

Auftrag Spagnolatti betreffend Antrag zur Anbringung von Signalisationen auf der A13 beim San Fedele-Tunnel

Der entlang der Autobahn A13 auf Höhe von Roveredo gelegene San Fedele-Tunnel weist eine bekannte Problematik hinsichtlich der Verkehrssicherheit auf. Insbesondere bei hoher Feuchtigkeit oder Niederschlägen neigen die Scheiben der in den Tunnel einfahrenden Fahrzeuge dazu, plötzlich zu beschlagen, was die Sicht drastisch einschränkt und ein erhebliches Unfallrisiko darstellt, vor allem an der Nordeinfahrt.

Es wurden Unfälle gemeldet, die in direktem Zusammenhang mit diesem Phänomen stehen.

Das Beschlagen der Windschutzscheibe, das innerhalb von Sekunden eintritt, beeinträchtigt nämlich das Sichtfeld des Fahrers vollständig.

Vergleichbare Fälle traten beispielsweise bereits im Isla Bella-Tunnel, zwischen Rothenbrunnen und Bonaduz, auf, wo ein automatisches Signalisationssystem eingeführt wurde, das die Fahrer bei ungünstigen Wetterbedingungen auffordert, die Scheibenwischer und die Innenbelüftung zu aktivieren, um das Beschlagen der Scheiben zu vermeiden.

Die Regionalgruppe Mesolcina-Calanca des TCS hat bereits im Frühjahr 2024 das Bundesamt für Strassen (ASTRA) kontaktiert und die Umsetzung einer ähnlichen Massnahme wie im Isla Bella-Tunnel gefordert. Das ASTRA teilte seinerseits mit, dass es die Angelegenheit geprüft habe und nach einer geeigneten Lösung suchen wolle.

Bislang wurden jedoch keine Interventionsmassnahmen verzeichnet und das Risiko bleibt weiterhin hoch.

Daher wird der Regierung folgender Interventionsantrag unterbreitet:

- 1 Intervention beim ASTRA zur kurzfristigen Umsetzung einer technischen Lösung, die das Risiko von Unfällen durch plötzliches Beschlagen der Windschutzscheiben bei der Einfahrt in den San Fedele-Tunnel erheblich reduziert oder beseitigt.
- 2 Das ASTRA auf die Notwendigkeit und Wichtigkeit hinweisen, bereits in der Planungs- und Bauphase der Tunnel entlang des Bündner Nationalstrassennetzes präventive Massnahmen vorzusehen, insbesondere auf Abschnitten, die plötzlichen mikroklimatischen Schwankungen ausgesetzt sind, mit dem Ziel, eine Wiederholung ähnlicher kritischer Situationen zu vermeiden und ein angemessenes Niveau der Verkehrssicherheit zu gewährleisten..

Chur, 22. Oktober 2025

Spagnolatti, Righetti, Rodigari, Altmann, Atanes, Baselgia, Berther, Berweger, Bettinaglio, Biert, Binkert, Brunold, Caluori, Candrian (Flims Dorf), Casutt, Caviezel, Censi, Collenberg, Cortesi, Cramer, Crüzer, Degiacomi, Della Cà, Epp, Furger, Gansner, Hoch, Jochum, Kohler, Kreiliger, Lamprecht, Lehner, Loepfe, Luzio, Menghini-Inauen, Messmer-Blumer, Metzger, Michael (Castasegna), Orlik, Preisig, Roffler, Rusch Nigg, Said Bucher, Tomaschett, Zanetti (Sent), Zanetti Livio (Landquart), Zanetti Marion (Landquart), Zindel



Sitzung vom

13. Januar 2026

Mitgeteilt den

15. Januar 2026

Protokoll Nr.

3/2026

Auftrag Spagnolatti

betreffend Antrag zur Anbringung von Signalisationen auf der A13 beim San Fedele-Tunnel

Antwort der Regierung

Der Tunnel San Fedele wurde im Rahmen der Verlegung der Autobahn A13 (Umfahrung Roveredo) erstellt und im Jahr 2016 in Betrieb genommen. Es handelt sich um einen Gegenverkehrstunnel mit einer Gesamtlänge von 2 391 Meter. Der Tunnel ist im Eigentum des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) und wird von der Gebietseinheit IV des Kantons Tessin betrieben. Diese Stellen sind demzufolge dafür zuständig, die geeigneten Massnahmen zur Gewährleistung der Sicherheit im Tunnel San Fedele zu treffen. Die nachfolgenden Ausführungen beruhen auf Auskünften des ASTRA.

Bei der Einfahrt in einen Tunnel wird die Luft, welche das Fahrzeug umströmt, auf die Fahrzeug- bzw. Scheibentemperatur abgekühlt. Dadurch kann sich Kondensat auf der Windschutzscheibe bilden. Dieses sogenannte Beschlagen von Windschutzscheiben beim Einfahren in Tunnel ist ein bekanntes Phänomen. Schweizweit gibt es einige Tunnel, bei denen dieses Problem auftritt. Untersuchungen des Bundes haben gezeigt, dass die Beschlagsgefahr von Windschutzscheiben vor allem in Tunnel mit Gegenverkehr und ab einer Länge von mehr als 1 400 Meter deutlich erhöht ist.

Zu Punkt 1: Der Tunnel San Fedele in Roveredo verfügt seit der Errichtung über eine Tunnelbelüftungsanlage, um Windschutzscheibenbeschlag bei der Einfahrt in den Tunnel zu minimieren. Eine solche Anlage ist schweizweit bei vielen weiteren Tunneln eingebaut. Die Steuerung der Tunnelbelüftung wird ab einem bestimmten Luftfeuchtigkeitsgrad und bei bestimmten Temperaturen automatisch aktiviert.

Die entsprechenden Parameter werden – auch aufgrund der Meldungen des Tiefbauamts Graubünden sowie von Verkehrsteilnehmenden – laufend angepasst, sodass die Wirksamkeit der Tunnelbelüftung zur Minimierung des Windschutzscheibenbeschlags stetig optimiert werden kann. Dank eines Monitorings des ASTRA über den Wirkungsgrad der Anlage und die gestützt darauf vorgenommenen Einstellungen in den letzten zwölf Monaten konnte eine deutliche Verringerung des Windschutzscheibenbeschlags festgestellt werden. Um das Risiko des Windschutzscheibenbeschlags auf ein Mini-

mum zu reduzieren und um mögliche ungünstige Begleiterscheinungen auszuschliessen, soll das Monitoring weitergeführt werden. Dazu soll die Funktionsweise der Tunnelbelüftungsanlage bei Bedarf laufend angepasst werden.

Signalisationssysteme wie beim Tunnel Isla Bella, welche Automobilisten auf die Gefahr von Windschutzscheibenbeschlag hinweisen, sind in der Signalisationsverordnung nicht vorgesehen. Sie dienen deshalb nur als provisorische Massnahme, bis technische Lösungen umgesetzt (Anpassung Tunnellüftung etc.) worden sind. Eine technische Lösung wie die Anpassung der Tunnellüftung ist gegenüber einer Signalisation zu bevorzugen, da die Tunnellüftung die Gefahr tatsächlich verhindert, und nicht nur davor warnt. Das Lüftungssystem sowie die Steuerung im Tunnel Isla Bella wurden inzwischen ergänzt, um das Risiko des Beschlags bei der Einfahrt in den Tunnel zu minimieren. Die Signalisation wurde aufgrund der bereits getätigten Investitionen nicht zurückgebaut, auch wenn infolge der Ergänzung des Lüftungssystems und der Steuerung kein konkreter Bedarf mehr dafür besteht.

Beim Tunnel San Fedele weisen aus Sicherheitsgründen Leuchtschilder am Portal auf Gegenverkehr hin. Weitere Signale an einem Tunnelportal verringern gegenseitig ihre Wirkung, weshalb vom Anbringen einer Signalisation, die auf die Gefahr von Windschutzscheibenbeschlag hinweist, abgesehen wurde. Entscheidend ist vielmehr die stetige Optimierung der Belüftungsanlage, um das Beschlagen nachhaltig zu verringern. Unter Berücksichtigung der dargelegten Umstände ist im heutigen Zeitpunkt beim Tunnel San Fedele eine Signalisation als wie vom Auftrag geforderte kurzfristige technische Lösung, die zur Aktivierung von Innenbelüftung und Scheibenwischer auffordert, nicht zielführend.

Zu Punkt 2: Wie unter Punkt 1 erwähnt, ist das Auftreten von Windschutzscheibenbeschlag bei der Einfahrt in Tunnel dem ASTRA bekannt. Daher wird diese Problematik bereits in der Planungs- und Bauphase neuer Tunnel oder bei Sanierungen von Tunneln berücksichtigt, indem entsprechende Anlagen eingebaut bzw. bestehende modifiziert werden.

Aufgrund dieser Ausführungen beantragt die Regierung dem Grossen Rat, den vorliegenden Auftrag betreffend den Punkt 1 abzulehnen und betreffend den Punkt 2 zu überweisen und als erledigt abzuschreiben.



Namens der Regierung

Der Präsident:

Martin Bühler

Der Kanzleidirektor:

Daniel Spadin

Incumbensa Spagnolatti concernent la dumonda da montar signalisaziuns sin la A13 al tunnel da San Fedele

Il tunnel da San Fedele che fa part da l'autostrada A13 e ch'è situà sin l'autezza da Roveredo, preschenta ina problematica enconuschenta areguard la segirezza stradala. Cunzunt en cas da gronda umiditad u da precipitaziuns d'aventan las fanestras dals vehichels ch'entran en il tunnel, oravant tut a l'entrada nord, andetgamain turbblas da la vapor e la vista vegn restrenschiada fermamain. Il privel ch'i dettia accidents è fitg grond.

I èn vegnids annunziads accidents che stattan en in connex direct cun quest fenomen.

Sche las fanestras davant dals vehichels d'aventan turbblas entaifer paucas secundas, restrenscha quai cumplettaimain la vista dal manischunz.

Cas cumparegliabels èn gia capitads per exempel en il tunnel d'Isla Bella, tranter Giuvaulta e Panaduz. Là han ins introduci in sistem da signalisaziun automatic che supplitgescha ils manischunzs d'activar ils sfruschavaiders e la ventilaziun interna per evitar che las fanestras d'aventian turbblas da la vapor, sche las cundiziuns meteorologicas èn disfavouraivlas.

La grupp regiunala dal TCS Mesolcina-Calanca ha contactà gia la primavaira 2024 l'Uffizi federal da vias (UVIAS) e pretendi da realisar ina mesira sumeglianta sco quella en il tunnel d'Isla Bella. Il UVIAS ha communitgà, ch'el haja examinà la chaussa e ch'el veglia tschertgar ina soluziun adattada.

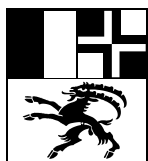
Fin ussa n'èn dentant vegnidas constatadas naginas mesiras d'intervenziun ed il privel resta vinavant grond.

Perquai vegn suttamessa a la Regenza la suandanta incumbensa d'intervenziun:

- 1 Intervegnir tar il UVIAS per realisar a curta vista ina soluziun tecnica che reducescha considerablamain u impedescha il privel d'accidents, che vegnan chaschunads, sche las fanestras davant dals vehichels d'aventan andetgamain turbblas da la vapor, cura ch'il vehichel entra en il tunnel da San Fedele.
- 2 Render attent il UVIAS a la necessitad ed a l'impurtanza da prevair mesiras preventivas gia durant la fasa da planisaziun e da construcziun da tunnels per lung da la rait da vias naziunalas, particularmain sin trajects, ch'èn exponids a midadas microclimaticas andetgas, quai per evitar che talas situaziuns criticas sa repetian e per garantir la segirezza stradala sin in nivel adequat.

Cuira, ils 22 d'october 2025

Spagnolatti, Righetti, Rodigari, Altmann, Atanes, Baselgia, Berther, Berweger, Bettinaglio, Biert, Binkert, Brunold, Caluori, Candrian (Flem Vitg), Casutt, Caviezel, Censi, Collenberg, Cortesi, Cramer, Crüzer, Degiacomi, Della Cà, Epp, Furger, Gansner, Hoch, Jochum, Kohler, Kreiliger, Lamprecht, Lehner, Loepfe, Luzio, Menghini-Inauen, Messmer-Blumer, Metzger, Michael (Castasegna), Orlik, Preisig, Roffler, Rusch Nigg, Said Bucher, Tomaschett, Zanetti (Sent), Zanetti Livio (Landquart), Zanetti Marion (Landquart), Zindel



Sesida dals

Communitgà ils

Protocol nr.

13 da schaner 2026

15 da schaner 2026

3/2026

Incumbensa Spagnolatti

concernent la dumonda da montar signalisaziuns sin la A13 al tunnel da San Fedele

Resposta da la Regenza

Il tunnel da San Fedele è vegnì construì en il rom dal spustament da l'autostrada A13 (sviament da Roveredo) ed avert per il traffic l'onn 2016. I sa tracta d'in tunnel cun cuntratraffic d'ina lunghezza totala da 2391 meters, ch'è en proprietad da l'Uffizi federal da vias (UVIAS) e che vegn gestiunà da l'Unitad territoriala IV dal chantun Tessin. Consequentamain èsi chaussa da quests posts da prender las mesiras adattadas per garantir la segirezza en il tunnel da San Fedele. Las suandantas explicaziuns sa basan sin infurmaziuns dal UVIAS.

Cura ch'in vehichel entra en il tunnel, vegn l'aria enturn il vehichel sfradentada a la temperatura dal vehichel resp. da las fanestras. Sin las fanestras po sa furmar in condensat. Las fanestras daventan turbblas, cura ch'il vehichel entra en il tunnel. Quest fenomen è enconuscent. En tut la Svizra datti divers tunnels che han il medem problem. Retschertgas da la Confederaziun han mussà, ch'il privel che las fanestras daventan turbblas è bler pli grond particularmain en tunnels cun cuntratraffic d'ina lunghezza che surpassa 1400 meters.

Tar il punct 1: A chaschun da la construcziun è il tunnel da San Fedele a Roveredo vegnì equipà cun in indriz da ventilaziun, per minimar il problem che las fanestras daventan turbblas, cura ch'ils vehichels entran en il tunnel. In tal indriz han ins installà tar blers ulteriurs tunnels en tut la Svizra. A partir d'in tschert grad d'umiditad ed a partir da tschertas temperaturas vegn la regulaziun da la ventilaziun dal tunnel activada automaticamain.

Ils parameters correspundents vegnan adina puspè adattads – er sin fundament da las annunzias da l'Uffizi da construcziun bassa dal Grischun sco er da participants dal traffic – uschia che l'efficacitad da la ventilaziun dal tunnel po vegnir optimada cun-tinuadamain per minimar il problem da fanestras turbblas. Grazia ad in monitoring dal UVIAS davart il grad d'efficacitad da l'indriz e grazia a las configuraziuns ch'èn vegnidas fatgas sin basa da quel durant ils ultims 12 mais, è vegnida constatada ina clera reducziun dal problem da fanestras turbblas. Per reducir quest privel ad in minimum e per excluder eventuels fenomens secundars disfavuraivels, duai vegnir cuntinuà cun

il monitoring. Per quest intent duai la moda da funcziun da l'indriz da ventilaziun en il tunnel vegnir adattada cuntinuadamain sche necessari.

Sistems da signalisaziun sco tar il tunnel d'Isla Bella, che fan attent ils automobilists al privel che las fanestras pudessan darentar turblas, n'èn betg previs en l'Ordinaziun davart la signalisaziun da las vias. Els èn mo ina mesira provisorica, fin che soluziuns tecnicas (adattaziun da la ventilaziun dal tunnel e.u.v.) èn realisadas. Ina soluziun tecnica sco l'adattaziun da la ventilaziun dal tunnel sto survegnir la precedenza envers ina signalisaziun, perquai che la ventilaziun dal tunnel impedescha effectivamain il privel, e betg mo avertescha a tal. En il fratemp èn il sistem da ventilaziun sco er la regulaziun en il tunnel d'Isla Bella vegnids cumplettads, per minimar la ristga che las fanestras dals vehichels darentan turblas, cura ch'els entran en il tunnel. Pervia da las investiziuns gia fatgas n'han ins betg allontanà la signalisaziun, malgrà ch'ella n'è betg pli necessaria, perquai ch'il sistem da ventilaziun e la regulaziun èn vegnids cumplettads.

Tavlas glischantas al portal dal tunnel da San Fedele rendan – per motivs da segirezza – attent al cuntratraffic. Sch'i vengnan montads ulteriurs signals ad in portal dal tunnel, vegn lur effect reducì en moda reciproca. Pervia da quai èsi vegnì desistì da montar ina signalisaziun che renviescha al privel da fanestras turblas. Decisiv èsi plitost d'optimar cuntinuadamain l'indriz da ventilaziun, per reducir duraivlamain il privel da fanestras turblas. Resguardond las circumstanzas preschentadas n'èsi actualmain betg convegnent da montar al tunnel da San Fedele ina signalisaziun sco soluziun tecnica a curta vista, sco ch'ella vegn pretendida en l'incumbensa, che supplitgescha d'activar la ventilaziun interna ed ils sfruschavaders dal vehichel.

Tar il punct 2: Sco ch'igl è vegnì menziunà sut il punct 1, enconuscha il UVIAS la problematica che las fanestras darentan turblas, cura ch'ils vehichels entran en in tunnel. Pervia da quai vegn questa problematica resguardada gia durant la planisaziun e la construcziun da novs tunnels ubain per la sanaziun da tunnels, quai cun installar indrizs correspondent resp. cun modifitgar indrizs existents.

Sin basa da questas explicaziuns propona la Regenza al Cussegl grond da refusar il punct 1 da l'incumbensa qua avant maun sco er d'acceptar il punct 2 e d'al stritgar sco liquidà.



En num da la Regenza

Il president:

Martin Bühler

Il cancellier:

Daniel Spadin

Incarico Spagnolatti concernente richiesta di apposizione segnaletica sulla A13 Galleria San Fedele

La Galleria San Fedele, situata lungo l'autostrada A13 all'altezza di Roveredo, presenta una problematica nota in termini di sicurezza stradale. In particolare, in condizioni di elevata umidità o di precipitazioni, i vetri dei veicoli in ingresso tendono ad appannarsi improvvisamente, riducendo drasticamente la visibilità e generando un rischio significativo di incidente, soprattutto in corrispondenza dell'accesso nord.

Sono stati segnalati episodi incidentali riconducibili in modo diretto a tale fenomeno.

L'appannamento dei parabrezza, che si verifica in pochi secondi, compromette infatti in modo totale il campo visivo dei conducenti.

Situazioni analoghe sono già state riscontrate, ad esempio, presso la Galleria Isla Bella nella zona di Rothenbrunnen-Bonaduz, dove è stato implementato un sistema di segnalazione automatica che, in presenza di condizioni meteorologiche avverse, invita i conducenti ad attivare i tergicristalli e la ventilazione interna per contrastare l'appannamento dei vetri.

Il gruppo regionale Mesolcina e Calanca del TCS è già intervenuto nella primavera 2024, contattando l'Ufficio Federale delle strade (USTRA) e sollecitando l'adozione di una misura analoga a quella adottata nella Galleria Isla Bella. L'USTRA aveva a sua volta comunicato di aver preso in esame la questione e di voler individuare una soluzione adeguata.

Ad oggi, tuttavia, non si registrano misure d'intervento e il livello di rischio rimane elevato.

Pertanto, si sottopone al Lodevole Governo la seguente richiesta di intervento:

1. Intervento presso USTRA per l'adozione di una soluzione tecnica a breve termine in grado di eliminare o ridurre significativamente il rischio di incidenti derivante dall'improvviso appannamento dei parabrezza all'ingresso della galleria San Fedele.
2. Far presente a USTRA la necessità e importanza di integrare misure preventive già nella fase di progettazione e costruzione delle gallerie lungo la rete nazionale grigionese, con particolare attenzione ai tratti soggetti a variazioni microclimatiche repentine, al fine di prevenire il ripetersi di analoghe criticità e garantire un adeguato livello di sicurezza stradale.

Coira, 22 ottobre 2025

Spagnolatti, Righetti, Rodigari, Altmann, Atanes, Baselgia, Berther, Berweger, Bettinaglio, Biert, Binkert, Brunold, Caluori, Candrian (Flims Dorf), Casutt, Caviezel, Censi, Collenberg, Cortesi, Cramer, Crüzer, Degiacomi, Della Cà, Epp, Furger, Gansner, Hoch, Jochum, Kohler, Kreiliger, Lamprecht, Lehner, Loepfe, Luzio, Menghini-Inauen, Messmer-Blumer, Metzger, Michael (Castasegna), Orlik, Preisig, Roffler, Rusch Nigg, Said Bucher, Tomaschett, Zanetti (Sent), Zanetti Livio (Landquart), Zanetti Marion (Landquart), Zindel



Seduta del

13 gennaio 2026

Comunicato il

15 gennaio 2026

Protocollo n.

3/2026

Incarico Spagnolatti

concernente richiesta di apposizione segnaletica sulla A13 Galleria San Fedele

Risposta del Governo

La galleria San Fedele è stata realizzata nel quadro dello spostamento dell'autostrada A13 (circonvallazione di Roveredo) ed è stata posta in esercizio nel 2016. Si tratta di una galleria con traffico bidirezionale con una lunghezza complessiva di 2391 metri. La galleria è di proprietà dell'Ufficio federale delle strade (USTRA) ed è gestita dall'unità territoriale IV del Cantone Ticino. Questi servizi sono pertanto competenti per l'adozione delle misure appropriate per garantire la sicurezza nella galleria San Fedele. Le seguenti considerazioni si basano su informazioni fornite dall'USTRA.

Entrando in galleria, l'aria che circonda il veicolo viene raffreddata fino a raggiungere la temperatura del veicolo o dei vetri. Di conseguenza può formarsi della condensa sul parabrezza. Questo cosiddetto appannamento del parabrezza entrando in galleria è un fenomeno noto. In Svizzera esistono diverse gallerie nelle quali si verifica questo problema. Da indagini della Confederazione è emerso che il rischio di appannamento del parabrezza è significativamente superiore soprattutto in gallerie con traffico bidirezionale e a partire da una lunghezza di oltre 1400 m.

In merito al punto 1: da quando è stata realizzata, la galleria San Fedele a Roveredo è dotata di un impianto di ventilazione per ridurre al minimo l'appannamento del parabrezza all'ingresso in galleria. Un impianto di questo tipo è stato installato in numerose altre gallerie in tutta la Svizzera. Il sistema che controlla la ventilazione della galleria si attiva automaticamente a partire da un determinato livello di umidità e a determinate temperature.

I corrispondenti parametri vengono adeguati costantemente anche a seguito delle segnalazioni dell'Ufficio tecnico dei Grigioni nonché degli utenti della strada, di modo che l'efficacia della ventilazione della galleria possa essere costantemente ottimizzata per minimizzare l'appannamento del parabrezza. Grazie a un monitoraggio da parte dell'USTRA riguardo all'efficacia dell'impianto e alle regolazioni effettuate su tale base negli ultimi dodici mesi è stato possibile constatare una netta riduzione dell'appannamento del parabrezza. Al fine di ridurre al minimo il rischio di appannamento del parabrezza e di escludere eventuali conseguenze sfavorevoli, il monitoraggio dovrà essere

proseguito. A tale scopo, il funzionamento dell'impianto di ventilazione della galleria va costantemente adeguato, se necessario.

Nell'ordinanza sulla segnaletica stradale non sono previsti sistemi di segnaletica come quello installato nella galleria Isla Bella che richiama l'attenzione degli automobilisti sul pericolo provocato dall'appannamento del parabrezza. Tali sistemi rappresentano perciò solo una misura provvisoria fino all'avvenuta attuazione di soluzioni tecniche (adeguamento della ventilazione della galleria ecc.). Una soluzione tecnica come l'adeguamento della ventilazione della galleria va preferita rispetto a una segnaletica, poiché la ventilazione previene effettivamente il pericolo e non si limita soltanto a segnalarlo. Nel frattempo i sistemi di ventilazione e di controllo della galleria Isla Bella sono stati integrati al fine di ridurre al minimo il rischio di appannamento all'ingresso in galleria. La segnaletica non è stata smantellata in considerazione degli investimenti già effettuati, anche se a seguito dell'integrazione del sistema di ventilazione e di controllo non sussiste più una necessità concreta.

Per motivi di sicurezza, al portale della galleria San Fedele dei pannelli luminosi segnalano la presenza di traffico in senso contrario. Un numero elevato di segnali a un portale di galleria comporta una riduzione della loro efficacia, ragione per cui si è rinunciato a posare una segnaletica che richiami l'attenzione sul rischio di appannamento del parabrezza. Per ridurre in modo duraturo l'appannamento è invece determinante la costante ottimizzazione dell'impianto di ventilazione. In considerazione delle circostanze esposte, al momento attuale presso la galleria San Fedele non è opportuna la posa di una segnaletica, come soluzione tecnica a breve termine richiesta dall'incarico, che inviti ad attivare la ventilazione interna del veicolo e i tergicristalli.

In merito al punto 2: come spiegato al punto 1, il fenomeno dell'appannamento del parabrezza all'ingresso in galleria è noto all'USTRA. Per tale ragione si tiene conto di questa problematica già nella fase di progettazione e costruzione di nuove gallerie o in occasione di risanamenti, installando corrispondenti impianti o modificando quelli esistenti.

In base a quanto esposto il Governo chiede al Gran Consiglio di respingere il presente incarico per quanto riguarda il punto 1 e di accoglierlo per quanto riguarda il punto 2 e di stralciarlo come evaso.



In nome del Governo

Il Presidente:

Martin Bühler

Il Cancelliere:

Daniel Spadin