



Piazza Grande 18
Casella postale
6601 Locarno
Telefono 091 756 31 11
Fax 091 756 32 61
e-mail citta@locarno.ch

Ns. rif. 839/MG/if

Locarno, 20 settembre 2012

Egredi Signori
Alex HELBLING
Gianbeato VETTERLI

Interrogazione 14 ottobre 2009 “Collegamenti stradali sud e nord”

Egredi Signori,

nonostante il tempo trascorso, la vostra interrogazione tocca temi di stretta attualità. Infatti, siamo sempre ancora in attesa di una decisione dell’Autorità federale in merito al tracciato del collegamento A2-A13, mentre per la statale SS34, in territorio italiano, gli unici interventi eseguiti sono quelli relativi al tratto interessato dagli scoscendimenti che avevano portato alla chiusura della strada e alla successiva regolazione del traffico, per un periodo di molti mesi, tramite semafori. Ciò non è sicuramente da ascrivere alla mancanza di buona volontà del Municipio, ma piuttosto alla complessità dei temi e alle numerose istanze coinvolte nei progetti. Senza volere scadere nel facile vittimismo, ci sembra chiaro che la sola Città di Locarno ben difficilmente può influenzare in un senso o nell’altro delle decisioni che vanno prese dal governo federale, rispettivamente dagli enti italiani preposti, che hanno la loro sede a Roma. Ciò non significa ovviamente che il Municipio non si sia attivato, vuoi grazie alla presenza di un suo rappresentante in seno alla CIT, vuoi partecipando a degli incontri che avevano lo scopo di chiarire la situazione dei lavori di messa in sicurezza della SS34.

Nel merito delle domande, rispondiamo come segue:

- 1. Quali sono e quali saranno i passi che la Città intende o intenderà intraprendere affinché il collegamento stradale e autostradale verso sud sia garantito più sicuro e non soggetto a puntuali interruzioni, come sta capitando troppo frequentemente da un po’ di tempo a questa parte, considerato anche che purtroppo fra qualche anno dovremo assistere al passaggio di TIR da 60 tonnellate?**

Come anticipato, il direttore del nostro Ufficio tecnico ha partecipato nel settembre 2009 a due incontri tenutisi a Cannobio, alla presenza di numerose autorità italiane (prefetto, rappresentanti ANAS e Regione Piemonte ecc.) e dei Sindaci dei Comuni rivieraschi interessati. Ciò aveva permesso di risolvere in tempi relativamente brevi il grave problema legato alla frana caduta il 18 luglio 2009, mentre erano stati evidenziati i rischi connessi con gli altri lavori di messa in sicurezza (per un importo stimato di ca. 9-10 Mio di Euro), specie per quanto riguarda la chiusura parziale o totale al traffico durante la fase di cantiere. In occasione di questi incontri, oltre ad esprimere preoccupazione per le conseguenze relative alla regione del Locarnese, erano stati richiesti chiarimenti in merito all’ipotizzata creazione di un corridoio per il

transito dei veicoli da 40 tonnellate lungo la litoranea. Ricordiamo infatti che a tutt'oggi la SS34 è percorribile solo con carichi fino a 34 tonnellate. Tutti i presenti avevano espresso la loro contrarietà per una simile prospettiva, ritenuto che oggettivamente al momento la strada non sopporterebbe un simile sovraccarico.

2. Quali sono le garanzie che il Cantone, attraverso il DT ha dato in proposito alla commissione intercomunale dei trasporti del locarnese (poi CIT)

Non sono state fornite garanzie, anche perché gli interventi lungo la SS34 non dipendono dal Cantone ed abbiamo l'impressione che l'ANAS non si faccia dettare i tempi da enti esterni. Del resto, come si evince dall'interrogazione, bisogna riconoscere che i Comuni italiani della fascia di confine e la stessa provincia del VCO abbiamo poca voce in capitolo.

3. Come mai in ossequio al sacrosanto principio di reciprocità al momento della progettazione della tratta ferroviaria Stabio-Arcisate-Varese, nessuno ha pensato di richiedere alle Autorità Italiane di procedere ad un puntuale risanamento della Vigezzina in territorio italiano che per alcuni tratti presenta ancora le evidenti tracce dell'alluvione del 1978 e che proprio per la precarietà della massicciata non consentono ai convogli ferroviari internazionali di procedere con un'adeguata andatura, pena il deragliamento? Rammentiamo in proposito che non solo per il Locarnese ma anche per il bacino di utenza del Bellinzonese il collegamento ferroviario delle Centovalli è, e sarà anche in futuro la via più breve per raggiungere la Capitale Federale e la Svizzera Romanda, oltre ad essere un importante attrattore turistico!

Si tratta di una suggestione interessante che a nostro avviso andrebbe approfondita, coinvolgendo in primis i vertici delle FART che hanno l'opportunità d'intrattenere dei contatti regolari con i loro omologhi sul versante italiano. Bisogna infatti riconoscere che il collegamento Domodossola – Sempione, se adeguatamente sfruttato, potrebbe offrire un'alternativa valida. Il nostro rappresentante in seno al CdA delle FART si farà portavoce di questa proposta.

4. Quale posizione ha assunto il Municipio, rispettivamente la CIT sul progetto di massima "Possibili migliorie alla viabilità lungo la tratta Quartino-Cadenazzo", presentato dal Dipartimento del Territorio lo scorso 26 giugno?

Con lettera del 21 settembre 2009 la CIT ha risposto al Cantone, formulando un preavviso favorevole alle proposte tecniche indicate dal Dipartimento del Territorio, accettando pure di considerare d'importanza regionali tali opere, con le relative modalità di finanziamento, e di suddividere questi oneri con la consorella di Bellinzona. Il Municipio ha preso atto di questa risposta.

5. Chi si assumerà le spese per la realizzazione di queste modifiche e come saranno ripartite?

Le due commissioni si sono assunte il 25% dei costi d'investimento, suddividendoli a metà. Secondo la relativa chiave di riparto fissata dalla CIT in accordo con i Comuni, la quota parte a carico di Locarno ammonta a ca. fr. 65'000.--. Questa spesa rientra nel credito di 2,2 Mio per la nostra partecipazione alle opere PTLV, votato dal Consiglio Comunale nel marzo del 2007.

6. **Nel caso in cui queste modifiche proposte dal DT non dovessero portare ad alcun miglioramento della viabilità su questo tratto, sarà il Cantone ad assumersi in toto i costi della sua realizzazione?**

Questa eventualità non era contemplata negli accordi intervenuti tra Cantone e CIT. Bisogna tuttavia riconoscere che, a distanza di meno di due anni dalla messa in atto delle opere, l'impressione è quella che le misure adottate abbiano in effetti permesso di fluidificare maggiormente il traffico. Ci mancano però dei dati oggettivi, poiché da parte del Cantone non sono pervenute ai Comuni i risultati del monitoraggio svolto negli scorsi mesi. Ricordiamo infatti che, al momento della presentazione degli interventi, I responsabili cantonali hanno indicato quale obiettivo quello di ridurre i momenti di traffico congestionato ad un massimo di un centinaio di giorni all'anno circa. Chiederemo quindi alla CIT se possono fornirci dei dati in merito.

7. **Quali sono invece i passi e le misure che la CIT intende proporre affinché durante questo tempo di transizione tra la situazione attuale e la realizzazione del tanto agognato collegamento A2-A13 non si abbia a dover assistere ad un collasso degli attuali assi stradali in uso?**

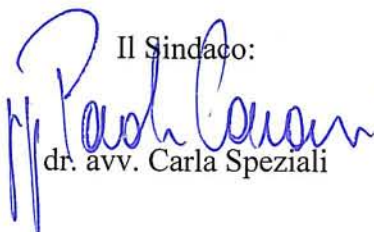
Attualmente non siamo in grado di rispondere a questa domanda, ma siamo convinti che dovremo concentrare i nostri sforzi (e quelli dell'intera regione) nel promuovere attivamente l'esecuzione del nuovo collegamento A2-A13 in tempi ragionevoli. Infatti, solo questa nuova arteria stradale permetterà di risolvere in maniera incisiva i problemi legati al traffico veicolare privato. Ricordiamo comunque che l'altro elemento importante è rappresentato dal potenziamento del raccordo ferroviario (galleria di base del Ceneri, bretella di collegamento con il Locarnese e raddoppio dei binari).

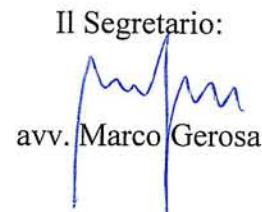
8. **Non sarebbe forse stato meglio sostituire alcune di queste 6 rotonde con altrettanti sottopassaggi o sopraelevate, così come si è fatto sulla tratta Cadenazzo-St. Antonino?**

A livello di costi di costruzione e di fabbisogno di spazio, ci sembra chiaro che questi manufatti sono più impegnativi di una rotonda. Anche il solo rifacimento del sottopasso in zona Luserte, per adeguarlo alle normative tecniche e al carico di traffico, avrebbe causato dei costi altrettanto importanti.

Vogliate gradire, egregi signori, cordiali saluti.

Per il Municipio

Il Sindaco:

dr. avv. Carla Spezioli

Il Segretario:

avv. Marco Gerosa

Alex Helbling
Via B.Rusca 9
CH-6600 Locarno

Lodevole
Municipio della Città di Locarno
Palazzo Marcacci
CH-6600 Locarno

Locarno, 14.10.2009

Signora Sindaco,
Signore e Signori Municipali,

in ossequio all'articolo 35 del Regolamento comunale ci pregiamo sottoporvi la seguente interrogazione.

Il periodo estivo, appena trascorso, ha nuovamente evidenziato la precarietà dei collegamenti stradali del Locarnese, in particolare verso sud con l'interruzione dapprima totale e in seguito parziale per lo stato precario della statale 34 del Lago Maggiore, mentre verso nord con la tratta Magadino-Cadenazzo al limite del collasso.

Verso Sud

Lo scorso 17 luglio è bastato nuovamente un forte temporale per interrompere sul versante italiano il collegamento internazionale attraverso il valico doganale di Madonna di Ponte. Infatti uno smottamento ha fatto precipitare nel lago un tratto della statale 34 rendendola inagibile per oltre una settimana. Osserviamo che i lavori per ripristinare questo tratto di strada sono tuttora ancora in corso, lavori che dovrebbero concludersi entro fine dicembre 2009. Intanto pare che l'ANAS abbia finalmente deciso di stanziare 9 milioni di euro per mettere in sicurezza la tratta Cannero – Madonna di Ponte/ Confine CH la cui struttura risale agli anni '40 se non ancor prima; tutto questo però, senza definire tempi e modalità per un suo rapido risanamento.

Evidentemente la precarietà di questo collegamento non grava solo sugli oltre 6000 lavoratori frontalieri che giornalmente se ne servono per raggiungere il proprio posto di lavoro nel Locarnese, ma penalizza in modo marcato il collegamento della nostra Regione con la rete autostradale verso le coste tirreniche, in particolare con la rete autostradale italiana (Gravellona/Toce-Genova/Voltri) e con quella francese. Diverse sono state le interruzioni intervenute in questi ultimi anni sulla statale 34 del Lago Maggiore soprattutto perché, come abbiamo già avuto modo di evidenziare, la strada non risponde più alle attuali esigenze del traffico come per esempio per il transito dei troppi Tir da 40 tonnellate, in cui, e questo va detto chiaramente, anche il disinteresse sullo stato della statale 34 da parte degli organi competenti italiani/ANAS ha giocato un ruolo fondamentale. Ciò che ci ha però sempre stupito è che da parte delle nostre Autorità, in particolare Dipartimento del Territorio (DT) non vi è mai stata una benché minima denuncia a mezzo stampa per evidenziare la paradossale precarietà della statale 34 e nemmeno si sia attivato in modo risoluto per costringere le Autorità Italiane, attraverso l'ANAS, a voler risolvere una volta per tutte questo grave inconveniente ricorrente, quasi che il Locarnese fosse la classica "quantité négligeable". C'è voluta quest'ennesima interruzione sulla Statale 34, intervenuta per di più in piena estate, per far capire, dopo quasi un mese dall'avvenimento, che forse era tempo e ora di attivarsi per procedere con un suo risanamento almeno sui tratti più insicuri. Mentre il Locarnese doveva fare i conti con quest'importante interruzione viaria, le Autorità italiane davano avvio, alla presenza dell'on Borradori, all'apertura del nuovo cantiere della tratta ferroviaria Stabio-Arcisate /Varese (metropolitana pedemontana), opera finanziata anche da Confederazione e Cantone Ticino, quindi anche da noi contribuenti del Sopraceneri.

A nostro modo di vedere questa sarebbe stata una buona occasione per il Consigliere di Stato per sottoporre ai colleghi italiani la precarietà dei collegamenti del Locarnese e del Sopraceneri con l'Italia, in particolare per discutere sull'ennesima interruzione della Statale 34 del Lago Maggiore, per non parlare poi della strada della Valle Vigezzo e dulcis in fundo dello stato d'incuria in cui si trovano in territorio italiano massicciata e binari della ferroviaria a scartamento ridotto Domodossola-Locarno.

Verso Nord

Siamo rimasti sconcertati per le soluzioni proposte nel progetto di massima e presentate lo scorso 26 giugno dalla divisione delle costruzioni per "Possibili migliorie alla viabilità lungo la tratta Quartino-Cadenazzo". Temiamo infatti che con quest'operazione il Dipartimento del Territorio vada ad ostacolare la definizione in atto del futuro tracciato per il collegamento veloce A2-A13 da sottoporre all'Autorità Federale. Inoltre abbiamo anche l'impressione che quest'intervento rappresenti il classico contentino da dare ai locarnesi per tenerli quieti per un'altra ventina d'anni, tanto da poi costruirsi il necessario albi a giustificazione di ritardi nella realizzazione di quell'allacciamento vitale per la Città e per tutta quanta la Regione alla rete autostradale nazionale. Ci preme ribadire che se il precedente tracciato è caduto in votazione popolare non è già perché solo il 60 % dei Locarnesi ha votato sì, come ha avuto modo di evidenziare il Direttore del DT nel corso di un dibattito televisivo, ma perché proprio i funzionari del DT non hanno saputo (o meglio voluto per ovvie pressioni) integrare il progetto stradale A2-A13 con quello Parco del Piano di Magadino in un unico pacchetto da sottoporre al legislativo cantonale.

Siamo fermamente convinti che con la realizzazione di queste migliorie sulla Quartino-Cadenazzo, oltre che a sperperare inutilmente territorio e risorse economiche, ben difficilmente si riuscirà a migliorare in modo sostanziale la fluidità del traffico soprattutto nei momenti di punta. Intervenire infatti sulla rotonda di Cadenazzo/ M.te Ceneri con l'inserimento di un'ulteriore corsia (quanti automobilisti sanno usare correttamente le due corsie in rotonda?) mentre su quella di Quartino (la Pergola) creando dei by-pass non porta fattivamente ad alcun miglioramento sostanziale nella gestione del traffico perché oltre a non risolvere il problema delle altre 4 rotonde presenti, si arrischia di sperperare inutilmente ca. 2'150'000 franchi del contribuente, sottraendo del territorio per opere stradali poco efficaci!

Andava per esempio evitato l'inserimento di nuove rotonde (per esempio quella del centro Luserte a Quartino realizzata due anni fa) sull'attuale strada di scorrimento sponda sinistra fintanto che non fosse stato deciso in via definitiva (cresciuta in giudicato tanto per intenderci) la realizzazione del nuovo tracciato A2-A13. Questa situazione di impasse ha prodotto logicamente, come si cita nel documento in questione, che sulla sponda destra (tratta Sementina-Cugnasco) transitano attualmente già 13'000 veicoli al giorno, cifra notevolmente superiore rispetto a quanto la pianificazione viaria prevedeva, mentre su quella sinistra (tratta Quartino-Cadenazzo) transitano ben 27'000 veicoli al giorno per un totale complessivo di quasi 40'000 movimenti giornalieri da e per il Locarnese.

Di fronte a un così elevato numero di transiti è lecito quindi chiedersi perché mai da parte del DT vi è stata due anni fa questa gran-fretta nel concedere il nullaosta per la realizzazione di una nuova rotonda finanziata dal Comune di Magadino presso il centro Luserte a Quartino, in concomitanza con l'apertura di una nota catena di supermercati, andando a ostacolare in modo ancora più marcato il flusso veicolare sulla Quartino-Cadenazzo, quando invece si sarebbe potuto benissimo privilegiare quel sottopassaggio, esistente fin dagli anni '70, ristrutturandolo adeguatamente .

Ravvisiamo anche che simili interventi di cosmesi sono a dir poco sconcertanti nell'ambito di una razionale pianificazione del traffico soprattutto se poi confrontati con gli obiettivi che l'allora piano viario del Locarnese (PTLV) si prefiggeva di raggiungere.

Evidentemente l'on. Borradori (stra-)vede solo dal Monte Ceneri in giù e quindi non è più un mistero che il Sopraceneri venga preso in considerazione solo per le sue riserve d'acqua (es diga della Verzasca), per gli inerti da recuperare dai fondali del Lago Verbano (non sono forse sufficienti gli scarti provenienti dalle cave ticinesi come alcuni anni fa aveva chiaramente affermato il DT?) da attribuire a qualche affamata multinazionale del cemento, e da ultimo per le riserve naturali da tutelare, quasi che noi abitanti e cittadini del Locarnese fossimo solo dei litigiosi "indiani di periferia".

Vorremmo quindi sapere :

1. Quali sono e quali saranno i passi che la Città intende o intenderà intraprendere affinché il collegamento stradale e autostradale verso sud sia garantito più sicuro e non soggetto a puntuali interruzioni, come sta capitando troppo frequentemente da un po' di tempo a questa parte, considerato anche che purtroppo fra qualche anno dovremo assistere al passaggio di TIR da 60 tonnellate?
2. Quali sono le garanzie che il Cantone, attraverso il DT ha dato in proposito alla commissione intercomunale dei trasporti del locarnese (poi CIT).
3. Come mai in ossequio al sacrosanto principio di reciprocità al momento della progettazione della tratta ferroviaria Stabio-Arcisate- Varese, nessuno ha pensato di richiedere alle Autorità Italiane di procedere ad un puntuale risanamento della Vigezzina in territorio italiano che per alcuni tratti presenta ancora le evidenti tracce dell'alluvione del 1978 e che proprio per la precarietà della massicciata non consentono ai convogli ferroviari internazionali di procedere con un'adeguata andatura, pena il deragliamento? Rammentiamo in proposito che non solo per il Locarnese ma anche per il bacino di utenza del Bellinzonese il collegamento ferroviario delle Centovalli è, e sarà anche in futuro la via più breve per raggiungere la Capitale Federale e la Svizzera Romanda, oltre ad essere un importante attrattore turistico!
4. Quale posizione ha assunto il Municipio, rispettivamente la CIT sul progetto di massima "Possibili migliorie alla viabilità lungo la tratta Quartino-Cadenazzo", presentato dal Dipartimento del Territorio lo scorso 26 giugno?
5. Chi si assumerà le spese per la realizzazione di queste modifiche e come saranno ripartite?
6. Nel caso in cui queste modifiche proposte dal DT non dovessero portare ad alcun miglioramento della viabilità su questo tratto, sarà il Cantone ad assumersi in toto i costi della sua realizzazione?
7. Quali sono invece i passi e le misure che la CIT intende proporre affinché durante questo tempo di transizione tra la situazione attuale e la realizzazione del tanto agognato collegamento A2-A13 non si abbia a dover assistere ad un collasso degli attuali assi stradali in uso ?
8. Non sarebbe forse stato meglio sostituire alcune di queste 6 rotonde con altrettanti sottopassaggi o sopraelevate, così come si è fatto sulla tratta Cadenazzo- St.Antonino?

Ringraziando porgiamo cordiali saluti.

Alex Helbling
Gianbeato Vetterli