

Il Consiglio di Stato

Signori
Andrea Sanvido
Per il Gruppo Lega dei Ticinesi
Arnaldo Caccia
Per il Gruppo il Centro + Giovani del Centro
Deputati al Gran Consiglio

Interrogazione n. 84.23 del 1 giugno 2023 Il traffico in Ticino un problema che non può più attendere una soluzione

Signori deputati,

nella vostra interrogazione chiedete la creazione di almeno 40'000 posteggi (possibilmente interrati o in autosili multipiano) presso le fermate del trasporto pubblico al fine di limitare la formazione di colonne e ingorghi sulle autostrade, sulle vie di accesso ai centri urbani e nei centri stessi.

Premessa

A livello svizzero il raggiungimento delle stazioni ferroviarie avviene prevalentemente a piedi o in bicicletta (per ca. il 60%) o con il trasporto pubblico (per ca. il 33%) e solo nel 7% dei casi in automobile. In Ticino le stazioni ferroviarie sono raggiunte in automobile nell'11% dei casi.

Negli ultimi anni lo scrivente Consiglio ha messo in atto diverse misure con l'obiettivo di migliorare la ripartizione modale degli spostamenti in generale e di quelli per il raggiungimento delle stazioni in particolare.

Gli impianti P+R sono destinati principalmente a persone provenienti da aree con una scarsa offerta di trasporto pubblico in collegamento alle stazioni ferroviarie. Con il recente potenziamento del trasporto pubblico è stata aumentata la copertura territoriale e l'estensione oraria dell'offerta bus e sono state migliorate le coincidenze bus-treno. Oggi è possibile spostarsi con grande flessibilità su tutto il territorio cantonale. Di conseguenza l'utenza può svolgere tutto lo spostamento casa-lavoro con il trasporto pubblico, lasciando l'automobile posteggiata direttamente a casa propria, senza doversi recare a un posteggio P+R.

Negli ultimi anni, l'offerta di trasporto pubblico è fortemente migliorata anche a livello transfrontaliero. A titolo di esempio citiamo l'apertura della linea Varese-Stabio nel

dicembre 2017, con il miglioramento dell'offerta sulla linea avvenuto negli anni seguenti, e l'introduzione della tariffa transfrontaliera per biglietti e abbonamenti (fra il 2017 e il 2020).

Parallelamente abbiamo operato per favorire il raggiungimento delle stazioni ferroviarie italiane da parte dei frontalieri tramite il progetto Interreg SMISTO: in totale sulla fascia di frontiera sono disponibili ca. 1'000 posteggi P+R.

Abbiamo anche operato per favorire il raggiungimento delle stazioni ferroviarie a piedi e in bicicletta, aumentando l'offerta e la qualità dei posteggi per biciclette e migliorando le vie d'accesso alle stazioni, sia in Svizzera che in Italia (in particolare con il progetto Interreg TI-CICLO-VIA).

Il Consiglio di Stato è consapevole che vi sono situazioni per cui non è possibile rinunciare all'automobile per raggiungere la stazione ferroviaria. Per questa utenza sono già oggi disponibili aree di posteggio P+R. Per quei casi puntuali dove la domanda di P+R supera l'offerta (attualmente Riazzino), il Dipartimento del territorio è in contatto con le FFS per valutare necessità e possibilità di ampliamento.

Ci sono altresì esempi in zone o corridoi particolarmente toccati dal traffico veicolare in cui la situazione è inversa, come ad esempio a Mendrisio e Mendrisio San Martino, dove i posteggi P+R (SUPSI e Fox Park) hanno larghe disponibilità di stalli liberi pronti ad essere affittati a utenti del treno.

Qui di seguito le risposte alle domande puntuali.

- 1. Cosa pensa il Consiglio di Stato della proposta presentata dagli scriventi?**
- 2. È possibile preparare uno studio di fattibilità per l'edificazione di questi autosili? Delle possibili correzioni onde ridurre le ore di colonna, improduttive ma costose, per accedere ai centri urbani per motivi commerciali e di lavoro, il tutto migliora anche la qualità di vita del lavoratore.**

Come scritto in precedenza, la creazione o l'ampliamento di posteggi di interscambio si giustifica nel caso in cui i bacini di utenza facenti capo a una stazione non siano ben serviti dal trasporto pubblico su gomma.

Su suolo ticinese, con il potenziamento del trasporto pubblico avvenuto recentemente, le zone scarsamente servite sono rimaste poche e dispongono già di un posteggio di interscambio di riferimento. La domanda nei posteggi di interscambio esistenti è generalmente soddisfatta e qualora essa superi l'offerta, l'eventuale ampliamento viene valutato puntualmente dal Dipartimento del territorio in collaborazione con le FFS.

A prescindere dal fatto che la pianificazione, la progettazione e la realizzazione di autosili interrati (o multipiano) richiederebbero parecchi anni, aggiungiamo che il costo per la creazione di uno stallo coperto (e/o interrato) varia tra i 60'000.- e i 100'000.- franchi. L'operazione proposta avrebbe un costo totale situato tra i 2,4 e i 4 miliardi di franchi.

Riteniamo pertanto che la misura proposta non sia giustificata né percorribile.

3. In alternativa quali sono i piani del Consiglio di Stato per risolvere il problema del traffico nel nostro Cantone?

Il Consiglio di Stato opera in diversi ambiti al fine di migliorare la mobilità all'interno dei confini ticinesi.

In particolare, per quanto riguarda lo stazionamento, sappiamo che uno dei fattori che incentiva l'utenza a raggiungere i centri urbani e il posto di lavoro con l'automobile è la disponibilità di posteggi (gratuiti) a destinazione.

In questo senso nel 2014 sono stati rivisti i parametri del Regolamento cantonale posteggi privati, sul quale si basa il calcolo dei posteggi necessari, riducendo il numero di posteggi da mettere a disposizione degli impiegati. Parte della stessa strategia è la tassa di collegamento, che è volta a ridurre l'attrattività dei posteggi principalmente sul posto di lavoro, agendo su due assi: la tariffazione e l'eliminazione (o messa fuori esercizio) di posteggi (incentivata tramite riduzioni della tassa).

In tutti i centri cantonali, già da diversi anni, sono inoltre stati eliminati i posteggi pubblici con tempo di sosta illimitato e gratuiti. Anche questa misura, portata avanti dai Comuni tramite misure contenute nei Programmi d'agglomerato, fa parte della strategia sostenuta dallo scrivente Consiglio, come anche la lotta ai posteggi abusivi.

A queste misure legate allo stazionamento, si aggiungono tutte le altre misure a favore dell'uso di mezzi alternativi all'automobile pianificate e promosse tramite i Programmi di agglomerato o tramite strategie specifiche, come ad esempio la mobilità aziendale, l'incremento di qualità e offerta di trasporto pubblico e la messa a disposizione di una rete sicura e comoda di percorsi ciclabili.

Il tempo impiegato per l'elaborazione della presente risposta ammonta complessivamente a 6 ore.

Vogliate gradire, signori deputati, i sensi della nostra stima.

PER IL CONSIGLIO DI STATO

III Presidente

Raffaele De Rosa

II Cancelliere

Arnaldo Coduri

Copia a:

- Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità (dt-dstm@ti.ch)
- Sezione della mobilità (dt-sm@ti.ch)