

# Messaggio

numero	data	Dipartimento
<b>7873</b>	26 agosto 2020	TERRITORIO
Concerne		

## **Rapporto del Consiglio di Stato sulla mozione 9 marzo 2020 presentata da Paolo Pamini e cofirmatari "A2-A13: prepariamoci all'aumento di traffico pre-estivo. Serie di proposte viarie da varare al più presto"**

Signor Presidente,  
signore e signori deputati,

con la sua mozione, il deputato Paolo Pamini presuppone l'esigenza di dover procedere con celerità all'adeguamento della vigente infrastruttura stradale di collegamento tra Bellinzona e Locarno lungo la sponda sinistra del Piano di Magadino.

A titolo introduttivo va sottolineato che dal 1.1.2020 la strada in questione è di proprietà della Confederazione; la presa di posizione seguente di codesto Consiglio, che si basa sugli studi eseguiti dal Cantone nell'ambito delle migliorie già in parte attuate negli scorsi anni, non può quindi prescindere da questi nuovi rapporti di competenza.

In considerazione delle varie tematiche esposte nella mozione, una ulteriore premessa introduttiva, che permetterà anche di rispondere compiutamente alle proposte avanzate, è doverosa.

### **Aumento del traffico da aprile a novembre tra Bellinzona e Locarno**

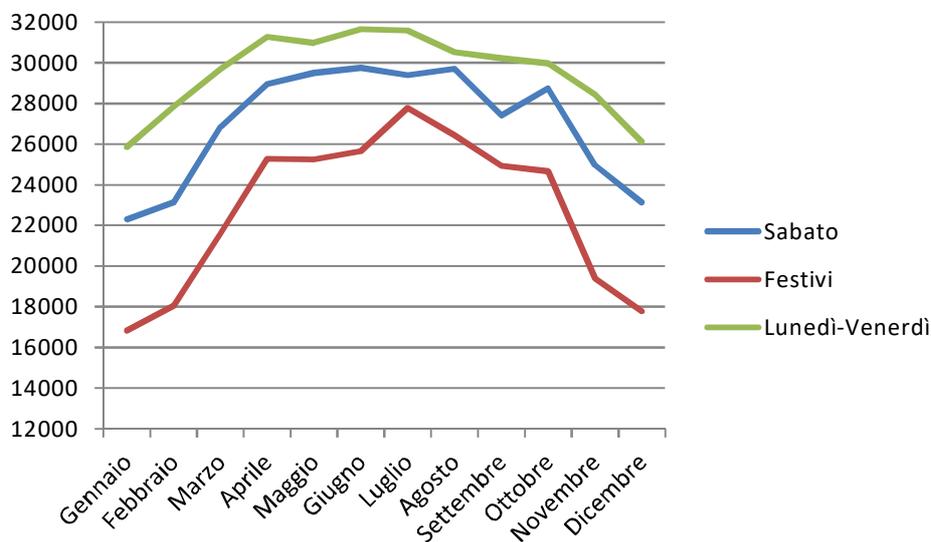
La strada di sponda sinistra del Piano di Magadino è la strada a due corsie più trafficata del Cantone, su cui transitano mediamente 29'500 veicoli al giorno feriale (dato riferito al 2017, +30% rispetto al 1991). Dalle 06.00 alle 17.00 il volume di traffico in direzione di Cadenazzo è pressoché costante a circa 1'000 veicoli all'ora. In direzione di Magadino, a partire dalle 07.00 il volume di traffico non è mai inferiore a 850 veicoli all'ora, con una punta serale di 1'200.

Le variazioni stagionali sono tuttavia marcate: tra aprile e settembre il traffico medio nei giorni feriali supera i 31'000 veicoli, mentre nei mesi invernali si aggira attorno ai 26'500.

Le curve giornaliere di traffico mostrano nei giorni feriali dei mesi invernali delle chiare punte mattutine e serali. Nei mesi da aprile a ottobre si registra invece un aumento dei transiti concentrato nelle ore diurne, fuori dagli orari di punta. Tra le 08.00 e le 19.00 il volume di traffico resta costante attorno ai 2'000 veicoli all'ora (somma delle due direzioni).

Le variazioni stagionali più importanti si registrano nei giorni festivi: dai 17-18'000 veicoli giornalieri nei mesi da dicembre a febbraio si passa a 27-28'000 veicoli nei festivi di luglio e agosto. Nei mesi estivi, nelle ore pomeridiane fra le 16.00 e le 19.00 dei giorni festivi si registra un volume di traffico simile a quello dei giorni feriali.

L'andamento stagionale del traffico registrato sulla sponda sinistra del Piano di Magadino è caratteristico delle zone interessate dal traffico turistico. Altrove, i mesi estivi sono generalmente meno trafficati, in particolare in agosto a causa della chiusura delle imprese legate al settore dell'edilizia. Questa tendenza è osservata anche sulla sponda destra del Piano: il traffico registrato in zona Gudo mostra infatti una flessione durante il mese di agosto.



Postazione di conteggio 510 Quartino, andamento annuo 2017

### La soppressione della corsia di preselezione al comparto industriale Cadenazzo-Contone

La realizzazione della pista ciclopedonale a scapito della corsia di preselezione da via San Gottardo a via Industrie è stata possibile in quanto l'intensità e la velocità del traffico diurno non necessitavano più di usufruire di una decelerazione. In sostanza è stato appurato che la corsia di preselezione non apportava benefici tangibili in termini di capacità viaria. Per contro la corsia di preselezione creava condizioni particolarmente sfavorevoli al transito ciclabile e pedonale su via Industrie.

Procedendo come fatto è stato possibile ridurre l'occupazione di area privata derivante dalla creazione del marciapiede ciclopedonale e di evitare un eccessivo allargamento ottico della carreggiata.

Dalla realizzazione del nuovo marciapiede ciclopedonale, ultimato nell'autunno 2019, non si sono riscontrati problemi, non sono pervenute reclamazioni e nemmeno segnalazioni di una percezione di un peggioramento della capacità e della fluidità del traffico veicolare. Coerentemente all'obiettivo definito nella misura PAB2 ML 2.1, sono invece migliorati la sicurezza e il confort di pedoni e ciclisti.

### Installazione della videosorveglianza a Cadenazzo

L'eventuale videosorveglianza del traffico con rilevamento delle targhe è una misura adottata nell'ambito del controllo di polizia.

Si segnala che da circa dieci anni l'accesso al comparto residenziale Sottomontagna a Cadenazzo è regolamentato dal divieto generale di circolazione (segnale 2.01 OSStr) con

eccezioni per il servizio a domicilio e per i velocipedi; il traffico di transito (parassitario) è pertanto vietato.

## **Il traffico parassitario**

L'utilizzo di strade comunali residenziali o agricole, specie nelle fasce orarie maggiormente trafficate, allo scopo di trovare dei percorsi alternativi più veloci è purtroppo una situazione connessa all'aumento generalizzato del traffico motorizzato. Tuttavia, laddove il traffico di transito estraneo al comprensorio risulta problematico per la viabilità locale, è teoricamente possibile inibirlo, ad esempio con misure di segnaletica prescrittiva.

Spetta in ogni caso ai Comuni valutare e proporre dette misure, sulla base di uno studio del traffico che ne dimostri la necessità, la fattibilità e la proporzionalità. Non da ultimo, occorre valutare il rischio e la sostenibilità di possibili travasi di traffico su altre strade cantonali o comunali a seguito dell'introduzione di divieti di transito.

Terminata la premessa, il Consiglio di Stato così prende posizione alle proposte formulate dalla mozione.

### **1. Promuovere il principio della soppressione del traffico parassitario**

Di principio il traffico di transito attraverso gli abitati dovrebbe circolare sulle strade principali con funzione di collegamento, evitando per quanto possibile di gravare sulla rete delle strade locali, a tutela della sicurezza e della viabilità stradali e della qualità di vita. Come espresso nella premessa, compete tuttavia alle autorità comunali (in primis) valutare ed eventualmente proporre delle misure per limitare il traffico parassitario sulle strade locali (di quartiere, agricole, ecc). L'autorità cantonale è sensibile al tema e, nell'ambito delle sue competenze, tiene conto delle possibili conseguenze sulla viabilità generale di misure locali di limitazione del traffico e ne valuta la sostenibilità caso per caso. Come già esposto in entrata, l'asse di collegamento Bellinzona-Locarno è di competenza della Confederazione a contare dal 1. gennaio 2020.

Quale tangibile contributo allo sgravio delle strade dal trasporto privato, il Cantone ha potenziato l'offerta di trasporto pubblico e di ripartizione modale.

Con la nuova offerta di trasporto pubblico approvata dal Gran Consiglio lo scorso 26 maggio, il servizio ferroviario tra il Locarnese e il Sottoceneri, e parimenti all'interno del Piano di Magadino, sarà sostanzialmente potenziato. Tra Locarno e Lugano il servizio sarà diretto (senza necessità d'interscambio a Giubiasco) e il transito attraverso la Galleria di base del Ceneri permetterà di ridurre notevolmente i tempi di viaggio. La frequenza delle corse lungo la tratta ferroviaria che attraversa il Piano di Magadino sarà di 5 treni all'ora per direzione. La maggior attrattività del trasporto pubblico permetterà di conquistare utenza a scapito dell'automobile.

L'aumento della ripartizione modale verso il trasporto pubblico è auspicato per tutti gli scopi di spostamento, benché l'effetto più importante sia atteso per quello pendolare (lavoro e formazione). Attualmente si contano più di 12'000 pendolari che attraversano giornalmente il Piano di Magadino, di cui all'incirca 5'000 verso il Sottoceneri e 7'000 verso il Bellinzonese e le Tre Valli. Questi spostamenti sono effettuati per il 76%<sup>1</sup> con l'automobile, con i conseguenti effetti sul traffico nelle ore di punta.

---

<sup>1</sup> Dato dalla Rilevazione strutturale 2017 (UST), sono considerati solo i pendolari residenti in Ticino.

**2. Istituzione di una prova di conduzione traffico atta a sostituire la rotonda di Cadenazzo (Ceneri) con un anello di circolazione a senso unico a doppia corsia lungo via Camoghé, via delle Scuole e via San Gottardo a Cadenazzo**

L'anello debole dell'asse stradale principale nel comparto di Cadenazzo non è rappresentato dalla rotonda situata all'intersezione principale di via Monte Ceneri (rotonda "Pasta") bensì dalla rotonda di via Ala Capelina (accesso P+R FFS). L'introduzione di un percorso circolare a senso unico a doppia corsia lungo via Camoghé, via delle Scuole e via San Gottardo, non porta all'effetto desiderato poiché non migliora la funzionalità di tale rotonda. La soluzione proposta porterebbe allo spostamento di un flusso importante di traffico su di un asse secondario, alla necessità di superamento di un importante dislivello per la direttrice principale Locarno-Camorino/Bellinzona, all'aumento dei chilometri percorsi e a un ulteriore aggravio ambientale all'interno dell'abitato.

Le analogie con la soluzione adottata a Quartino non sono date. In questo caso, oltre a situarsi in un contesto poco urbanizzato, il sistema stradale era fortemente influenzato dalla capacità della rotonda Pergola, punto debole dell'asse principale, nei periodi di forte afflusso.

Sulla base delle considerazioni esposte, il Consiglio di Stato invita il Gran Consiglio a respingere le proposte postulate dalla mozione.

Vogliate gradire, signor Presidente, signore e signori deputati, l'espressione della nostra massima stima.

Per il Consiglio di Stato:

Il Presidente, Norman Gobbi  
Il Cancelliere, Arnoldo Coduri

Annessa: Mozione 9 marzo 2020

## MOZIONE

### **A2-A13: prepariamoci all'aumento di traffico pre-estivo. Serie di proposte viarie da varare al più presto**

del 9 marzo 2020

#### **Premessa**

La presente mozione è stata preparata da Cleto Ferrari, già deputato al Gran Consiglio ticinese. Con l'intento di mettere in pratica il proprio spirito di civismo e sussidiarietà, AreaLiberale e l'UDC Ticino mettono a disposizione dei cittadini e delle cittadine del Cantone gli strumenti parlamentari - laddove le domande siano ritenute fondate e di principio in linea con i valori del nostro laboratorio di idee politiche. Maggiori informazioni sul Ginnasio Liberalconservatore su [www.arealiberale.ch](http://www.arealiberale.ch).

#### **Aumento del traffico da aprile a novembre tra Bellinzona e Locarno**

La tratta che collega Locarno a Bellinzona, A2A13 dal 1° gennaio 2020 è passata nelle mani della Confederazione e per essa dell'USTRA (Ufficio strade nazionali). Su questo collegamento al momento si registra il solito traffico da "stagione bassa". I volumi di traffico non hanno ancora raggiunto livelli elevati. Questo accadrà coll'avvicinarsi della Pasqua e tornerà a calmarsi solo agli inizi di novembre. Il Locarnese è una regione turistica ad elevata attrazione e registra anche un altrettanto elevato numero di residenze secondarie che rivivono coll'arrivo della stagione bella.

In base alle esperienze passate sarebbe auspicabile cercare di trovare soluzioni ai conosciuti intasamenti di questa tratta e farsi quindi trovare pronti all'aumento dei volumi di vetture in transito che inizieranno fra un paio di mesi. Non potrebbe che giovare il nostro turismo ma anche le nostre attività lavorative e commerciali ne trarrebbero beneficio, e tutti i lavoratori se potessero rientrare a domicilio in tempi più brevi.

#### **La soppressione della corsia di preselezione al comparto industriale Cadenazzo-Contone**

Un altro aspetto che ci porta a ritenere irrinunciabile a mettere in campo in tempi brevi il tentativo volto a migliorare la situazione viaria con misure concrete è dovuto al fatto che dall'anno scorso è stato inserito un elemento di notevole disturbo del traffico di transito privato che dal Bellinzonese va verso il Locarnese. All'altezza dell'unico accesso di un'area industriale, artigianale e logistica di importanza cantonale quale quella di Cadenazzo-Contone, malauguratamente ed incomprensibilmente è stata soppressa la corsia di preselezione. Ricordiamo che quest'area annovera tra l'altro il centro Cargo FFS, il centro lavorazione inerti e bitumaggio di tutto il Locarnese e la nuova centrale di smistamento pacchi della Posta. Si tratta in altre parole di un'area che genera innumerevoli transiti particolarmente virtuosi ed efficienti dal lato del trasporto considerato che in tale area sono presenti tutti gli allacciamenti ferroviari.

Avendo tolto la corsia preferenziale che permetteva lo sbocco rapido ed anticipato ad autocarri e utenti della zona lavorativa, questi mezzi rimangono più a lungo sull'arteria principale. Sopprimendo la corsia di preselezione, gli innumerevoli transiti che accedono a questa area giocoforza vanno ad intasare il traffico in direzione di Locarno e Bellinzona generando colonne anche di giorno, le quali si formano regolarmente ad esempio già sulla tirata di S. Antonino. Queste colonne generano a loro volta un altro effetto indesiderato. Gli automobilisti, convinti che la tratta Cadenazzo-Quartino sia tutta intasata, tentano di cambiare sponda e si avventurano sulla traversa Cadenazzo-Gudo, finendo coll'intasare il Piano di Magadino e la tratta Gudo-Riazzino.

## **Installazione della videosorveglianza a Cadenazzo**

Altro aspetto da non sottovalutare per la viabilità è il fatto che recentemente il Comune di Cadenazzo ha segnalato che installerà la videosorveglianza per evitare ai “furbetti” (si stimano più di 500 passaggi nelle ore di punta) di utilizzare la rete stradale comunale per accedere al Gambarogno e al Locarnese.

La rivendicazione è più che legittima, ma si limita ad una visione del piccolo orticello e non del problema viario nel suo assieme.

Nella situazione viaria odierna un Comune non può limitarsi a chiudere gli accessi alle strade comunali senza nel contempo promuovere migliorie viarie di compensazione nell'interesse generale.

Nel caso di Cadenazzo non si dovrebbe solo chiudere al traffico strade laterali, ma anche occuparsi nel proporre misure volte a fluidificare la circolazione sull'asse principale nell'interesse degli abitanti del comprensorio del Locarnese, del Gambarogno e del Bellinzonese così come nell'interesse dell'efficienza dell'importante zona logistica artigianale e industriale lavorativa presente.

## **Il traffico parassitario**

Una magra considerazione che possiamo trarre da questa storia è che quel traffico “parassitario” dipinto in modo negativo, considerato quasi spregiudicato, così negativo non lo è poi, visto che permette al rimanente traffico di funzionare. Se vogliamo eliminare il traffico “parassitario” sono indispensabili interventi accompagnatori direttamente a livello di traffico privato e non solo pubblico. Sappiamo tutti quanti che il traffico pubblico non è un'alternativa immediata al traffico privato. Il cambiamento di abitudini in direzione del traffico pubblico non è facile, spesso non è possibile, necessita tempo e ha costi elevatissimi. Dobbiamo pertanto in questa situazione di emergenza intervenire a livello di traffico privato.

## **Le proposte della mozione**

Alla luce delle importanti premesse presentate chiediamo al Consiglio di Stato di intraprendere da parte sua per quanto attiene alle sue competenze e se del caso di collaborare con l'USTRA affinché in tempi brevi:

- venga promosso il principio della soppressione del traffico parassitario chiedendo che i Comuni facciano a loro volta delle concessioni viarie in particolare in merito agli accessi e che utilizzino al meglio la loro rete viaria comunale a disposizione degli abitanti. Le soluzioni unilaterali comunali volte ad eliminare il traffico parassitario portano a creare illusioni e tensioni se non accompagnate da altre misure compensatorie e da una sana ed equilibrata ponderazione dei notevoli interessi in campo;
- venga eseguita una prova per sostituire la rotonda di Cadenazzo (Ceneri) congiungendo i poli di Locarno, Ceneri e Bellinzona con una doppia corsia a senso unico permettendo così il cambio di direzione di marcia senza interrompere i flussi di traffico (ciò che una rotatoria non riesce a fare). Tale proposta discende dalla soppressione della corsia preferenziale (preselezione) di accesso all'area lavorativa di Cadenazzo-Contone e delle intenzioni di eliminare il traffico parassitario nell'abitato di Cadenazzo. Tale “triangolone” a senso unico faciliterebbe anche il traffico verso alle zone logistiche lavorative di Cadenazzo-Contone, compromesso dalla soppressione della corsia preferenziale dell'unico accesso esistente all'altezza del ponte di Cadenazzo. Promuovendo un triangolo a senso unico e a doppia corsia che congiunga le direzioni molto trafficate di Ceneri, Bellinzona e Locarno, sul modello di quello che era stato realizzato nel corso dei lavori di ammodernamento della linea ferroviaria del Gambarogno a Quartino e ora ripristinato dando evidenti certezze di funzionamento, si attende una notevole fluidificazione dei flussi viari.

Paolo Pamini  
Morisoli - Pellegrini - Pinoja