

## Il Consiglio di Stato

Signor  
Alessandro Speziali  
Deputato al Gran Consiglio

### Interrogazione n. 67.23 del 10 marzo 2023 Ci sono passi avanti per la mobilità ticinese?

Signor deputato,

partendo dalla constatazione che il traffico nel nostro Cantone è un problema quotidiano sia per i cittadini che per le aziende, con la sua interrogazione chiede sostanzialmente l'aumento della capienza dei mezzi pubblici e misure compensatorie per diminuire il flusso sulle strade, come il carpooling o la mobilità aziendale.

#### Premessa

Negli ultimi decenni in Ticino, così come in Svizzera e in molti altri Paesi, la domanda di mobilità complessiva è molto aumentata e ha portato al congestionamento di parecchie strade sul territorio cantonale, soprattutto durante gli orari di punta al mattino e alla sera.

Eppure, dal 2016 al 2019 e in modo particolare nel Mendrisiotto, il volume del traffico ha registrato una stagnazione (non è più aumentato). La pandemia ha causato una drastica diminuzione degli spostamenti. I volumi rilevati nel 2022 sono stati inferiori a quelli del 2019.

Già dal 2014 il Consiglio di Stato ha messo in atto una strategia per affrontare le sfide della mobilità, in particolare:

- 1) ha confermato l'impegno a sviluppare la rete e i servizi ferroviari regionali TILO in modo coordinato alla messa in esercizio delle gallerie di base del San Gottardo e del Monte Ceneri e a potenziare tutta l'offerta di trasporto pubblico (aumento del 56% delle prestazioni).  
I dati dell'utenza a seguito dell'avvenuto potenziamento sono in continua crescita e dimostrano che i mezzi pubblici sono sempre più utilizzati quale valida alternativa all'utilizzo dell'automobile, sia negli spostamenti pendolari che per lo svago;
- 2) ha confermato l'impegno per il recupero e rilancio della mobilità ciclabile tanto che il Gran Consiglio ha stanziato complessivamente oltre 130 mio CHF per la realizzazione di nuove infrastrutture ciclabili e 1 mio CHF per l'adeguamento degli stalli bici presso le fermate del trasporto pubblico (B+R);

- 3) ha fortemente voluto la promozione della mobilità aziendale quale ulteriore elemento per contenere e ridurre il traffico individuale motorizzato. Infatti il Gran Consiglio ha concesso a due riprese un credito di 2 mio CHF per finanziare provvedimenti a favore della mobilità aziendale, fra cui l'avviamento di navette aziendali ed equipaggi di carpooling. L'insieme delle misure cofinanziate ha permesso di togliere dalle nostre strade ca. 2'300 automobili al giorno;
- 4) ha fortemente voluto l'introduzione di una tassa sui posteggi che generano importanti flussi di traffico, come aziende e centri commerciali che dispongono di 50 o più posteggi destinati alla clientela e/o al personale, per orientare la domanda e generare risorse finanziarie per sostenere l'avvenuto il potenziamento dell'offerta di trasporto pubblico (tassa di collegamento), approvata anche dalla popolazione ticinese chiamata ad esprimersi.

Per disincentivare gli spostamenti individuali è necessario intervenire soprattutto sulla disponibilità complessiva di posteggi destinati ai lavoratori pendolari, rendendo così meno attrattivo l'uso dell'autovettura privata, soprattutto con un basso tasso d'occupazione.

Ricordiamo che dopo aver verificato la liceità dei posteggi esistenti, ripristinato le situazioni irregolari, chiuso le aree indebitamente utilizzate come posteggi e ridotto i parcheggi che è possibile realizzare in sede di domanda di costruzione, il prossimo passo è l'introduzione della tassazione dei posteggi a carico di chi genera importanti flussi di traffico la cui entrata in vigore è prevista il 1. gennaio 2025.

Nonostante sia stato ampiamente dimostrato che la scelta del mezzo di trasporto, in particolare per le trasferte per recarsi al lavoro o a scuola, è fortemente influenzata dalla disponibilità e dal costo del posteggio, sono state raccolte le firme necessarie per la riuscita dell'iniziativa popolare sull'abolizione della tassa di collegamento.

Nello specifico delle sue domande rispondiamo come segue.

#### **1. Il Consiglio di Stato quando ha intenzione di introdurre la composizione dei treni TILO 6+6 e il treno su due piani?**

La flotta TILO è composta da 23 veicoli "FLIRT" a 4 casse, 17 veicoli a 6 casse di vecchia generazione e 14 veicoli a 6 casse di nuova generazione. Per ragioni tecniche almeno fino a fine 2024 i veicoli a 6 casse di nuova generazione non potranno circolare accoppiati con quelli di vecchia generazione e ciò non permette di incrementare il numero di corse a composizione 6+6. Nelle attuali rotazioni la composizione 6+6 è già presente sulle linee S20 Castione–Arbedo–Locarno e RE80 Locarno–Lugano–Chiasso–Milano (principalmente RE80 Locarno–Milano). Sulle altre linee la composizione massima utilizzata è la 6+4.

L'infrastruttura delle stazioni in Ticino è stata recentemente adattata per permettere l'impiego di composizioni doppie "FLIRT" di massima lunghezza 6+6 (treni lunghi oltre 200 metri) che garantiscono margini di capacità. A medio-lungo termine la rete regionale TILO dovrà offrire collegamenti tra i poli degli agglomerati, inclusi Como, Milano e Varese, con una frequenza ogni quarto d'ora e corse veloci tra di essi, garantendo così un aumento marcato di capacità e attrattività del servizio.

Non escludiamo che a breve-medio termine TILO possa testare l'impiego di treni a due piani fra Chiasso e Bellinzona. Sulla linea Bellinzona-Locarno e sulla tratta Chiasso-Como la sagoma libera non consente attualmente il passaggio di treni a due piani; prima di poter utilizzare questo tipo di composizioni devono essere adeguati gallerie sottopassaggi, ciò che a medio termine non è per il momento previsto.

- 2. Le FFS hanno comunicato tramite i media (CdT del 3 marzo 2023) che la realizzazione delle fermate Intercity nel Mendrisiotto non avverrà prima del 2035. Cosa sta intraprendendo il Consiglio di Stato nei confronti delle FFS, alla luce tra l'altro del mandato del Parlamento federale di sviluppare e completare la rete ferroviaria nel Mendrisiotto (v. mozione di Marco Romano approvata nel dicembre 2022)?**

Il coordinamento dei lavori pianificatori necessari alla concretizzazione della decisione delle Camere federali per il prolungamento sistematico dei treni InterCity da/per il Mendrisiotto compete all'Ufficio federale dei trasporti nell'ambito dei lavori in corso per il Programma di sviluppo strategico dell'infrastruttura ferroviaria, attuazione della fase di ampliamento 2035 (PROSSIF FA 2035).

Come scritto e ribadito a più riprese il Consiglio di Stato persegue l'obiettivo di prolungare i treni InterCity fino nel Mendrisiotto in tutti i consessi in cui è chiamato a operare. Sarà sua premura far inserire questa richiesta nel messaggio che il Consiglio federale è chiamato a sottoporre al Parlamento per la rielaborazione e il consolidamento del programma d'offerta 2035.

- 3. Lo scorso 20 ottobre 2022, nella conferenza conclusiva del progetto Interreg SMISTO con la Regione Lombardia e Cantone Ticino, si comunicava che tra le misure da concretizzare si valutava l'introduzione di bus transfrontalieri tra Svizzera e Italia?**

### **3.1 cosa è stato fatto in questi 4 mesi?**

Il progetto Interreg SMISTO, tra le diverse misure proposte, ha identificato tracciati e cadenze per il servizio di alcune nuove linee bus transfrontaliere, ad esempio attraverso il valico del Bizzarone. Al momento la situazione risulta in una fase di stallo in quanto per i servizi transfrontalieri su gomma tra Svizzera e Italia vige ancora il divieto di cabotaggio. Questa tematica è attualmente affrontata a livello ministeriale tra Berna e Roma.

SMISTO ha nel frattempo permesso di riorganizzare la rete su gomma dei bacini di Como, Lecco e Varese, migliorando in particolare l'interscambio fra bus e rete ferroviaria, permettendo l'utilizzo del trasporto pubblico anche ai frontalieri che abitano in zone più discoste rispetto ai grandi centri.

### 3.2 Sono state pensate altre misure compensatorie?

Solo se la situazione a livello ministeriale non dovesse sbloccarsi sarebbe ipotizzabile intavolare delle trattative con i partner lombardi per concretizzare singoli elementi di quanto previsto in SMISTO nonostante il vincolo del divieto di cabotaggio, in particolare dove il potenziale di domanda è particolarmente elevato (ad esempio attraverso il valico del Bizzarone).

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

Voglia gradire, signor deputato, i sensi della nostra stima.

PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente  
  
Raffaele De Rosa

Il Cancelliere  
  
Arnaldo Coduri

Copia a:

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