

Repubblica e Cantone  
Ticino

## Il Consiglio di Stato

Signor  
Matteo Quadranti  
Deputato al Gran Consiglio

### Interrogazione 11 novembre 2011 n. 327.11 Di traffico, mobilità, frontalieri e altro

Signor deputato,

con riferimento all'interrogazione citata rispondiamo come segue alle singole domande.

**1. Condivide il Consiglio di Stato 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?**

Questo Consiglio segue attentamente l'evolvere della situazione ed intende considerare tutti gli aspetti legati alle tematiche transfrontaliere.

**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?**

#### Viabilità

Dal 2000 al 2007, il Cantone ha investito oltre 700 milioni di franchi sulle strade nazionali per interventi di conservazione e di sistemazione.

Dal 1° gennaio 2008 fino alla fine del 2011, con il passaggio della proprietà alla Confederazione, la filiale dell'Ufficio federale delle strade di Bellinzona ha investito circa 260 milioni di franchi sul tratto ticinese dell'autostrada A2.

Di questi, circa 90 milioni sono stati destinati all'esercizio dell'autostrada, mentre la parte restante (170 milioni) è servita per finanziare progetti e realizzare opere che hanno come obiettivo il miglioramento della qualità e della funzionalità dell'infrastruttura autostradale.

Dal 2000 al 2010 il Cantone ha invece investito circa 1 miliardo di franchi per investimenti a favore della rete delle strade cantonali.

Di questi, circa 600 milioni sono stati destinati a nuove costruzioni (in particolare opere del PTL) e circa 400 milioni a interventi di conservazione, di miglioria a favore della sicurezza.

A questi importi si aggiungono i costi sostenuti dai Comuni per la rete delle strade comunali, il cui ammontare non ci è noto.

#### Trasporto pubblico

Nel lasso di tempo 2000-2010 sono stati versati per il trasporto pubblico in Ticino contributi a titolo di indennità per il costo non coperto, cioè i contributi necessari a finanziare i costi di

gestione corrente delle imprese di trasporto del traffico regionale ed urbano non coperti dagli introiti; questi oneri sono da ricondurre allo svolgimento delle prestazioni di trasporto pubblico d'importanza cantonale (rete ferroviaria regionale TILO, ferrovie FART e Lugano-Ponte Tresa, rete di trasporto pubblico regionale su gomma e servizi di trasporto pubblico urbano su gomma negli agglomerati). Inoltre sono stati erogati contributi d'investimento per finanziare opere infrastrutturali sulla rete ferroviaria regionale (ad esempio le stazioni di Riazzino, Arbedo-Castione, Lugano) e per gli interventi delle imprese concessionarie FART e FLP (ad esempio per rinnovo di installazioni di sicurezza, il prolungamento di binari d'incrocio, gli interventi di risanamento sulle linee di contatto e sulla sottostruttura e sovrastruttura ferroviaria).

Gli importi versati nel decennio 2001-2010 sono stati i seguenti:

- a titolo di indennità per il costo non coperto il Cantone ha versato alle imprese di trasporto complessivamente circa 320 milioni di franchi; la Confederazione ha contribuito con circa 400 milioni di franchi mentre i Comuni, a partire dal 2005, anno di creazione della base legale nella Legge sui trasporti pubblici, che prevede la partecipazione finanziaria comunale nel traffico regionale viaggiatori, hanno versato complessivamente circa 95 milioni di franchi. A questi importi vanno aggiunti i contributi versati direttamente dai Comuni alle aziende di trasporto per l'esercizio dei servizi d'interesse locale;
- a titolo di prestiti o contributi per realizzare opere infrastrutturali (contributi d'investimento) il Cantone ha versato aiuti nella forma di prestiti e/o contributi alla realizzazione di opere delle imprese di trasporto ferroviarie FART e FLP per un totale di 49 milioni di franchi; la Confederazione ha elargito allo stesso titolo circa 18 milioni di franchi. Per gli investimenti sulla rete FFS, sono stati elargiti contributi del Cantone e dei Comuni per ca 77 milioni di franchi (72 milioni Cantone, 5 milioni Comuni). A questi si aggiungono gli investimenti della Confederazione, di cui non disponiamo delle cifre per la rete FFS e le infrastrutture di AlpTransit.

### **3. Condivide le proposte dell'USTRA?**

Sul tratto della A2 compreso fra Mendrisio e Lugano, l'USTRA intende valutare, dopo un periodo di prova, l'introduzione della limitazione variabile della velocità massima consentita (a 100 km/h o 80 km/h), quale misura accompagnatoria del cantiere nella galleria Melide-Grancia.

A livello svizzero, questa misura è già stata introdotta in alcuni tratti della rete di strade nazionali a titolo sperimentale, per rendere maggiormente fluido il traffico nei punti in cui si verificano dei congestionamenti. I risultati sono stati positivi e dimostrano che, riducendo i limiti di velocità durante le ore di forte traffico, la capacità di trasporto dell'autostrada aumenta di circa il 10 %. Considerato che già oggi la capacità viene raggiunta e superata, a corto termine riteniamo questa misura appropriata anche per il Ticino. Quanto all'utilizzo della corsia d'emergenza come corsia di marcia, questa misura non può essere applicata sul tratto indicato in seguito alla presenza di diverse gallerie, prive di corsie supplementari.

### **4. Oppure ritiene che sia più opportuno investire maggiormente/ prioritariamente nella riduzione del traffico per il tramite del trasporto pubblico e della mobilità aziendale?**

Il Cantone sta approfondendo degli sforzi importanti per promuovere il trasporto pubblico anche a livello transfrontaliero. Il prolungamento della linea TILO S10 fino a Como/Albate nel 2009, il nuovo collegamento ferroviario Mendrisio-Varese, in fase di realizzazione, e il potenziamento della linea S30 Bellinzona-Luino-Malpensa rientrano in questa strategia. Va pure menzionato il contributo al trasporto pubblico su gomma, quali, per esempio, per la linea bus urbana Como-Chiasso e per le linee regionali Ponte Tresa-Luino, Capolago-Porto Ceresio e Lugano-Menaggio.

Da qualche anno il Cantone si sta pure adoperando nella promozione della mobilità aziendale presso i datori di lavoro, allo scopo di razionalizzare l'insieme di tragitti pendolari e professionali. Ciò si ripercuote positivamente anche sugli spostamenti transfrontalieri.

Le misure citate in precedenza sono importanti per contenere la crescita del traffico e quindi alleviare la pressione sulla strada.

Un ruolo decisivo per gestire la crescita del traffico lo gioca la mobilità pedonale e ciclabile, che è nostra intenzione promuovere in modo più incisivo per mezzo della realizzazione di interventi infrastrutturali ma anche tramite il sostegno a misure organizzative e promozionali.

Nel complesso è dunque fondamentale intervenire da una parte offrendo alternative attrattive al traffico stradale (trasporto pubblico o car-pooling sulle medie e lunghe distanze, mobilità lenta sulle brevi distanze), dall'altra ottimizzando le capacità stradali. In questo senso le proposte dell'USTRA non sono in contrapposizione con quanto sta facendo il Cantone.

Nel futuro le attuali modalità di finanziamento e di tariffazione dovranno essere riesaminate nell'intento di migliorare il grado di copertura dei costi di tutti i modi di trasporto. Riflessioni e ipotesi di lavoro sono già state formulate attraverso studi promossi dalla Confederazione, che molto verosimilmente saranno approfonditi e dibattuti nei prossimi anni (mobility pricing, road pricing).

**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?**

Per ridurre i disagi nel Mendrisiotto e nel Luganese è in corso uno studio d'opportunità promosso dall'USTRA nel quadro del "Programma per l'eliminazione dei problemi di capacità sulla rete delle strade nazionali e lo sblocco dei crediti necessari", approvato dal Consiglio federale l'11 novembre 2009 e dal Parlamento nel 2010. Sono vagliate diverse varianti per potenziare la capacità dell'autostrada a sud di Lugano. La soluzione più idonea, verrà integrata nel futuro programma realizzativo sulla base delle priorità nell'ambito della rete autostradale svizzera. Bisogna tuttavia tenere conto che la realizzazione di questo ampliamento richiederà tempi lunghi e dovrà tenere conto dell'impatto ambientale e paesaggistico. Nel frattempo è indispensabile trovare delle misure alternative, come appunto l'introduzione dei limiti di velocità variabili.

**6. Condividi 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?**

Questo Consiglio è dell'avviso che, prima di introdurre disincentivi o misure dissuasive nei confronti delle aziende che non adottano un piano di mobilità aziendale, occorra puntare, per un orizzonte di medio termine, sulla sensibilizzazione e sulla promozione. In questo quadro, nel febbraio 2007 è stato avviato dal Dipartimento del territorio il progetto di mobilità aziendale con la pubblicazione della "Guida alla mobilità aziendale". I risultati raggiunti in questi anni dimostrano che le aziende (hanno aderito al programma 105 aziende medio-grandi) sono sensibili al tema della mobilità. Esse vogliono ridurre l'impatto sul territorio della propria mobilità professionale (sia viaggi pendolari dei propri dipendenti che trasferte professionali durante la giornata) e favorire l'uso di modalità di trasporto alternative (mezzi pubblici, car pooling, mobilità ciclabile, car sharing, mobilità pedonale, navette aziendali, ecc.), anche disincentivando nel contempo l'uso dell'automobile (regolamento e tariffazione dei posteggi aziendali, riduzione del numero di posteggi, ecc.).

La collaborazione con l'analogo programma per i Comuni di SvizzeraEnergia ha portato a risultati ragguardevoli: con 15 Comuni, raggruppanti 74 aziende e 9 amministrazioni comunali, il Cantone Ticino ha presentato ben un terzo dei progetti di tutta la Svizzera (44 progetti per un totale di 245 aziende).

Anche le misure sostenute dal Cantone, "arcobaleno aziendale" in primis, riscuotono una buona rispondenza: ad oggi sono 125 le aziende che offrono l'abbonamento a prezzo scontato. Sono pure in crescita le aziende che chiedono di attivare un'area riservata per i propri collaboratori del sito liberalauto.ch, che mira a favorire la condivisione del mezzo privato sui tragitti casa-lavoro-casa.

Da parte del Dipartimento del territorio proseguono con esito positivo i contatti con i Comuni e le aziende suscettibili di rientrare nel progetto.

Bisognerà evidentemente attendere ancora un po' di tempo per misurare e percepire i risultati del progetto, visto che il traffico cresce in continuazione e che la maggior parte delle misure presuppone un cambiamento di abitudini. La via tracciata in questi anni andrà perseguita e rafforzata anche in un orizzonte di medio termine.

Voglia gradire, signor deputato, l'espressione della nostra stima.

PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente:

Il Cancelliere:

M. Borradori

G. Gianella

Copia:

- Ufficio federale delle strade, Filiale di Bellinzona, Via C. Pellandini 2, 6500 Bellinzona
- Divisione delle costruzioni
- Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità
- Sezione della mobilità