

TESTO DELL'INTERROGAZIONE

Gestione informatizzata dell'informazione lungo l'asse autostradale

Negli scorsi giorni abbiamo ricevuto la pubblicazione "Mobilità nel Ticino" (04/2004), studio settoriale di riferimento per la revisione del Piano Direttore Cantonale. I numerosi dati e le molte informazioni e considerazioni contenute nel rapporto, permettono - oltre che una seria presa di coscienza della problematica - anche una sana lettura critica del fenomeno della mobilità nel nostro Cantone.

Si nota in particolare, a pagina 18, che il continuo sviluppo del traffico sta causando, in determinati giorni e a determinate ore, la saturazione di alcune tratte della rete stradale ticinese. Questa situazione si affianca ad un fatto ben noto: davanti ai portali della galleria del S. Gottardo si registrano regolarmente, in occasione degli esodi turistici, lunghe colonne. Inoltre, anche tra Lugano e Mendrisio l'autostrada risulta spesso sovraccarica, in questo caso soprattutto durante i giorni feriali e durante le ore di punta del traffico pendolare. Questo va ad aggiungersi al traffico derivante dai flussi turistici da e per il Ticino ed al traffico di transito (generato dal ruolo di corridoio nord-sud del Cantone). Completano questo quadro poco idilliaco i disagi che troppo spesso si creano alla strozzatura del valico di Chiasso-Brogeda.

Tenuto conto:

- delle considerazioni esposte sopra;
- del fatto che la gestione dei problemi di traffico autostradale sulla A2 è di pertinenza e di competenza cantonale;
- che si avvicina il periodo estivo e con esso gli esodi verso sud e i rispettivi rientri, con la conseguente formazione di colonne chilometriche - regolarmente citate dai giornali - non solo alla galleria del Gottardo, ma anche nel Mendrisiotto, a Chiasso ed in generale lungo tutta l'autostrada;
- in passato si sono annunciate situazioni critiche di circolazione in almeno 23 giorni nei soli mesi di luglio e agosto, di cui 18 sono state definite come molto critiche;
- che i problemi di congestione vanno al di là degli effetti stagionali (periodo estivo, ponti, festività varie) e si sviluppano anche a seguito di interventi di miglioria e "riparazione" stradale o di semplici opere di manutenzione;
- che non esistono soluzioni facili e semplicistiche o ricette miracolose per risolvere in modo definitivo questa problematica, tenuto conto della sua ampiezza e della sua complessità;
- che le possibilità di sviluppare e di accrescere l'infrastruttura si scontrano con risorse finanziarie limitate e con i vincoli pianificatori, ambientali e legati allo sfruttamento del territorio;
- che la rete di strade nazionali potrebbe essere considerata terminata solo dal punto di vista del "genio civile", ma non certo dal quello del servizio all'utenza e di una sua gestione moderna e adeguata ai tempi;
- che ad una struttura ottimale è utile solo se è accompagnata da una gestione efficiente;
- della necessità di fornire un servizio appropriato, efficace ed efficiente agli automobilisti di passaggio in Ticino, ai turisti ed in generale a tutti gli automobilisti ticinesi;

- dell'esigenza di migliorare la viabilità e alla sicurezza lungo l'autostrada;
- delle conclusioni del PNR 41 per una politica dei trasporti sostenibile ed in particolare della tesi secondo la quale è necessario migliorare le condizioni quadro e sfruttare al massimo le possibilità offerte da tecnica e telematica (gestione più efficiente delle strade nazionali);
- dei contenuti dello studio « Elaboration des fondements d'une politique nationale de sécurité routière (Rapporto finale) » del 22.05.2002 commissionato dall'Ufficio federale delle strade (OFROU);

chiedo al Consiglio di Stato nell'ottica di un completamento della rete, inteso non solo come opere di genio civile/legate all'infrastruttura in senso stretto, ma anche di servizio:

- 1) di adoperarsi per implementare i nuovi strumenti telematici sul tracciato di strade nazionali situato sul territorio cantonale, al fine di migliorarne la sicurezza, l'informazione all'utenza e la gestione;
- 2) di applicare sull'autostrada ed ai relativi svincoli (gestione delle entrate e delle uscite) i moderni metodi di gestione informatizzata, efficaci ed efficienti;
- 3) di farsi promotore presso la Confederazione di una migliore gestione dell'informazione grazie alle moderne modalità di gestione del traffico non solo in Ticino, ma sull'intera rete di strade nazionali e soprattutto sull'asse N/S (Basilea-Chiasso e S. Bernardino), elemento particolarmente importante per i molti ticinesi che hanno relazioni oltre Gottardo;
- 4) di valutare il contributo finanziario, tecnico e propositivo da parte del DETEC, alla luce del piano direttore sulla telematica dei trasporti stradali (TTR-CH 2010);
- 5) di elaborare una strategia per la gestione del traffico parassitario (creazione di una corsia d'accesso alla strada del passo del San Gottardo che permetta di evitare le colonne al portale sud della galleria e un congestionamento del centro di Airolo);
- 6) di presentare, compatibilmente e integrandolo in maniera coerente alle proposte 1)-3), un progetto per il miglioramento della gestione e della segnaletica per le aree di controllo del flusso del traffico pesante.

RAFFAELE DE ROSA