



Chiasso, 19 febbraio 2020

Ris. mun. 231 / 18 febbraio 2020

Municipio
Piazza Col C. Bernasconi 1
6830 Chiasso

Tel. +41 (58) 122 48 20
Fax +41 (58) 122 48 49
municipio@chiasso.ch

Signor
Stefano Tonini
6830 Chiasso

RISPOSTA DEL MUNICIPIO DI CHIASSO ALL'INTERROGAZIONE DEL CONSIGLIERE COMUNALE STEFANO TONINI SUL MALUMORE DI ALCUNI ESERCENTI SUL PIANO VIARIO DELLA ZONA LIMITROFA ALLA DOGANA DI CHIASSO

Signor Consigliere comunale,

Premessa

Il 14 marzo 2001, il Consiglio di Stato, dopo un lungo iter nell'ambito di una visione comune a tutte le realtà urbane ticinesi e svizzere, ha approvato il Piano del Traffico vigente, il cui concetto principale prevede lo spostamento del traffico di transito da e per l'Italia lungo l'asse via Comacini – via Como – Largo Kennedy.

Tasselli importanti del piano viario sono stati il progetto dei ripari fonici lungo via Como e gli interventi di moderazione del traffico di Corso San Gottardo con la creazione di una zona pedonale tra Piazza Elvezia e via alla Stazione e tra via Bossi e via Valdani.

Il Piano del Traffico del comparto cittadino è stato accolto favorevolmente dalla Commissione Regionale dei Trasporti del Basso Mendrisiotto, tanto che gli interventi legati allo spostamento del traffico da e per l'Italia lungo l'asse Largo Kennedy-via Como-via Comacini-Piazza Elvezia e la formazione del terminale dei mezzi pubblici in via Motta davanti alla stazione FFS sono parte integrante degli interventi infrastrutturali del Piano dei Trasporti del Mendrisiotto (PTM).

Gli interventi inseriti nel PTM e pianificati a partire dal 2008 hanno riguardato:

- l'adeguamento delle rotonde di Largo Kennedy;
- la modifica della rotonda di via P. L. Chiesa al fine di migliorare l'accessibilità verso Vacallo ed il valico di Pizzamiglio;
- la realizzazione della rotonda all'incrocio tra viale Volta/via dei Pedroni/viale Stoppa/via Como;
- la formazione di una seconda corsia in direzione dell'Italia lungo via Comacini;
- la realizzazione degli impianti semaforici in via Comacini all'intersezione con via Porta e via degli Albrici;
- la sistemazione di Piazza Elvezia;

- la formazione di due rotonde in via Motta, la prima all'altezza dello slargo Chiesa (incrocio via alla Stazione-via Motta), la seconda in prossimità dell'ingresso al Park and Ride FFS;
- lo spostamento del terminale dei mezzi pubblici in via Motta davanti alla stazione FFS.

Dopo oltre due decenni di lavori, verso fine 2021, momento in cui saranno ultimati i lavori presso la stazione internazionale FFS, il piano del traffico cittadino andrà pienamente in attuazione.

I principi su cui fonda tale piano, ancorati a Piano Regolatore, sono, in sintesi, i seguenti:

- traffico da e per l'Italia lungo l'asse Largo Kennedy-via Como-via Comacini-Piazza Elvezia;
- asse di circonvallazione perimetrale del traffico privato lungo le seguenti arterie: Largo Kennedy-via Como-viale Volta-via Favre-via Cattaneo-via Milano-via I° Agosto-via Interlenghi-Largo Kennedy;
- penetrazione nel centro cittadino da viale Volta, con possibilità di accesso al posteggio pubblico di via Comacini/via degli Albrici;
- accessibilità alla stazione e ritorno da ovest lungo l'asse viale Manzoni – via Motta;
- accessibilità alla stazione da est tramite Piazza Elvezia – via Motta;
- modifica dell'impianto semaforico di via Dunant;
- realizzazione di posteggi di lunga durata ai margini del centro urbano (Centro Ovale, Boffalorino, via Cattaneo);
- gestione di 2 Park and Ride nei pressi della stazione internazionale;
- nuovo nodo d'interscambio trasporto pubblico presso la stazione FFS.

Nel merito

Il riassetto di via Comacini, con l'inserimento di due corsie verso l'Italia, la posa di semafori all'intersezione con via Porta e con via degli Albrici ed il susseguente spostamento dell'asse di transito verso l'Italia su questa arteria comportano una diminuita fluidità di scorrimento del traffico, rispetto alla situazione antecedente, ove vi erano due corsie senza gestione semaforizzata degli incroci.

L'articolo, da cui trae ispirazione l'interrogazione, apparso su un portale web d'informazione dai toni catastrofistici, intitolato "due semafori, centinaia di auto ammucciate: che caos in via Comacini", si dimostra del tutto fantasioso.

Chiunque frequenti Chiasso costata che lungo via Comacini tali ipotesi di scenari non costituiscono la quotidianità: all'altezza dei semafori col rosso si attestano alcune auto, ma non si registrano affatto situazioni quali quelle descritte nell'articolo.

Ai servizi competenti non sono pervenute segnalazioni che attestino grossi problemi di fluidità del traffico in questa zona di Chiasso.

Successivamente all'inoltro dell'interrogazione è stato promosso un sopralluogo alla presenza dei responsabili cantonali e dello studio specialistico che ha progettato gli impianti, sempre per conto del Cantone.

Nell'ambito del predetto sopralluogo si è proceduto ad un controllo sul corretto funzionamento dell'impianto e sono state ricercate eventuali ottimizzazioni.

L'esito del sopralluogo e degli approfondimenti effettuati sono confluiti in un rapporto elaborato dallo studio specialistico su mandato del Dipartimento del Territorio.

Nel documento sono emerse due disfunzioni puntuali presso il sistema di annuncio e disannuncio dei bus in arrivo dalla dogana e che svoltano su via degli Albrici, nonché presso la termocamera di rilevamento dei veicoli in uscita dal distributore di benzina.

L'uscita dei veicoli dal predetto distributore di benzina, posto all'altezza dell'intersezione con via degli Albrici, è regolata da un impianto semaforico installato a seguito di una vertenza giudiziaria tra il proprietario della stazione di benzina ed il Cantone in sede d'approvazione del progetto.

Quest'ultimo impianto, nei cui confronti il gestore della stazione di benzina ha espresso il proprio malcontento nel servizio giornalistico citato in ingresso, contribuisce a rallentare il deflusso delle auto presso l'incrocio tra via Comacini e via degli Albrici.

Le due disfunzioni rilevate in sede d'analisi, esulano dal meccanismo dei semafori, che funzionano correttamente e non si rileva alcuna necessità di procedere ad adeguamenti alla segnaletica.

Nel rapporto le possibili ottimizzazioni ipotizzate non sono esenti da controindicazioni: se si dovesse privilegiare ad esempio lo scorrimento lungo un determinato asse di transito, questo avrebbe ripercussioni sulle altre direttrici.

Il medesimo discorso vale per i diversi utenti della strada; concedere ulteriore tempo ai pedoni per attraversare il campo stradale, significa automaticamente aumentare il tempo d'arresto per le auto ferme agli impianti semaforici.

In altre parole, di principio il traffico di scorrimento ha una prevalenza su quello laterale, e nondimeno non sono esclusi possibili ritocchi sui tempi di sosta dei pedoni.

Si è quindi orientati a monitorare ulteriormente il funzionamento dei semafori, almeno fino al momento della chiusura al traffico di transito di via Motta presso la stazione FFS.

In tutti i casi, prima d'ipotizzare eventuali adeguamenti al piano del traffico, occorre attendere che lo stesso risulti pienamente attuato con la conclusione dei lavori relativi alla realizzazione del nuovo nodo d'interscambio presso la stazione internazionale FFS.

Voglia gradire, signor Consigliere comunale, l'espressione della nostra stima.

PER IL MUNICIPIO,

il Sindaco:

Bruno Arrigoni*



il Segretario:

Umberto Balzaretta