

Il Consiglio di Stato

Signori
- Nicola Pini
- Alex Farinelli
Per il Gruppo PLR
Deputati al Gran Consiglio

Interrogazione 16 settembre 2015 n. 133.15

Quale strategia per migliorare la viabilità e la vivibilità in Ticino?

Signori deputati,

con la vostra interrogazione indicate che *“è il momento di predisporre una vera e propria strategia per migliorare la viabilità e la vivibilità del nostro territorio”*. Questa richiesta sembrerebbe presupporre che il Cantone si sia mosso finora con obiettivi poco chiari e senza una linea.

Non è evidentemente questa la sede per ripercorrere tutta la storia dello sviluppo della mobilità, delle infrastrutture e delle misure gestionali messe in atto dall'inizio degli anni '90 del secolo scorso in corrispondenza con l'avvio della pianificazione del progetto AlpTransit. A scanso di equivoci richiamiamo tuttavia alcuni fatti e dati che a nostro modo di vedere illustrano gli elementi di una strategia articolata, costantemente aggiornata all'evoluzione, come d'altronde un tema complesso come questo inevitabilmente richiede.

Innanzitutto, della mobilità si occupano diverse basi legali cantonali:

- Legge sulle strade Lstr (del 23 marzo 1983)
- Legge sui percorsi pedonali ed i sentieri escursionistici LCPS (del 9 febbraio 1994)
- Legge sui trasporti pubblici LTPub (del 6 dicembre 1994)
- Legge sul coordinamento pianificatorio e finanziario in materia di infrastrutture e di servizi di trasporto (del 12 marzo 1997)

Non va dimenticata la Legge sullo sviluppo territoriale LST (del 21 giugno 2011) e il suo regolamento che definiscono le condizioni quadro territoriali entro le quali il sistema della mobilità si sviluppa. Menzioniamo pure la Revisione generale del Piano direttore cantonale ed in particolare il Decreto legislativo sugli obiettivi pianificatori cantonale del 2007 e le schede di coordinamento approvate nel 2009 (in particolare per gli ambiti mobilità e rete urbana).

Sin dall'inizio degli anni '90 del secolo scorso sono stati allestiti i Piani regionali dei trasporti che hanno introdotto i principi di una pianificazione multimodale, coordinata con lo sviluppo degli insediamenti ed elaborata su scala regionale. A partire dal 2011 essi sono stati sostituiti e completati dai Programmi d'agglomerato, che propongono una visione coordinata dello sviluppo degli insediamenti, del paesaggio e della mobilità.

Questi documenti strategici vengono ripresi e sviluppati nelle schede di Piano direttore e costituiscono la base per le progettazioni e le realizzazioni di misure infrastrutturali e di gestione.

Il Cantone dispone dunque di una strategia per affrontare questa tematica. Essa è stata completata a partire dal 2014/2015 con l'integrazione di un elemento che concorre in modo sempre più sensibile al governo del traffico, ossia la gestione dei parcheggi.

Specialmente due elementi concorrono tuttavia a rendere meno evidenti i risultati raggiunti e non hanno potuto impedire e quantomeno rallentare l'estendersi di alcuni fenomeni di congestionamento.

L'evoluzione socio-economica e demografica hanno conosciuto infatti nell'ultimo ventennio una dinamica positiva, che ha portato in particolare a un aumento della popolazione (+ 16%), dei posti di lavoro (+ 22%) e del parco veicoli (+ 44%). Ciò si è riflesso in un incremento del carico stradale e delle reti di trasporto pubblico. D'altra parte la realizzazione di nuove infrastrutture si è sempre più confrontata con difficoltà nella ricerca del consenso e del finanziamento dei nuovi interventi, sempre più onerosi e con tempi attuativi lunghi.

L'obiettivo costantemente perseguito si è quindi allontanato in corrispondenza dell'avanzamento dei diversi programmi attuativi. Le previsioni di sviluppo del traffico sono peraltro state in genere smentite per difetto.

Progressivamente si è posto con evidenza la necessità di mediare e promuovere un equilibrio tra il principio della libertà di spostamento e di scelte del mezzo di trasporto con i vincoli territoriali, ambientali e finanziari.

Partendo da queste constatazioni, la strategia della mobilità è stata ulteriormente affinata nel corso degli ultimi due anni e ha portato il Dipartimento del territorio ad esplorare nuovi campi e ricercare soluzioni innovative. In questo contesto si inseriscono le misure relative a mobilità aziendale e alla gestione dei posteggi note ai più. Richiamiamo in questa sede il messaggio n. 7139 del 4 novembre 2015, che riporta in maniera completa ed estesa tutti gli assi d'azione dello scrivente Consiglio.

1. Cosa ne pensa il Consiglio di Stato di creare un Tavolo della mobilità misto tecnico-politico per ragionare su una strategia globale?

L'impianto legislativo federale e cantonale identifica in modo chiaro competenze e responsabilità in ambito di pianificazione del territorio e dei trasporti.

Ricordiamo in questa sede il ruolo svolto da questo Consiglio e dalle Commissioni regionali dei trasporti, istituite negli anni '90 per favorire la ricerca di soluzioni efficaci e la costruzione del consenso politico su scala regionale.

L'iter decisionale cantonale già prevede il coinvolgimento di tutte le istanze tecniche e politiche; le problematiche principali sono discusse nel consesso governativo e in quello parlamentare. A livello tecnico l'allestimento dei programmi di agglomerato è affidato a specialisti nei campi della mobilità e del territorio. Pure la progettazione degli interventi coinvolge i professionisti esterni.

Le diverse sensibilità politiche sul tema sono d'altronde rappresentate nei consessi istituzionali esistenti (in primis Governo, Parlamento cantonale e Municipi) e sono adeguatamente supportate dal profilo tecnico.

A mente dello scrivente Consiglio, i ruoli sono definiti e le competenze sono mobilitate in funzione delle necessità. Non si vede dunque l'opportunità di creare un ulteriore tavolo tecnico-politico.

2. Cosa ne pensa il Consiglio di Stato di elaborare dei progetti di P&R alla frontiera, eventualmente anche su territorio italiano (ad esempio Stabio, Blizzarone, Gandria, Luino e Ponte Tresa), con l'intento di migliorare la viabilità per i residenti? S'intende collaborare, magari attingendo a fondi Interreg, con dei partner italiani?

La creazione di posteggi Park and ride oppure per il car pooling in prossimità dei valichi di frontiera è una misura che può sicuramente dare un contributo alla riduzione del traffico veicolare sulla nostra rete stradale e che fa parte della strategia di mobilità del Consiglio di Stato.

A Stabio, ad esempio, con l'apertura della nuova tratta ferroviaria da Mendrisio è stato predisposto un posteggio P+R di 50 posti e, in attesa dell'apertura completa della linea fino a Varese, esso è stato ampliato in forma provvisoria con altri 84 posti.

Sul lato italiano sono previsti tre impianti di questo genere: al Gaggiolo, ad Arcisate e a Induno. Per quanto concerne la possibilità di realizzare posteggi per il car pooling in territorio italiano, il Dipartimento del territorio ha allacciato contatti con vari enti allo scopo di indentificarne i luoghi adatti e chiarirne opportunità e fattibilità.

Per quanto concerne il finanziamento di eventuali investimenti, vale il principio di territorialità; dopo la decisione di non far capo ai ristorni relativi all'imposta alla fonte dei lavoratori frontalieri, come era stato proposto dal Dipartimento del territorio, questo Consiglio non esclude di far capo a fondi Interreg.

3. **Intende il Consiglio di Stato adoperarsi per la creazione di corsie preferenziali in dogana e in autostrada (corsie di sorpasso privilegiate) per un grado di occupazione del veicolo superiore a tre passeggeri, in modo da incentivare dinamiche più virtuose di condivisione dell'auto?**
4. **Sarebbe a mente del Consiglio di Stato ipotizzabile un'analogha corsia preferenziale per il traffico locale (abitanti, lavoratori e aziende di quei Comuni) in Leventina per ovviare ai problemi del traffico di transito?**

Le strade nazionali sono la colonna portante dell'intera rete stradale svizzera. Benché rappresentino soltanto il 2,5 per cento dell'intera rete, assorbono circa il 40 per cento di tutto il traffico stradale. L'utilizzazione media delle automobili per tutti i motivi di spostamento è di circa 1,6 persone. Se la corsia di sorpasso venisse riservata ai veicoli con un determinato tasso di occupazione minimo, la maggioranza dei veicoli sarebbe costretta a circolare soltanto sulla corsia di destra.

A queste condizioni, destinare una corsia solo a determinati veicoli sarebbe possibile unicamente sulle autostrade a sei corsie, normalmente situate nei pressi degli agglomerati. Questa soluzione avrebbe tuttavia gravi conseguenze sullo scorrimento del traffico: la capacità della rete autostradale risulterebbe notevolmente ridotta. La velocità di crociera diminuirebbe considerevolmente, poiché su ogni corsia essa verrebbe determinata dal veicolo più lento. In pratica, gran parte del traffico automobilistico circolerebbe dietro quello dei mezzi pesanti. Al contrario, il rischio di ingorghi aumenterebbe in modo marcato, in particolare in concomitanza con le ore di punta del traffico dei pendolari, quando l'occupazione dei veicoli è inferiore alla media. A ciò si aggiungerebbero anche problemi di sicurezza: in caso di traffico intenso sulle corsie di destra e di ridotte distanze tra un veicolo e l'altro, il passaggio dalla corsia di sorpasso a un'uscita oppure da un'entrata alla corsia di destra o di sorpasso causerebbero elevati rischi. La situazione sarebbe ulteriormente complicata dalle diverse entrate e uscite su un'autostrada in prossimità degli agglomerati. Queste manovre provocherebbero pertanto frequenti frenate, in parte brusche, che aumenterebbero il rischio di tamponamenti. L'accresciuto potenziale di aggressività e la (pericolosa) tendenza a infilarsi, che andrebbero delineandosi, sono fattori da non sottovalutare, tanto più che i conducenti, se unici occupanti di un'automobile, non potrebbero più sorpassare. Infine, con un flusso di traffico più lento e a singhiozzo sulla rete autostradale, i veicoli si sposterebbero in misura maggiore sulla rete stradale cantonale, situazione questa che va evitata. Per questo motivo, il Consiglio federale, competente per la rete autostradale, ha finora respinto proposte volte a destinare le corsie di sorpasso a determinate categorie di veicoli.

Per quanto riguarda i valichi doganali ubicati su assi stradali cantonali si può osservare che in diversi casi l'esiguità degli spazi a disposizione non permette la creazione di corsie supplementari. Laddove vi sono le premesse, il Dipartimento del territorio ha in corso uno studio specifico e contatti con l'Autorità doganale per valutarne l'effettiva fattibilità.

5. È stata valutata la fattibilità di proporre alla Confederazione un'eventuale introduzione di un regime di zona traffico limitato (ZTL) per la Regione Mendrisiotto e Luganese con una *congestion charge* deducibile dalle tasse di circolazione, così come avviene in molte città europee?
6. Cosa intende fare il Consiglio di Stato per eventualmente inserirsi quale progetto pilota nell'ambito del *mobility pricing* elaborato dalla Confederazione?

Le due domande poste toccano di fatto la tariffazione per l'uso delle strade e più in generale per tutte le infrastrutture e servizi di trasporto. In Svizzera questa problematica è stata denominata con il termine "Mobility pricing".

Per una sintetica presentazione della medesima rinviamo all'allegato 5 del messaggio n. 7139 del 4 novembre 2015 concernente la tassa di collegamento a carico dei generatori di importanti correnti di traffico a parziale copertura dei costi del trasporto pubblico.

Questo Consiglio intende seguire con attenzione lo sviluppo che la Confederazione darà alla concretizzazione dell'indagine conoscitiva sulla "Bozza di Piano strategico Mobility pricing" conclusasi lo scorso mese di settembre. Il Consiglio di Stato nella sua risposta ha pure segnalato la sua disponibilità a sostenere un progetto-pilota sul proprio territorio, limitatamente al traffico stradale in entrata di un agglomerato. La concretizzazione dei principi del Mobility pricing nelle sue diverse declinazioni comporta la soluzione di complessi aspetti tecnici, giuridici e politici da verificare sulla base di progetti-pilota condotti o accompagnati dalla Confederazione secondo modalità da definire.

7. Visto che gli spostamenti da e per il posto di lavoro sono il 25% dei movimenti totali, non ritiene il Consiglio di Stato opportuno incoraggiare e incentivare per i dipendenti pubblici – onde dare l'esempio anche ad aziende private – il lavoro da casa o a orari flessibili quale misura di riduzione del traffico (oltre che migliorare la conciliabilità fra vita familiare e vita professionale)?

La possibilità di orario flessibile già esiste e permette di definire il proprio tempo di lavoro all'interno di una fascia oraria flessibile: dalle ore 07.00 alle ore 20.00 per svolgere 8 ore 24 giornaliere. I dipendenti devono però garantire una presenza obbligatoria; dalle 08.45 alle 11.45 e dalle 14.00 alle 16.30.

Chiaramente l'organizzazione del lavoro è dettata dalle prestazioni che l'unità amministrativa è chiamata a dare al cittadino. Ne consegue che la possibilità di flessibilizzare l'orario di lavoro non dipende unicamente dal singolo ma, in primis, è indicata dalla tipologia di servizio offerto o attività svolta. La possibilità che in futuro alcune categorie di dipendenti possano, parzialmente, lavorare da casa, potrà essere approfondita. Finora tuttavia l'organizzazione del lavoro a domicilio non è stata sistematicamente analizzata e quindi non esiste ancora una base legale che lo possa autorizzare. Va rilevato che l'amministrazione pubblica offre, per definizione, un servizio ai cittadini e deve quindi in molti casi essere prevalentemente raggiungibile in uffici aperti al pubblico. Ciò è ancora più evidente per quanto riguarda il corpo insegnante.

8. In questo senso il Consiglio di Stato non crede che la realizzazione su tutto il territorio ticinese della fibra ottica permetta – aumentando la mobilità dei dati – di ridurre la necessità degli spostamenti fisici?

Il 22 marzo 2016 il Gran Consiglio ha adottato il rapporto della Commissione della gestione e delle finanze sul messaggio governativo n. 7034 del 21 gennaio 2015 sulla mozione 16 dicembre 2013 presentata da Giacomo Garzoli e cofirmatari per il Gruppo PLR "Fibra ottica a domicilio: non perdiamo tempo!" stanziando un credito massimo di fr. 500'000.- per la realizzazione della fase di approfondimento del progetto. Il Consiglio di Stato ha aderito a quest'ultima proposta.

9. Cosa ne pensa il Consiglio di Stato di lavorare su un'ottimizzazione della mobilità scolastica, ad esempio con una razionalizzazione del trasporto scolastico e soprattutto un adeguamento degli orari scolastici per ridurre il congestionamento del traffico nelle ore di punta?

La ricerca dell'ottimizzazione della mobilità scolastica per la scuola dell'obbligo è un compito permanente del Consiglio di Stato promosso da un ventennio. A fronte di una spesa annuale di circa 10 milioni di franchi per le corse speciali e di un percorso casa-scuola a volte lungo, lo scrivente Consiglio ha attuato e continua a ricercare soluzioni per togliere dalla strada il maggior numero possibile di autobus scolastici.

Ogni anno la stretta collaborazione tra Sezione amministrativa del Dipartimento dell'educazione, della cultura e dello sport (DECS) e Sezione della mobilità del Dipartimento del territorio (DT) permette di trasportare su autobus di linea un elevato numero di ragazzi. Il risultato di questa collaborazione lo si legge nel fatto che dal 2000 al 2015 gli abbonamenti Arcobaleno consegnati agli studenti sono passati da 2'500 a 3'600 (+44%), mentre il totale degli studenti trasportati nello stesso periodo è passato da 5'500 a 5'900 (+7%). Il trasporto speciale (destinato esclusivamente agli scolari e transitante lungo un percorso definito dal DECS) è limitato alle scuole situate in zone discoste oppure prive di trasporti di linea.

Il DECS ha avviato un programma tendente a limitare o eliminare il trasporto durante il mezzogiorno nelle sedi scolastiche provviste di una ristorazione scolastica, così come a ben definire e incoraggiare percorsi a piedi casa-scuola. Presso la scuola media di Barbengo, ad esempio, è stato possibile togliere dalla strada 2 autobus scolastici sul mezzogiorno grazie alla creazione di un ristorante scolastico che sta riscuotendo un ottimo successo. La possibilità di mantenere tutti o la maggior parte dei ragazzi a scuola sul mezzogiorno permette altresì nuove soluzioni per l'organizzazione scolastica. Una pausa sul mezzogiorno limitata a 60-80 minuti e non ai 120-140 o più minuti attuali (necessari per condurre a casa i ragazzi e riportarli dopo pranzo) non solo rafforza la vita dell'istituto scolastico, ma permette ai ragazzi di terminare prima la sera, utilizzare autobus in fasce orarie meno trafficate e avere maggior tempo libero per praticare sport, attività sociali, culturali o di studio. Il programma è ambizioso, poiché s'inserisce in un contesto – da declinare in modo specifico per ogni sede scolastica – piuttosto rigido. Una rigidità dettata in particolare dalle abitudini di famiglie, docenti, direzioni scolastiche, associazioni. L'alternativa è però ricca di opportunità molto positive non solo per le questioni poste dagli interroganti.

La possibilità di modificare gli orari d'inizio e fine della scuola è pure stata analizzata, ma anticipare l'inizio delle lezioni non è pensabile. Già oggi molti ragazzi partono da casa alle 7.00 - 7.30 per raggiungere la scuola 30 minuti dopo. Posticipare l'inizio della scuola ad esempio alle 8.30 - 9.00, senza una diffusa pausa corta di mezzogiorno (non le due ore attuali) è una soluzione possibile solo con la ristorazione scolastica generalizzata, di cui oggi non disponiamo. La conseguenza sarebbe lo spostamento della fine delle lezioni alle 17.30 -18.00, in piena ora di punta serale.

10. Ha valutato il Consiglio di Stato la possibilità di stanziare sussidi ai Comuni per l'acquisto di mezzi di trasporto per allievi e per l'assunzione di personale addetto?

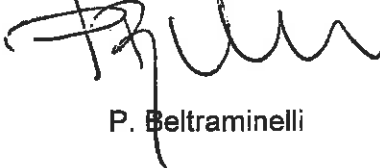
No. Attualmente è in corso un lavoro di analisi e ridefinizione di competenze e relativi flussi finanziari tra Cantone e Comuni che potrà fornire eventuali proposte. Un simile sussidio rischierebbe tuttavia di incrementare il traffico, ritenuto che i Comuni, grazie al sussidio, potrebbero essere tentati di svolgere un servizio supplementare rispetto a quello già offerto dalle normali linee di trasporto pubblico.

Il tempo impiegato per l'elaborazione della presente risposta ammonta complessivamente a 12 ore lavorative.

Vogliate gradire, signori deputati, l'espressione della nostra stima.

PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente:



P. Beltraminelli

Il Cancelliere:



G. Gianella

Copia:

- Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità (dt-dstm@ti.ch)
- Divisione delle costruzioni (dt-dc@ti.ch)
- Divisione dell'economia (dfe-de@ti.ch)
- Sezione della mobilità (dt-sm@ti.ch)
- Sezione delle risorse umane (dfe-sru@ti.ch)
- Sezione amministrativa DECS (decs-sa@ti.ch)