Rapporto

numero	data	Dipartimento
6312 R	2 febbraio 2010	TERRITORIO

Concerne

della Commissione della gestione e delle finanze
sul messaggio 22 dicembre 2009 concernente la richiesta di stanziamento di un credito di CHF 2'450'000.- per la realizzazione di interventi puntuali alle rotonde di Cadenazzo centro e Quartino-Pergola per il miglioramento della fluidità del traffico sulla strada cantonale PT406 Cadenazzo-Gordola

1. PREMESSA

È dal lontano 1980 che il Dipartimento del territorio, sostenuto dalla Confederazione, ha posto fra le proprie priorità il miglioramento delle condizioni di viabilità sul Piano di Magadino. Il travagliatissimo iter che ha portato alla votazione popolare sulla variante 95, poi bocciata il mese di settembre 2007, testimonia delle difficoltà che la realizzazione di questo collegamento stradale ha fino ad oggi incontrato. Nel frattempo il Dipartimento del territorio ha costituito due gruppi di lavoro (uno politico e l'altro tecnico) con l'obiettivo di presentare entro il 2010 agli Uffici federali competenti alcune varianti di tracciato che sappiano raccogliere un largo consenso fra le parti interessate.
A prescindere da quanto scaturirà da questa procedura, appare già sin d'ora evidente che i tempi per arrivare alla realizzazione del collegamento stradale (qualunque sia la variante che verrà scelta) saranno inevitabilmente lunghi (nella migliore delle ipotesi è lecito ipotizzare fra 10 e 15 anni).
Nel frattempo la situazione viaria lungo l'asse stradale in questione è oggettivamente diventata insostenibile: siamo oramai arrivati a una media di ca. 27'000 veicoli che transitano giornalmente lungo l'itinerario della sponda sinistra, con periodi di percorrenza che raggiungono i 30 minuti nei momenti di punta; a soffrirne, oltre ovviamente al traffico privato e gli abitanti della zona, è anche il trasporto pubblico, in particolare la linea bus Dirinella-Magadino-Cadenazzo-Sant'Antonino confrontata con frequenti e importanti ritardi che pregiudicano il rispetto delle coincidenza con i treni TILO alla stazione di Cadenazzo.

2. LA PROPOSTA DI SOLUZIONE (PROGETTO DI MASSIMA)

Sulle possibili soluzioni di miglioramento della viabilità lungo l'asse della sponda sinistra fra Quartino e Cadenazzo è stato allestito uno studio preliminare. Premesso che, per evidenti motivi, gli interventi devono forzatamente essere poco invasivi, realizzabili in tempi brevi e, non da ultimo, avere costi contenuti, il citato studio ha individuato due nodi sui quali operare: le rotonde di Quartino-Pergola e risp. di Cadenazzo, ovvero quelle agli estremi del tracciato in questione.

Le varianti approfondite sono sostanzialmente due: creazione di una corsia di bypass oppure raddoppio della corsia all'interno della rotonda.

1.0064

Per il nodo di Quartino-Pergola, la soluzione individuata è quella di una corsia di bypass realizzata all'esterno della rotonda, ma solo nella direzione Bellinzona-Locarno. I vantaggi sono di ordine finanziario (costi ridotti) e di gestione del traffico durante la fase di cantiere. Va comunque sottolineato che, grazie all'alleggerimento del traffico che si immetterà nella rotonda, anche la scorrevolezza del traffico sull'asse opposto ne trarrà dei benefici.
Per il nodo di Cadenazzo-Centro, invece, la particolare situazione dal punto di vista urbanistico è sicuramente più problematica. Per questo motivo, la variante prescelta prevede l'ampliamento della rotonda esistente, creando una doppia corsia in entrata su entrambe le direttrici di traffico. Rispetto alla soluzione prevista per il nodo Quartino-Pergola quella di Cadenazzo, oltre a presentare un costo superiore, comporterà maggiori difficoltà di gestione del traffico durante i lavori.
Quali saranno i benefici in termini di fluidità del traffico? Difficile fare previsioni precise, ma dalle proiezioni emerge che anche con lo scenario di traffico proiettato al 2020, gli interventi indicati dal messaggio dovrebbero consentire un significativo miglioramento, con una riduzione dei giorni di congestionamento dagli attuali 260 giorni/anno a ca. 100 giorni/anno.

3. PROGRAMMA DI REALIZZAZIONE

Il messaggio indica le seguenti tempistiche per la realizzazione degli interventi previsti:

- entro la metà del 2010: pubblicazione progetti;
- nella seconda metà del 2010: procedure di appalto;
- fine 2010-metà 2011: esecuzione lavori.

La Commissione della gestione invita il Dipartimento a volersi adoperare affinché i termini sopra indicati, che appaiono piuttosto stretti, vengano comunque rispettati, come per altro sollecitato dai Comuni e dalle regioni toccate.

4. COSTI, FINANZIAMENTO E CONSEGUENZE FINANZIARIE

4.1 Costi

La suddivisione dei costi preventivati relativi alla realizzazione delle misure previste dal messaggio possono così essere riassunti:

	Nodo Cadenazzo	**Nodo Quartino**
Opere costruttive	1'400'000	600'000
Progettazione e DL	130'000	70'000
Espropri	220'000	80'000
Totale costi (IVA compresa)	1'750'000	750'000
Totale invest. (IVA compresa)	**2'500'000**	

Gli importi indicati si riferiscono al progetto di massima SIA (base gennaio 2009) con un grado di tolleranza del +/- 20%.
Va precisato che i costi di progettazione sin qui sostenuti (pari a ca. CHF 65'000.-) vengono messi a carico del credito già votato per il collegamento A2-A13 (DL 16.04.2009) e non fanno quindi parte del credito oggetto del presente messaggio. Di conseguenza il credito richiesto ammonta a CHF 2'435'000.-, arrotondato a CHF 2'450'000.-.

4.2 Finanziamento

Per quanto riguarda il finanziamento occorre fare una precisazione. Data per acquisita l'urgenza degli interventi previsti, per altro sollecitati in particolare dai Comuni interessati, il tema del finanziamento è legato all'eventuale passaggio di proprietà della strada in discussione alla Confederazione, subordinato all'approvazione da parte delle Camere federali della nuova rete di base delle strade nazionali attesa per il 2011. Se a quel momento i lavori saranno già iniziati, i costi saranno a carico del Cantone; per contro se il Cantone presenterà un progetto pronto per essere realizzato senza iniziare i lavori, la Confederazione si assumerà il finanziamento in toto delle opere, stabilendo però le priorità.
Nella prima ipotesi, quella che per i motivi ricordati (urgenza) risponde in modo migliore alle aspettative dei Comuni e appare pertanto anche la più realistica, gli interventi - avendo gli stessi anche una valenza regionale - verranno cofinanziati dal Cantone nella misura del 75% e rispettivamente nella misura del 12.5% ciascuno dalla CRTLVM (Commissione regionale dei trasporti del Locarnese e Valle Maggia) e 12.5% CRTB (Commissione regionale dei trasporti del Bellinzonese), le quali hanno entrambe già approvato la loro quota di finanziamento.

4.3 Conseguenze finanziarie

Le opere in oggetto non erano pianificate in precedenza ma sono dettate, come più volte evidenziato, dalla necessità e dall'urgenza di migliorare la viabilità da e per il Locarnese in attesa della realizzazione del collegamento veloce con la A2. Sulle conseguenze finanziarie si fa riferimento alle indicazioni di dettaglio riportate a pag. 6 del messaggio.

5. CONCLUSIONI

I tempi per la realizzazione del nuovo collegamento veloce del Locarnese con la A2 si prospettano ancora lunghi. La Commissione delle gestione condivide l'approccio del Consiglio di Stato, che consiste nella realizzazione di alcuni interventi di miglioria puntuali sui nodi maggiormente problematici (Quartino-Pergola e Cadenazzo-Centro), con un investimento tutto sommato contenuto. La situazione appare in effetti molto critica dal punto di vista della fluidità del traffico ed è probabile che peggiorerà ulteriormente nei prossimi anni.
La scrivente Commissione preavvisa pertanto favorevolmente l'accoglimento del messaggio in esame e del relativo DL, invitando nuovamente il Consiglio di Stato a voler dare avvio con la massima sollecitudine al progetto in modo da rispettare le tempistiche previste. Questa soluzione non dovrà sostituirsi né ritardare lo studio del collegamento veloce.

Per la Commissione gestione e finanze:

Fabio Regazzi, relatore
Bacchetta-Cattori - Beltraminelli - Bertoli -
Bignasca A. - Bobbià - Brivio - Celio -
Foletti - Ghisletta R. - Gobbi N. - Jelmini -
Merlini - Pinoja - Vitta