Repubblica e Cantone Ticino
Consiglio di Stato
Piazza Governo 6
Casella postale 2170
6501 Bellinzona
telefono +41 91 814 43 20
fax +41 91 814 44 35
e-mail can-sc@ti.ch

Repubblica e Cantone
Ticino

Il Consiglio di Stato

Signor
Tiziano Galeazzi
e cofirmatari
Deputati al Gran Consiglio

Interrogazione 2 settembre 2016 n. 141.16
Malcantone e il suo incubo peggiore: il traffico

Signora e signori deputati,

con riferimento all'interrogazione in oggetto vi comunichiamo quanto segue.

Premessa

Il Malcantone, come pure altre regioni del Cantone, è sempre più confrontato con il problema di un traffico che si è endemicamente esteso ben oltre le classiche ore di punta mattutine e serali.

I limiti di capacità del sistema viario sono raggiunti mattino, mezzogiorno e sera, e le colonne sono ormai una costante.

Nel periodo 2007-2016 si è registrato un incremento del traffico feriale medio ai valichi (transiti, sia in entrata che in uscita) pari a: 7,7% a Ponte Tresa, 45,1% a Ponte Cremenaga, 37,9% a Fornasette e 9,6% a Cassinone, per un aumento medio del 20,4% (sui 4 valichi).
Inoltre, come evidenziato dal documento "La mobilità in Ticino nel 2015", nel basso Malcantone la rete stradale è satura.

Alla già delicata situazione del traffico nel Malcantone durante le ore di punta, si aggiunge il pendolarismo degli acquisti; dai sondaggi effettuati nel 2016 ai valichi di Ponte Tresa, Ponte Cremenaga e Fornasette, è emerso che il 44% dei conducenti delle auto ticinesi intervistate rientrava dalle compere effettuate in Italia.

L'aumento del traffico ha dunque varie motivazioni ma sfortunatamente poche soluzioni, più che altro di natura puntuale, con benefici limitati sulla scala del sistema viabilistico complessivo. La risoluzione del problema *traffico* va in ogni caso ricercata su più fronti e non soltanto a livello d'infrastruttura stradale.

1. Il Consiglio di Stato come reputa oggettivamente la situazione di tutta la mobilità malcantonese allo stato attuale?

Lo scrivente Consiglio, non da oggi, reputa la situazione relativa alla mobilità nel Malcantone molto preoccupante. Tuttavia, come già accennato, il fenomeno concerne anche altre zone del Cantone, in particolare il Mendrisiotto, dove si assiste ad un costante aumento del volume di traffico feriale medio: nel 2015, sul tratto Mendrisio-Melide, (nei due sensi) è stato registrato il transito di 72'600 veicoli al giorno, il 2.9% in più rispetto al 2014 e il 5.4% in più dal 2012, volumi più che doppi di quelli che si misurano in Malcantone.

La situazione è ben conosciuta alle Autorità cantonali. Purtroppo, a fronte di volumi di traffico così elevati, non esistono soluzioni miracolose e nemmeno quelle di compromesso sono facili da trovare, prova ne è che la fase progettuale della circonvallazione di Agno e Bioggio è in corso da più di vent'anni.

2. A che punto si trova il progetto della circonvallazione Agno-Bioggio dal profilo sviluppo, tempistica e finanziario?

Dopo la votazione del giugno 2013 sull'iniziativa popolare costituzionale "Circonvallazione del Basso Malcantone tutta in galleria", è stata ripresa la progettazione definitiva dell'opera. Si è in particolare dovuto rivedere la conformazione stradale prevista all'interno del comparto Cavezzolo a Bioggio, coordinando il progetto della circonvallazione con quello della rete tram-treno del Luganese. Questa fase, molto impegnativa, è terminata a inizio 2015.
Da metà 2015 il progetto definitivo è stato messo in consultazione presso i competenti Uffici cantonali per la raccolta dei preavvisi di loro competenza, obbligatori ai fini della procedura di pubblicazione dei piani stradali ai sensi della Legge cantonale sulle strade.
In questa fase sono stati coinvolti anche i Comuni toccati territorialmente dall'opera.

Questa procedura ha evidenziato delle criticità del tracciato prescelto, concernenti soprattutto l'inserimento paesaggistico, tali da rendere opportuna una circostanziata riflessione sul progetto stradale (per il quale è già stato votato dal Gran Consiglio nel 2011 il credito d'opera pari a CHF 133.7 mio). Il Dipartimento del territorio ha quindi deciso di approfondire la fattibilità di altre possibili soluzioni progettuali, fermo però restando l'obiettivo di non ritardare la tempistica esecutiva dell'opera.
Si procederà pertanto nei tempi previsti alla pubblicazione dell'opera completa (la cui realizzazione, secondo il Messaggio approvato dal Gran Consiglio nel 2011, è prevista a tappe), avendo cura di precisare che gli agganci all'attuale rete stradale sono da ritenere acquisiti (il tracciato sarà ottimizzato dal Vallone a Bollette nel Comune di Agno, così come in zona Cavezzolo ma non subirà modifiche sostanziali) e saranno oggetto della prima tappa realizzativa, mentre che per la parte centrale si valuteranno le possibili soluzioni oggetto degli attuali approfondimenti al fine di scegliere la migliore e adattare, se del caso, l'iter procedurale necessario.

L'obiettivo a livello di tempistica è di procedure alla pubblicazione nel corso del 2017.

Per quanto concerne il lato finanziario, il credito di costruzione è come detto già stato votato. Qualora si optasse per delle modifiche sostanziali per la parte centrale del tracciato, queste dovranno necessariamente essere sottoposte all'approvazione del Gran Consiglio, sia dal punto di vista pianificatorio (modifica del Piano Direttore), che per le eventuali implicazioni finanziarie.

3. Vi è la volontà concreta di poter realizzare questa circonvallazione anche senza gli aiuti da Berna?

Il progetto di circonvallazione Agno-Bioggio era stato inserito nel Programma di agglomerato di seconda generazione (PAL2) in priorità A. Dopo l'esame del PAL2 la Confederazione aveva però negato la possibilità di un cofinanziamento, ritenendo insufficiente il rapporto costo-benefici.
Preso atto di questa decisione, si è deciso di portare a compimento il progetto con i soli finanziamenti cantonali. A dimostrazione di questa volontà, condivisa dalle Autorità cantonali e dai Comuni del Luganese, a fine 2013 la circonvallazione Agno-Bioggio è stata inserita nella Convenzione Cantone-Commissione regionale dei trasporti del Luganese (CRTL) concernente le opere da realizzare nel periodo 2014-2033 (vedi anche risposta al punto 4).

4. **Che ruolo e funzione ha l'Ente Regionale per lo Sviluppo del Luganese? Ha o non ha dei progetti pronti per intervenire laddove da anni si richiedono migliorie sostanziali sulle strade malcantonesi?**

Lo scrivente Consiglio fa presente agli interroganti che, essendo la presente interrogazione incentrata sul tema della mobilità, probabilmente si riferiscono alla Commissione regionale dei trasporti del Luganese (CRTL) e non all'ERS.
I compiti degli Enti regionali di sviluppo (ERS) sono regolati dalla Legge d'applicazione della Legge federale sulla politica regionale (11.3.1.1) e dal relativo Regolamento (11.3.1.1.1).
I compiti e il funzionamento della CRTL sono per contro definiti dalla Legge sul coordinamento pianificatorio e finanziario in materia d'infrastrutture e di servizi di trasporto (7.4.1.3) e dal Regolamento sull'organizzazione ed il funzionamento delle Commissioni regionali dei trasporti (7.4.1.5).

5. **Come vorrebbe intervenire il Lodevole Consiglio di Stato per sgravare l'arteria Bioggio-Ponte Tresa (nei due sensi di marcia) se non dovesse concretizzarsi la circonvallazione?**

Per quel che riguarda il comparto Agno-Bioggio, non sono in questo momento previste alternative alla realizzazione della circonvallazione.

A sud di Agno sono in fase di progettazione alcune migliorie a Caslano (sistemazione degli incroci compresa la nuova fermata FLP Caslano-Colombera) e a Magliaso (adattamenti alla rotonda "Magliasina" e della rotonda a Magliaso).

6. **Vi sono degli accordi con la parte italiana affinché possano diminuire le entrate di automobili, oggi un passeggero per auto, dal valico di Ponte Tresa con promozioni come il "car-sharing" o mezzi aziendali collettivi?**

Diverse aziende del Malcantone stanno usufruendo dei contributi stanziati a favore della mobilità aziendale per ridurre il carico stradale: due progetti comprensoriali sono attualmente in corso. Il primo progetto pilota cui il Dipartimento del territorio partecipa con i comuni di Bioggio e Manno interessa circa 6'000 persone; il secondo, avviato dai comuni di Croglio e Monteggio, riguarda la Valle della Tresa e interessa più di 1'000 lavoratori, che per la maggior parte accedono dai vicini valichi di Ponte Tresa, Ponte Cremenaga e Fornasette. Per entrambi i progetti gli operatori stanno trattando con i comuni oltrefrontiera per ottenere l'uso di posteggi di interscambio per carpooling e navette aziendali.

7. **Il progetto FLP per il terminal finale in territorio Lavena Ponte Tresa a che punto si trova? E' o no ancora d'attualità?**

Il PAL3, di recente allestimento da parte della CRTL, prevede l'estensione in galleria fino al confine della linea FLP e una nuova stazione di attestamento lungo la Tresa in territorio svizzero, in corrispondenza di un nodo intermodale. Questa misura è stata ripresa dal PAL2 ed è inserita nel PAL3 nella cosiddetta lista C, ovvero quei progetti la cui realizzazione prenderà avvio a partire dal 2027. Questo progetto è inoltre previsto nella scheda R/M3 del Piano direttore.

Visto il grande investimento necessario, la CRTL e lo scrivente Consiglio hanno concordato che la priorità vada data al miglioramento dell'accesso alla ferrovia Lugano-Ponte Tresa tramite collegamenti autobus adeguati e mediante la possibilità di lasciare l'automobile a Lavena Ponte Tresa. Gli sforzi di CRTL e DT vanno dunque in questa direzione (cfr. anche risposta 6).

8. Il Governo sarebbe favorevole ad intercedere a livello federale sulla questione dei semafori appena posati? Se sì, che altre soluzioni si potrebbero paventare per non peggiorare la fluidità del traffico?

La Ferrovia Lugano-Ponte Tresa FLP, per legge ed entro i tempi imposti dalla Confederazione, ha dovuto risanare i suoi passaggi a livello (PL) per renderli conformi alle normative federali in materia, pena il ritiro della concessione. Le soluzioni adottate tengono conto dei condizionamenti dell'infrastruttura stradale e delle rigide normative in materia di sicurezza ferroviaria. In particolare per l'incrocio di via S. Bernardino a Ponte Tresa la FLP, su richiesta del Dipartimento del territorio, aveva valutato delle soluzioni alternative, che hanno dovuto essere scartate in quanto non conformi alle normative.

A seguito di segnalazioni sopraggiunte dopo la posa dei nuovi semafori ad opera di FLP, il Dipartimento si è subito attivato e, sulla base di un monitoraggio tramite videocamere, ha chiesto a FLP delle modifiche della regolazione del semaforo all'incrocio di via S. Bernardino. Gli interventi apportati hanno permesso un miglioramento del flusso veicolare.

Nelle prossime settimane verrà consegnato al Dipartimento del territorio un rapporto relativo alla verifica dei nuovi impianti semaforici Zita e Colombera ad alcuni mesi dall'effettuazione dei predetti correttivi, comprensivo della valutazione delle fattibilità di ulteriori interventi migliorativi di dettaglio.

Per questi motivi non si ritiene al momento necessario e opportuno intercedere a livello federale sulla questione dei nuovi semafori.

Il tempo impiegato per l'elaborazione della presente risposta ammonta complessivamente a 8 ore lavorative.

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

PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente:
Paolo Beltraminelli

Il Cancelliere:
Arnoldo Coduri

Copia:
- Divisione delle costruzioni (dt-dc@ti.ch)
- Sezione della mobilità (dt-sm@ti.ch)