

Messaggio

numero	data	Dipartimento
7269	10 gennaio 2017	TERRITORIO
Concerne		

Rapporto del Consiglio di Stato sulla mozione 9 maggio 2016 presentata da Fabio Käppeli e cofirmatari “Liberi di muoversi 2.0 (mobilità transfrontaliera)”

Signor Presidente,
signore e signori deputati,

la mozione individua negli spostamenti transfrontalieri la causa principale dell’intasamento della rete stradale e chiede che questo Consiglio si impegni nella ricerca di soluzioni in questo ambito.

La preoccupazione evidenziata dai mozionanti è condivisa da questo Consiglio. Il tema della mobilità è un compito prioritario nell’azione del Dipartimento del territorio (DT) come risulta anche dall’elevato numero di progetti e proposte concrete sviluppati in questi ultimi anni

Richiamiamo di seguito gli elementi principali:

- *Messaggio n. 6963 dell’8 luglio 2014 relativo allo stanziamento di un credito quadro di progettazione per il Programma di agglomerato del Mendrisiotto di seconda generazione (PAM 2).*

Attraverso il PAM2 era già stato avviato il dialogo con le Istituzioni italiane preposte, al fine di individuare parcheggi carpooling oltre frontiera (misura TIM4). La strategia si è poi evoluta ed è stata affinata attraverso il PAM3, approvato da questo Consiglio lo scorso 7 dicembre.

- *Modifica del 19 maggio 2015 del Regolamento cantonale posteggi privati (artt. da 51 a 62 del Regolamento della Legge sullo sviluppo territoriale).*

La modifica ha introdotto una maggior limitazione di posteggio per i dipendenti allo scopo di indurre dei comportamenti più virtuosi da parte di pendolari e frontalieri, che incidono in modo preponderante sulla situazione viaria nelle ore di punta.

- *Messaggio n. 7106 dell’8 luglio 2015 “Stanziamento di un credito quadro di fr. 1'000'000.- per il finanziamento di provvedimenti a favore della mobilità aziendale”*

Sulla base di questo Messaggio il vostro consesso ha creato un fondo di 2 mio fr. a contributo della realizzazione di misure di mobilità aziendale. Dopo la pubblicazione del Decreto esecutivo (15 marzo 2016) sono stati avviati diversi piani di mobilità aziendale di comparto che hanno coinvolto numerose aziende.

L’attenzione si è concentrata soprattutto sui comparti del Sottoceneri e dove sono occupati numerosi addetti, prevalentemente frontalieri.

- *Messaggio n. 7139 del 4 novembre 2015 “Modifica della Legge sui trasporti pubblici del 6 dicembre 1994 - Tassa di collegamento a carico dei generatori di importanti correnti di traffico a parziale copertura dei costi del trasporto pubblico”*

Il voluminoso Messaggio alla base della decisione di introdurre la tassa di collegamento - misura innovativa che incide in maniera importante sulle scelte di mobilità e in particolare sull'uso dell'automobile -, illustra compiutamente la politica della mobilità e gli sforzi in corso per orientare la domanda di trasporto su modalità più sostenibili.

- *Messaggio n. 7140 del 4 novembre 2015 “Richiesta di stanziamento di un credito quadro di 290.4 milioni di franchi, di cui 226.8 milioni a carico del Cantone, per il finanziamento delle prestazioni di trasporto pubblico per il quadriennio 2016-2019”*

Questo Messaggio illustra la politica in materia di trasporti pubblici, il funzionamento del settore e, al capitolo 5, le prospettive di sviluppo.

- *Messaggio n. 7203 del 6 luglio 2016 “Richiesta di un credito quadro netto di 13.362 milioni di franchi e l'autorizzazione alla spesa di 21.3 milioni di franchi per la progettazione e la realizzazione delle opere necessarie per l'attuazione del servizio ferroviario regionale Ticino-Lombardia (TILO) e la progettazione delle modifiche delle linee di trasporto pubblico su gomma in vista dell'apertura della galleria di base del Monte Ceneri”*

Il credito liberato con questo Messaggio serve a finanziare il rinnovo completo della fermata di Lugano-Paradiso, lo spostamento della fermata di S. Antonino e la progettazione definitiva dell'interscambio di S. Antonino, della fermata di Minusio, della fermata di Bellinzona Piazza Indipendenza nonché delle modifiche delle linee di trasporto pubblico su gomma.

- *Messaggio n. 7204 del 6 luglio 2016 “Stanziamento:*
 - *di un credito netto di CHF 10'090'000.00 e autorizzazione alla spesa di CHF 25'400'000.00 per la realizzazione della misura TP 3.1 nodo intermodale Stazione FFS Bellinzona*
 - *di un credito di CHF 500'000.00 per l'allestimento dei progetti stradali di un secondo pacchetto di opere del Programma di agglomerato del Bellinzonese di seconda generazione (PAB2), quale aggiornamento del primo credito di CHF 4'600'000.00 per un totale di CHF 5'100'000.00*
 - *di un contributo di CHF 100'000.00 a favore della Commissione regionale dei trasporti del Bellinzonese (CRTB) per il supporto tecnico svolto nell'ambito dei Programmi d'agglomerato per il periodo 2016-2017”*

Elemento principale di questo credito è la realizzazione del nodo intermodale della stazione di Bellinzona per il quale è attualmente in corso la progettazione definitiva.

- *Messaggio n. 7226 del 29 settembre 2016 “Stanziamento di un credito netto di CHF 9'514'000.00 e di un'autorizzazione alla spesa di CHF 16'700'000.00 a favore delle misure infrastrutturali del trasporto pubblico nel Mendrisiotto e Basso Ceresio, nell'ambito del Programma d'agglomerato di prima e seconda generazione del Mendrisiotto e Basso Ceresio (PAM) e per il supporto tecnico svolto da parte della Commissione regionale dei trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio (CRTM) nell'ambito dei Programmi d'agglomerato”*

Questo credito serve per la realizzazione del nodo intermodale della stazione di Mendrisio, delle corsie bus necessarie a velocizzare le corse bus e degli interventi a favore del trasporto pubblico a Chiasso.

- Da due anni è in servizio la tratta ferroviaria Mendrisio-Stabio, nonostante la linea Mendrisio-Varese non sia ancora completa. Questo Consiglio ha ritenuto opportuno offrire da subito un miglioramento delle relazioni con il trasporto pubblico.
- La stessa decisione è stata presa con la rete bus del Mendrisiotto (cfr. M7069 del 25.3.2015 “Approvazione della nuova offerta di trasporto pubblico sulle linee regionali e urbane d’importanza cantonale nel quadro del Programma d’agglomerato del Mendrisiotto di seconda generazione (PAM2)”), il cui potenziamento è stato attuato in anticipo rispetto ai tempi originariamente previsti.
- Il censimento del traffico ai valichi di frontiera svolto nell’autunno 2014 (cfr. allegato 3 del M7139) e ripetuto quest’anno, i cui risultati sono disponibili online.
- Il censimento del traffico stradale e dell’utenza dei trasporti pubblico svolto tramite conteggi costanti e inchieste specifiche nel quadro del microcensimento nazionale che si svolge ogni 5 anni con lo scopo di comprendere le abitudini di mobilità della popolazione
- La presentazione di una proposta congiunta da parte del Dipartimento del territorio e della Regione Lombardia nell’ambito del Programma di cooperazione Interreg V-A Italia-Svizzera 2014-2020. Il progetto denominato “Sviluppo della Mobilità Integrata e Sostenibile tra Ticino e Lombardia” è stato annunciato entro la scadenza di settembre 2016 e sarà vagliato dalle istanze preposte. Esso prevede misure in diversi ambiti: linee bus transfrontaliere, tariffa dei trasporti pubblici transfrontaliera, posteggi car pooling su territorio italiano, ecc. I servizi del DT sono peraltro già al lavoro con i quelli italiani per identificare misure concrete senza necessità di attendere le decisioni di sostegno nell’ambito di Interreg.
- L’allestimento di quattro programmi d’agglomerato di terza generazione approvati da questo Consiglio il 7 dicembre scorso. Richiamiamo in particolare il Programma del Mendrisiotto (PAM3), che comprende anche misure transfrontaliere.

Alla luce di questi elementi risulta come la tematica sia già oggetto di analisi ed elaborazione a tutto tondo. Le attività proposte nella mozione vengono svolte già da tempo.

Nel merito formuliamo ancora le seguenti osservazioni.

- 1. Promuovere uno studio sulla mobilità transfrontaliera, attingendo a fondi *Interreg*, che permetta a corto termine di identificare e intervenire nei punti più critici e a medio termine di considerare maggiormente la componente transfrontaliera nei vari programmi di agglomerato**

I dati di analisi sono tutti presenti. L’intenzione del DT è di andare oltre la proposta e sfruttare i fondi Interreg non solo per studiare la mobilità transfrontaliera bensì per attuare delle misure concrete. Nel PAM3 la componente transfrontaliera è considerata.

2. Farsi promotore di un tavolo transfrontaliero per la mobilità, eventualmente anche nell'ambito della Regio Insubrica

La mobilità è regolarmente oggetto di discussione negli incontri istituzionali e tecnici sia tra Cantone e Regione Lombardia (RL) che in ambito Regio Insubrica.

I servizi del DT lavorano a stretto contatto con gli omologhi della RL già da diversi anni nell'ambito dei trasporti pubblici; nel contesto di Interreg sono inoltre stati allacciati contatti nuovi con altri settori della RL che trattano altri aspetti della mobilità. È stato istituito un tavolo di lavoro specifico.

3. Continuare ad adoperarsi nei confronti della Confederazione e degli attori Italiani per avere - così come ci sono con Austria, Germania e Francia - un accordo bilaterale sul trasporto dei passeggeri (cabotaggio) anche con l'Italia. Questo permetterebbe agli autopostali che oggi si fermano al confine con l'Italia di effettuare ulteriori fermate in piazzali P+R appositamente costruiti, alcuni già esistenti, ma poco utilizzati

Questo Consiglio intende approfondire il tema. La Confederazione è ben disposta ad elaborare un accordo bilaterale con l'Italia in tal senso. Il medesimo segnale giunge dalla RL e dagli enti locali italiani, provinciali e comunali. La tematica è stata sottoposta dalla RL al Governo centrale .

CONCLUSIONE

Alla luce di quanto sopra illustrato, si può affermare che le proposte della mozione sono già attuate o in fase di progressiva attuazione e continuo aggiornamento e perciò la stessa può essere considerata evasa.

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

Per il Consiglio di Stato:

Il Presidente, Paolo Beltraminelli

Il Cancelliere, Arnoldo Coduri

Annessa: Mozione 9 maggio 2016

MOZIONE

Liberi di muoversi 2.0 (mobilità transfrontaliera)

del 9 maggio 2016

Ticino. 2021. Finalmente liberi di muoversi, da e per ogni angolo del Cantone, grazie a un sistema viario efficiente, moderno e integrato. Un sogno? Noi vogliamo sperare che sia fattibile, ma per fare ciò occorre invertire la rotta in modo deciso e non aver paura di identificare soluzioni innovative e il più possibile condivise.

Gli esempi positivi non mancano. Chiunque vada a Lussemburgo vede i duecentomila frontalieri parcheggiare in periferia e utilizzare i mezzi pubblici. Nel nostro caso, con tutti i necessari distinguo, la periferia si trova già oltre confine. A mente di chi scrive è quindi chiaro che le soluzioni vadano individuate anche in Italia, al fine di incentivare il maggior numero possibile di frontalieri ad entrare sul nostro territorio già a bordo di un mezzo di trasporto pubblico, oppure ottimizzando fra loro l'occupazione dei veicoli privati (car pooling), in modo da sgravare il traffico locale, in particolare nel Sottoceneri.

Nella sua risposta all'interrogazione 16 settembre 2015 n. 133.15 "Quale strategia per migliorare la viabilità e la vivibilità in Ticino?" il Consiglio di Stato ha ribadito il principio di territorialità per quanto concerne il finanziamento di eventuali investimenti. Bisogna dire che oltre confine i progetti non mancano, come non mancano nemmeno i fondi europei cui l'Italia può far capo per finanziarli. In futuro la vicina penisola avrà poi ancor più facilità a finanziare progetti simili, grazie alla volontà di costituire a partire dal 2018 un fondo per le infrastrutture e la mobilità. La volontà di "impegnarsi a potenziare - in stretta collaborazione con la Svizzera - i collegamenti e le infrastrutture di trasporto che servono le zone di confine" è stata manifestata anche al momento di parafare l'accordo sui frontalieri, all'interno della dichiarazione unilaterale sui trasporti del 22 dicembre 2015¹. Questo fondo, nelle intenzioni di diverse mozioni già approvate a Roma, dovrà come minimo raggiungere la quota attuale dei ristori (circa 60 milioni).

Al fine di favorire l'indispensabile coordinazione di tutti questi progetti insieme a quelli ticinesi, ma soprattutto di poterne trarre il massimo vantaggio anche come Canton Ticino, proponiamo di commissionare uno studio strategico sulla mobilità transfrontaliera che analizzi nella loro globalità i flussi di traffico e in particolar modo i punti critici e i vari "colli di bottiglia", ai due lati del confine, andando a soddisfare pure le esigenze di raccolta dei dati grazie all'aggiunta della componente transfrontaliera (comprendendo ad esempio un'analisi origine-destinazione ma anche il rilevamento degli orari di lavoro). Lo scopo a corto termine è quello di intervenire proprio nei punti più critici, valutando delle possibili misure e proponendo una strategia d'intervento, mentre a medio e lungo termine potrà essere sfruttato dalle Commissioni regionali dei trasporti per la realizzazione dei futuri Programmi d'Agglomerato. Questi in futuro potrebbero beneficiare di finanziamenti ancora maggiori da parte della Confederazione se considereranno maggiormente la componente transfrontaliera. I costi di questo studio, tutto sommato contenuti e dai benefici importanti, si ritiene possano essere sostenuti con i fondi *Interreg* già a disposizione, i quali sono previsti anche a questo scopo.

Tra i principali problemi da affrontare: lo stato della mobilità transfrontaliera, l'integrazione tra sistemi viari diversi e l'efficienza dei nodi di collegamento, l'eventuale necessità di strutture transfrontaliere e le opportunità date dallo sviluppo tecnologico (basti pensare ai P+R che non sono ancora in rete fra loro, non dispongono di liste di attesa e non permettono di scoprire facilmente dove e quanti posti liberi si possono trovare).

¹ http://www.mef.gov.it/ufficio-stampa/comunicati/2015/comunicato_0255.html, consultato il 29 aprile 2016.

Infatti se nel nostro Cantone si è fatto molto negli scorsi anni per potenziare e migliorare l'offerta di trasporto pubblico, è peccato che oggi vi sia ancora il vuoto al di là dei confini nazionali, fatta eccezione per la linea TILO Bellinzona - Milano e speriamo a breve anche per la tratta Mendrisio-Stabio-Arcisate. La stessa Confederazione giudicando il PAM2 (Progetto di Agglomerato del Mendrisiotto di seconda generazione) evidenzia questa mancanza e sottolinea che i progetti di agglomerato delle regioni di frontiera devono guardare oltre i confini nazionali e impostare sinergie con le regioni confinanti.²

Alla luce di queste considerazioni i sottoscritti firmatari - convinti che parte dei problemi di traffico riscontrati nel Sottoceneri possano essere risolti con una gestione più efficace della mobilità transfrontaliera - chiedono al Consiglio di Stato di:

1. promuovere uno studio sulla mobilità transfrontaliera, attingendo a fondi *Interreg*, che permetta a corto termine di identificare e intervenire nei punti più critici e a medio termine di considerare maggiormente la componente transfrontaliera nei vari programmi di agglomerato;
2. farsi promotore di un tavolo transfrontaliero per la mobilità, eventualmente anche nell'ambito della Regio Insubrica;
3. continuare ad adoperarsi nei confronti della Confederazione e degli attori Italiani per avere - così come ci sono con Austria, Germania e Francia - un accordo bilaterale sul trasporto dei passeggeri (cabotaggio) anche con l'Italia. Questo permetterebbe agli autopostali che oggi si fermano al confine con l'Italia di effettuare ulteriori fermate in piazzali P+R appositamente costruiti, alcuni già esistenti, ma poco utilizzati.

Fabio Käppeli
Durisch - Fonio - Pini

² *“Le misure a sostegno dei trasporti pubblici e del traffico lento dovrebbero tradursi, nella parte svizzera dell'agglomerato, in una variazione della ripartizione modale a favore di questi ultimi vettori. Malgrado le misure transfrontaliere del programma (TMP4/TP1.2), il programma non tratta l'insieme del territorio dell'agglomerato e non propone sufficienti misure vincolanti per il trasporto motorizzato privato. Le conseguenze sono che il potenziale di ripartizione modale per gli spostamenti transfrontalieri viene realizzato solo in maniera molto parziale e che la situazione sul territorio italiano dell'agglomerato non si evolve.”*

Cit. Programma d'agglomerato Mendrisiotto di 2a generazione, Rapporto d'esame della Confederazione, 26 febbraio 2014, pag. 13.