal solito e se del caso allungare leggermente i tempi di realizzazione dell'opera.
Ad esempio la recente decisione, non prevista in un primo tempo, di realizzare in due anni il marciapiede che da Comano scende a Canobbio, approfittando in questo caso della chiusura estiva delle scuole, ha evitato di paralizzare il traffico del polo di Lugano!

Altri sottopassi da eseguire

La Commissione si è infine chiesta quali altri sottopassi fossero da adattare o da costruire ex- novo in un prossimo futuro.

- A Quinto, tra Ambri e Piotta nel 2006 si procederà con la sistemazione della platea e relativa pavimentazione, in modo da rendere il sottopasso impermeabile ed adeguare l'altezza utile.
- Resta il problema del sottopasso FFS alla stazione di Faido, dove mediante semafori si cerca di sopperire al passaggio del mezzo pubblico. La sua sostituzione non è per il momento programmata.
- Il sottopasso FFS sulla Quartino-Magadino è anch'esso limitato in altezza. La possibilità di circonvallazione permette di attendere il rifacimento della pavimentazione prima di intervenire.
- È in corso un progetto per la sistemazione del sottopasso FFS di via Favre a Chiasso. La Commissione ribadisce l'assoluta urgenza dell'opera.

❋ ❋ ❋ ❋ ❋

Con queste considerazioni, la Commissione della gestione e delle finanze invita il Gran Consiglio ad approvare il decreto legislativo allegato al messaggio in esame.

Per la Commissione gestione e finanze:

Paolo Beltraminelli, relatore
Bacchetta-Cattori - Bignasca - Bonoli -
Carobbio Guscetti - Croce - Dell'Ambrogio -
Ferrari M. - Foletti - Ghisletta R. - Lepori B. -
Lepori Colombo - Lombardi - Merlini - Righinetti