

TESTO DELL'INTERROGAZIONE

Di traffico, mobilità, frontalieri e altro

Premessa

Lo scorso luglio 2011 introducevo, a nome anche del gruppo PLR, un'interrogazione dal titolo *"Ristorni delle imposte alla fonte all'Italia, diamo qualche contenuto alle trattative"*. In quell'atto si chiedeva al Consiglio di Stato, tra l'altro, se in un'ottica ambientale e per il miglioramento della qualità di vita, non riteneva esigibile, per il Ticino e il Sottoceneri in modo accentuato, che la Confederazione pretenda dall'Italia che il ristorno delle citate imposte venga utilizzato, almeno in parte, per realizzare e/o incentivare i park & ride alla frontiera, il carpooling/carsharing, la mobilità aziendale, l'incremento o la messa a disposizione di mezzi pubblici e ogni altro possibile mezzo per ridurre e/o eliminare i disagi causati dall'aumento del traffico frontaliero in forte aumento negli ultimi anni (oggi siamo a oltre 51'000 lavoratori frontalieri che giornalmente entrano in Ticino, spesso, ognuno da solo, col proprio veicolo).

L'interrogazione veniva inoltrata nella consapevolezza che la trattativa tra Berna e Roma avrebbe compreso soprattutto tematiche fiscali più ampie e di ben maggiore peso e portata in termini di interessi economici e finanziari tra i due Stati (convenzione sulla doppia imposizione, black list, segreto bancario e scambio di informazioni, e via discorrendo).

Il Consiglio di Stato - mi sia concessa l'estrema sintesi - rispose che la questione era interessante, che la competenza restava comunque della Confederazione e che si sarebbe trattato di vedere l'evoluzione complessa delle trattative che si sarebbero dovute avviare tra i due governi.

Constatato e preso atto che:

- a. Il Governo ticinese, preoccupato dalle turbolenze politiche italiane in atto in questi giorni, ha risposto di recente alla Seco (Segreteria di Stato dell'economia) chiedendo garanzie circa l'avvio effettivo delle trattative con lo Stato italiano e circa i rischi d'interruzione delle stesse in caso di caduta del Governo Berlusconi. Ciò anche al fine di decidere se sbloccare finalmente (ndr. direi nel rispetto della legalità) il restante 50% delle imposte alla fonte tuttora congelate dal Ticino (cfr. La Regione 10.11.11, pag. 3).
- b. In questo clima di incertezza, appare purtroppo legittimo temere che la Confederazione avrà ben altri temi e problemi prioritari da affrontare con l'Italia. Quindi vi è il forte rischio che la tematica di legare parte di questi ristorni alla risoluzione delle questioni legate all'aumento del traffico frontaliero come proposto nella mia precedente interrogazione, vada nel dimenticatoio.
- c. Nel frattempo il Ticino resterà afflitto, soprattutto nel Mendrisiotto e nel Luganese, da una situazione del traffico al limite dell'accettabile.
- d. Da circa 10 anni la tratta autostradale A2 da Chiasso a Lugano è perennemente e costantemente un cantiere aperto, con colonne interminabili e non già solo a causa di incidenti (peraltro sempre in crescita).
- e. Tale stato di fatto comporta spesso, e non già solo occasionalmente come pare sostenere l'USTRA (Ufficio federale delle strade), problemi anche sulla rete stradale cantonale (e quelle comunali già dai vari valichi).

- f. Non è forse scorretto speculare, da parte dell'USTRA e del Dipartimento del Territorio (sempre attento alle esigenze della "gente"), sulla pazienza, sulla rassegnazione e sull'assuefazione dei cittadini costretti a tollerare questo stato di cose? Per cui è legittimo attendersi delle risposte concrete già a livello cantonale.
- g. Al momento attuale (cfr. La Regione, 10.11.11, pag. 6) pare che l'USTRA stia studiando
- la possibilità di ridurre la velocità (da 120 a 80 km/h) sull'A2 tra Lugano e Mendrisio. E da Mendrisio a Chiasso e da/verso altri valichi, mi chiedo?
 - Ma ciò avverrebbe solo nei momenti di carico più intenso. Oserei dire quasi 20 ore su 24 vista l'intensità del traffico dovuta anche ai cantieri, agli incidenti e al traffico pesante e frontaliere!
 - Inoltre questa misura potrebbe essere attuata, afferma l'USTRA, già nel 2012 in coincidenza con i lavori di risanamento della galleria del San Salvatore. Evviva! Il calvario sulla rete stradale Chiasso-Lugano è destinato a proseguire per altri anni.
 - Questi accorgimenti, ci assicura l'USTRA, sono positivi perché rendono la circolazione più fluida e consente all'autostrada di assorbire il 10% in più di traffico. Bene. E se invece di felicitarci di questo maggior traffico, seppur fluido, ci si concentrasse e investisse invece sulla riduzione del traffico?
 - Ma vi è di più. Altra misura allo studio dell'USTRA è quella di consentire, in certe fasce d'orario, l'utilizzo da parte degli automobilisti, anche della corsia di emergenza quale terza corsia di scorrimento. Anche questa non mi pare una misura volta a ridurre il traffico. Se non che, chi percorrerà l'asse Chiasso-Lugano non dovrebbe preoccuparsi o illudersi comunque che la stessa venga attuata. Infatti l'USTRA afferma che questa sarebbe possibile solo su quelle tratte dove non vi sono tunnel e viadotti. Il che esclude de facto l'attuabilità proprio sulla tratta in questione che quindi resterà a 2 corsie. Ed in ogni caso, mettendo le mani avanti, ci viene detto che, per queste misure, comunque, vi sono a disposizione solo 5.5 miliardi di franchi per tutta la rete nazionale. Per modo che bisognerà agire secondo rigorose priorità. Immagino quindi che tra queste difficilmente rientrerà la risoluzione dei problemi dell'estremo meridione della Svizzera e del Ticino.
- h. Mi pare di poter dire che l'unico aspetto positivo di quanto proposto è che la riduzione della velocità dovrebbe avere dei benefici sulla qualità dell'aria. Il che non è incoraggiante tenuto conto comunque che le previsioni indicano un regolare congestionamento del traffico nei prossimi 20 anni su buona parte della rete autostradale nazionale.
- i. Va riconosciuto al Governo, ma anche ai Comuni, che ci si sta muovendo nel senso di promuovere un concetto di mobilità aziendale e che qualcosa si sta facendo anche per i trasporti pubblici e l'attuazione dei Piani dei trasporti regionali. Ma va altresì detto che gli sforzi in tal senso appaiono ancora insufficienti a trasferire il traffico dalle autostrade e strade ai mezzi pubblici.
- l. Nell'ambito della mobilità aziendale due opzioni paiono possibili: quella degli incentivi ma anche quella dei disincentivi.
- m. A quanto mi consta ci si sta adoperando soprattutto sul fronte degli incentivi e della sensibilizzazione delle aziende mentre non si sono ancora valutati possibili disincentivi. Tra questi si chiede al Consiglio di Stato, se potrebbe essere valutato, dopo verifica di legalità, ad esempio un'ipotesi quale quella seguente che potrebbe fondarsi sul principio della causalità: Un'azienda del Luganese assume 10 frontalieri provenienti dal varesotto, o perché costano meno del personale indigeno o per altri motivi. Questi percorrono ciascuno ca. 80 Km al giorno per la tratta da casa al luogo di lavoro. Di questi 80 km, la metà (40 km) sono percorsi su territorio ticinese dai 10 frontalieri per un totale di 400 km al giorno. Il datore di lavoro potrebbe venir chiamato a ripagare all'ente pubblico 50 cts al km per frontaliere pari in questo caso a fr. 4'000 al mese, salvo attuare misure di carsharing, organizzare trasporti collettivi in proprio o assegnare abbonamenti arcobaleno ai frontalieri.

Chiedo al Consiglio di Stato e in particolare al Dipartimento del territorio:

1. condivide l'idea che il Ticino debba ribadire alla Confederazione di tenere in conto, nell'ambito delle trattative con l'Italia, anche le tematiche del traffico frontaliere?
2. È possibile quantificare quanto è stato speso complessivamente in Ticino per migliorare la viabilità autostradale e stradale e quanto nel trasporto pubblico dal 2000 al 2010?
3. Condivide le proposte dell'USTRA?
4. Oppure ritiene che sia più opportuno investire maggiormente/prioritariamente nella riduzione del traffico per il tramite del trasporto pubblico e della mobilità aziendale?
5. Vi sono in atto o allo studio altre misure, oltre a quelle sopra indicate da parte dell'USTRA, per ridurre i disagi del traffico frontaliere dai valichi del Mendrisiotto e del Luganese?
6. Condivide l'ipotesi di approfondire la possibilità di introdurre disincentivi alle aziende che non intendono partecipare attivamente a misure di riduzione del traffico aziendale sulla falsariga di quello abbozzato al punto 11 di cui sopra?

Matteo Quadranti