



Municipio
Piazza Col C. Bernasconi 1
6830 Chiasso

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

Signori e signore
A. Mapelli, P. Wasser,
L. Bacciarini, A. Boschetti
6830 Chiasso

RISPOSTA DEL MUNICIPIO DI CHIASSO ALL'INTERROGAZIONE DEI CONSIGLIERI COMUNALI A. MAPELLI, P. WASSER, L. BACCIARINI, A. BOSCHETTI "SUPERSTRADA E MENDRISIOTTO"

Signori e signore Consiglieri comunali,

L'interrogazione in discorso è stata depositata presso i Municipi di Mendrisio e Chiasso. Mendrisio e Stabio si sono espressi pubblicamente sui media contro il completamento della superstrada, rispettivamente mediante un articolo intitolato "*Non riesumiamo la superstrada*" e "*Superstrada: oggi Stabio soffoca*".

Impostazione pianificatoria

Il completamento della superstrada A394 tra Mendrisio – Stabio fino al confine di Stato e la creazione di una nuova dogana turistica figurano nel Piano Direttore cantonale (PD), scheda R/M5 "Agglomerato Mendrisiotto" quale dato acquisito, in ogni caso accompagnato dalle misure fiancheggiatrici seguenti, già qualificate quali misure di accompagnamento ambientale:

- il declassamento di via Gaggiolo e da misure di moderazione del traffico;
- la moderazione del traffico in via Falcette a S. Pietro, nel nucleo di Ligornetto e nel paese di Genestrerio;
- la chiusura al traffico pesante dei valichi secondari di Arzo e Cantinetta;
- le misure di gestione del traffico sulla A394.

L'allegato VI "Rete viaria e stazionamento (strade cantonali e nazionali)" della scheda R/M5 di PD, illustra la gerarchia stradale dell'agglomerato del Mendrisiotto.

Questa misura è stata definita nel Piano dei Trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio, adottato dal Consiglio di Stato il 26 febbraio 2002.

Uno dei principi della mobilità privata del PTM è quella di trasferire il traffico di transito all'esterno delle zone sensibili (aree residenziali e aree di svago) e di garantire l'accessibilità diretta al sistema autostradale delle aree strategiche (San Martino, Pian Faloppia e Bisio e zona industriale di Stabio).

L'impostazione della gerarchia stradale della nostra regione non è stata modificata nel corso degli ultimi due decenni.

I Programmi di Agglomerato del Mendrisiotto e Basso Ceresio (PAM) di 1a, 2a e 3a generazione hanno confermato la gerarchia stradale presentata nel PTM e confermata nel PD.

Richiamate 2 schede del PAM3, la prima riguarda la scheda PA8 “Mitigazione dell’impatto territoriale, paesaggistico e ambientale del tracciato della superstrada PA394” inerente l’ambito del “Paesaggio” e prevede che il tratto della nuova superstrada PA394 fra Colombera a est e Gerette a ovest nel Comune di Stabio sia provvisto di parti in trincea coperta, così da preservare gli ambienti naturali e i paesaggi di Santa Margherita, di Prella, del fondo e del corso superiore del Laveggio.

La seconda concerne la scheda TIM 5 “Riqualifica multimediale dell’asse urbano secondario Stabio-Mendrisio (via Gaggiolo)”, il cui obiettivo è la riqualifica multimodale di uno degli assi di maggiore importanza dell’agglomerato, finalizzata ad un uso più urbano della strada, con interventi di moderazione e messa in sicurezza delle intersezioni più importanti, inserimento di nuovi e maggiori attraversamenti sicuri e protetti a favore di pedoni e ciclisti, nonché incentivo alle funzioni del trasporto pubblico con corsie dedicate laddove i calibri stradali lo consentono. Ciò in conformità alla scheda di PD.

Le 2 misure figurano in priorità C, asse temporale non definito, ossia oltre l’orizzonte temporale 2026-2030 (tempistica di riferimento dei PA).

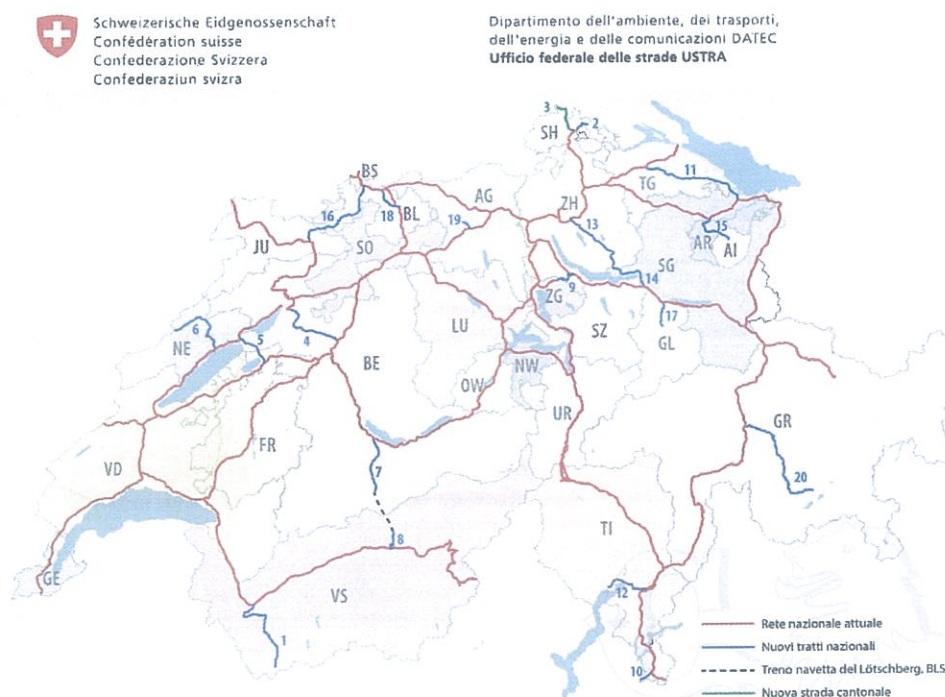
Un altro aspetto riguarda la fase 3 della riorganizzazione dello svincolo di Mendrisio, relativa al completamento della diramazione A2/A394 in località la Tana con creazione della bretella Chiasso-Stabio e viceversa. Questa misura figura nella scheda R/M5 di PD quale informazione preliminare.

USTRA ha riservato da anni i terreni per completare l’opera ma il progetto non è ancora stato avviato. Questo elemento ha sicuramente un’importanza nel collegamento diretto Chiasso-Stabio.

Il Piano regolatore, piano del traffico del Comune di Stabio prevede già il completamento della superstrada fino al Gaggiolo.

Ufficio federale strade (USTRA)

Il 1° gennaio 2020 la Confederazione ha rilevato dai Cantoni 19 nuovi tratti stradali, rappresentati nella planimetria seguente.



La rete stradale nazionale è soggetta a manutenzioni, miglioramenti e realizzazione di nuove infrastrutture stradali in tutta la Svizzera. Sono stati quantificati in ca. 400, gli oggetti da progettare o realizzare o sono già in corso di procedura. Un progetto concerne il prolungamento della superstrada Stabio-Mendrisio fino al confine del Gaggiolo.

La progettazione di questo tratto di strada nazionale deve ancora essere avviata, in quanto quella precedentemente elaborata è obsoleta e non tiene conto delle nuove disposizioni; non è nota la tempistica legata all'elaborazione del nuovo progetto.

Con il cambiamento di proprietà illustrato prima, vige ora l'obbligo dal 1° gennaio 2020 d'utilizzo della vignetta autostradale lungo il tratto di superstrada.

Comunicazioni sull'introduzione dell'obbligo della vignetta autostradale

Il 18 dicembre 2019 la redazione di Varese-news ha pubblicato un articolo informando i propri concittadini; l'articolista ha spiegato come "per evitare di incorrere in sanzioni – nel caso di assenza della vignetta – la strada alternativa da percorrere sia quella "normale" verso Mendrisio: al semaforo del centro Stabio est", bisognerà proseguire diritti, entrare nel territorio di Ligornetto, proseguire per Genestrerio ed entrare nel territorio cittadino di Mendrisio dalla zona sud, quella dove si trova il Centro Sportivo Adorna.

Questa situazione preoccupa i cittadini di Ligornetto e Genestrerio ed andrà monitorata; è presumibile che il frontaliero, che lavora nel nostro agglomerato, non acquisti la vignetta autostradale e tenderà a non utilizzare il corto tratto della superstrada. Potrebbe utilizzarla laddove sussistesse continuità con l'autostrada e quindi il percorso casa-lavoro risultasse più veloce.

Via Gaggiolo andrà opportunamente moderata per scoraggiare il traffico parassitario di transito.

Transito di veicoli leggeri e pesanti alla Dogana del Gaggiolo

Non vi è finora alcun rapporto che attesti una diminuzione del traffico nel nostro agglomerato e attraverso il valico del Gaggiolo, a seguito dell'implementazione della linea ferroviaria Mendrisio-Varese-Malpensa.

L'elaborazione di un rapporto del genere è complesso, poiché deve considerare molti parametri nei diversi agglomerati, quali l'aumento/diminuzione della popolazione piuttosto che dei posti di lavoro.

Estrapolando di seguito alcuni dati misurati lungo alcune strade, al fine di fornire un'informazione attendibile, si osserva quanto segue.

Il traffico giornaliero medio (TGM) annuo misurato in prossimità della Dogana del Gaggiolo è aumentato costantemente nel corso degli anni:

anno	TGM	
2018	17'200	dato parziale; il TGM dovrebbe essere molto uguale a quello del 2017.
2017	17'193	
2009	16'913	
2000	13'781	
1990	10'345	
1981	7'441	

La dogana merci di Stabio Gaggiolo è toccata da un importante transito di veicoli pesanti.

I dati degli ultimi anni, paragonati con i transiti a Chiasso, sono i seguenti:

Dogana	2015	2016	2017	2018
Chiasso Brogeda Merci	680'887	651'589	668'638	655'196
Chiasso Brogeda Autostrada	207'987	204'513	214'340	208'928
Stabio Gaggiolo	173'950	164'950	173'073	170'088

(fonte: Dipartimento del Territorio, La Mobilità in Ticino 2018)

Lungo via Gaggiolo a Stabio transitano ca. 170'000 veicoli pesanti all'anno. Il tessuto urbano a Stabio è caratterizzato lungo via Gaggiolo da due distinte zone: da un lato l'area industriale e dall'altro la zona residenziale. In caso di realizzazione della superstrada i veicoli pesanti in transito si allontanerebbero dalla zona residenziale, migliorando la qualità di vita dei residenti.

L'eventuale realizzazione del completamento della superstrada fino al Gaggiolo non comporterà la realizzazione di un nuovo passaggio poiché il passaggio alla Dogana di Stabio esiste; l'obiettivo sarebbe quello di spostare il transito dei veicoli parassitari, togliendoli da via Gaggiolo.

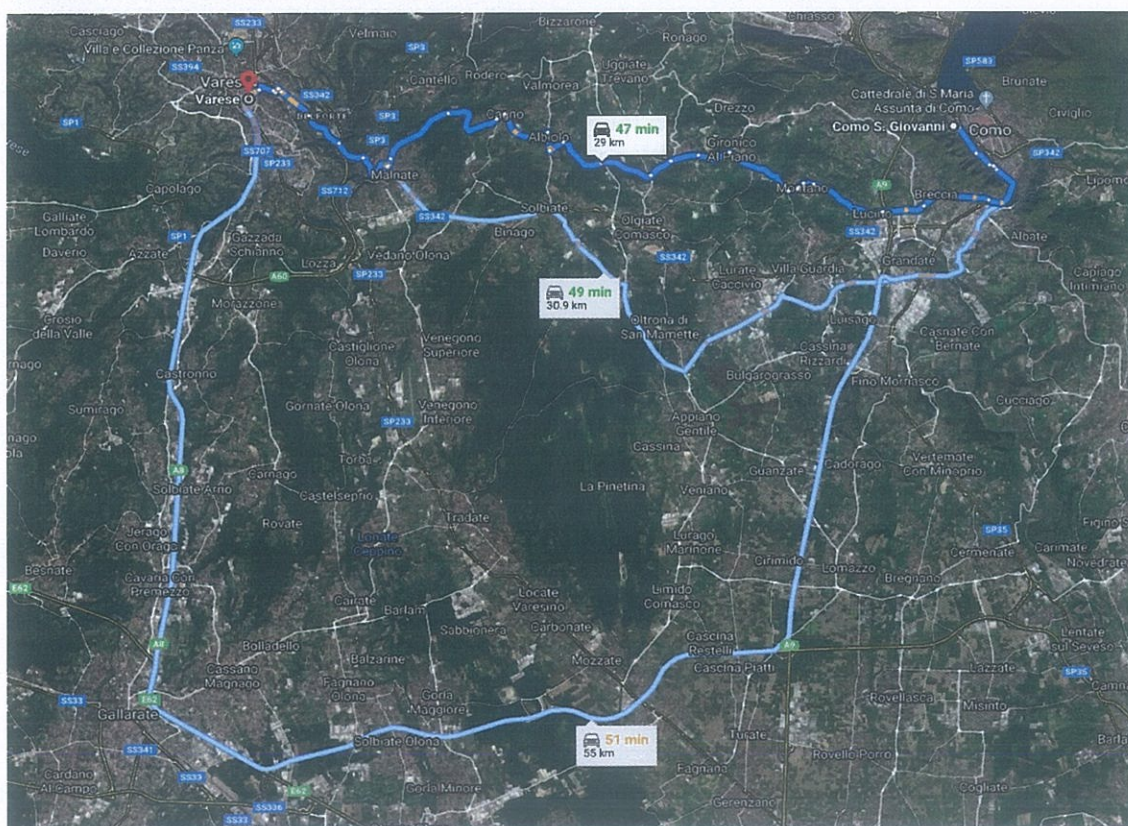
Interventi infrastrutturali stradali oltre confine

Di seguito vengono evidenziati gli interventi strutturali stradali degli ultimi anni su suolo italiano.

Il 24 gennaio 2015 è stato inaugurato il primo tratto della tangenziale di Varese A60 da Gazzada Schianno a Veduggio Olona.

Il 23 maggio 2015 il primo lotto della tangenziale di Como è stato aperto al traffico: da Villa Guardia fino al viadotto dei Lavatoi, in modo da evitare così il nodo di piazza Camerlata.

I collegamenti tra Varese e Como su territorio italiano sono i seguenti:



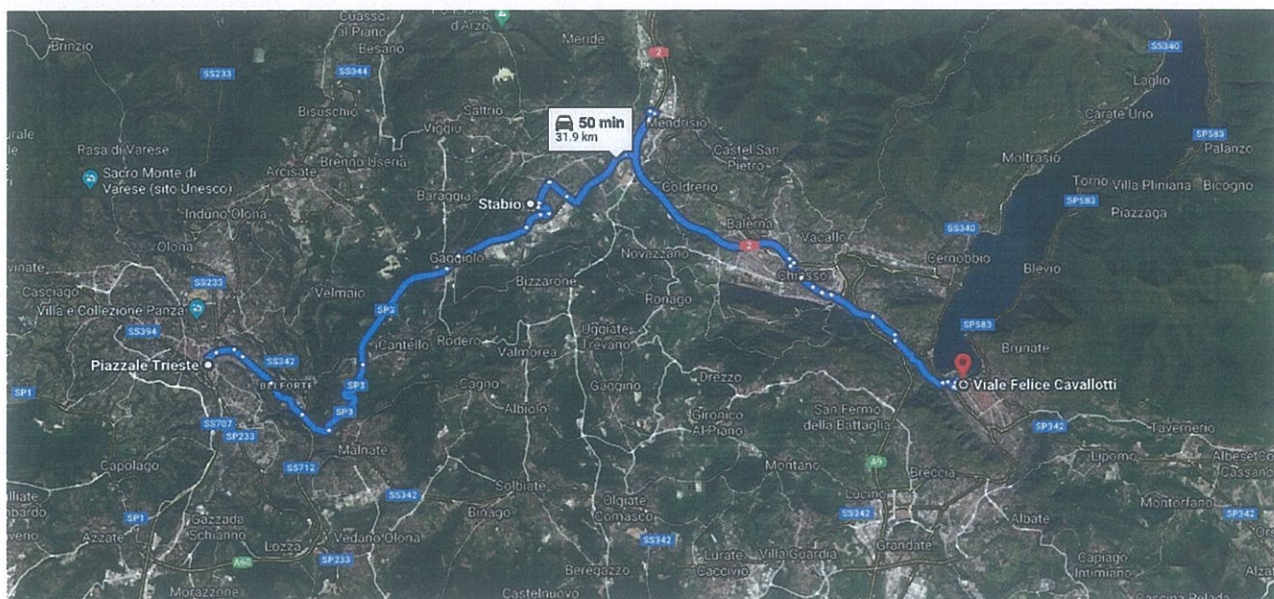
Nel 2017 sulle tangenziali italiane a Como e Varese sono stati evidenziati i dati seguenti: Gli automobilisti sulla A36 (autostrada Pedemontana Lombarda) sono aumentati del 25 % (con un +36 % nel tratto tra Lomazzo e Lentate sul Seveso), mentre quelli sulla tangenziale di Varese hanno registrato un +9 %. Si è passati cioè da una media di 9'323 transiti al giorno nel 2016, a 10'124, mentre sull'omologa autostrada comasca il traffico è passato da 7'804 automobilisti del 2016 a 9'815 nel 2017 (+26 %).

Nei primi mesi del 2018 la crescita ha subito un rallentamento: sono stati registrati 11'156 automobilisti al giorno nel tratto comasco (+17 %) contro i 10'329 lungo il tratto varesino (+5 %).

Il motivo è la presenza di un'alternativa alla Pedemontana. La vecchia SP57 (Gazzada Schianno-Malnate), che corre parallela alla tangenziale, permette di coprire lo stesso percorso con un tempo leggermente maggiore ma risparmiando più di 1 Euro a tratta (che salgono fino a quasi 2 Euro per le altre categorie di veicoli). Questa situazione potrebbe cambiare solo con il completamento dell'opera o con l'annunciata abolizione del pedaggio.

Il percorso di collegamento tra Varese e Como attraverso il nostro agglomerato ha un chilometraggio attorno ai 32 km, lunghezza simile ai 2 percorsi su territorio italiano evidenziati nella planimetria sovrastante.

I tempi di percorrenza sono pure simili. Per la scelta del tracciato, oltre all'aspetto costo del pedaggio, molto dipenderà dall'ora di transito e quindi dal formarsi di colonne nei tratti di strada scelti.



L'allora Presidente della Provincia di Varese aveva accennato nel 2010 ad una possibile alternativa di percorso di collegamento veicolare su cui ragionare, indicando nel tratto autostradale, posto tra Varese-Stabio-Como, un tratto ideale per creare un collegamento più razionale e logico con il sistema infrastrutturale del Nord Europa.

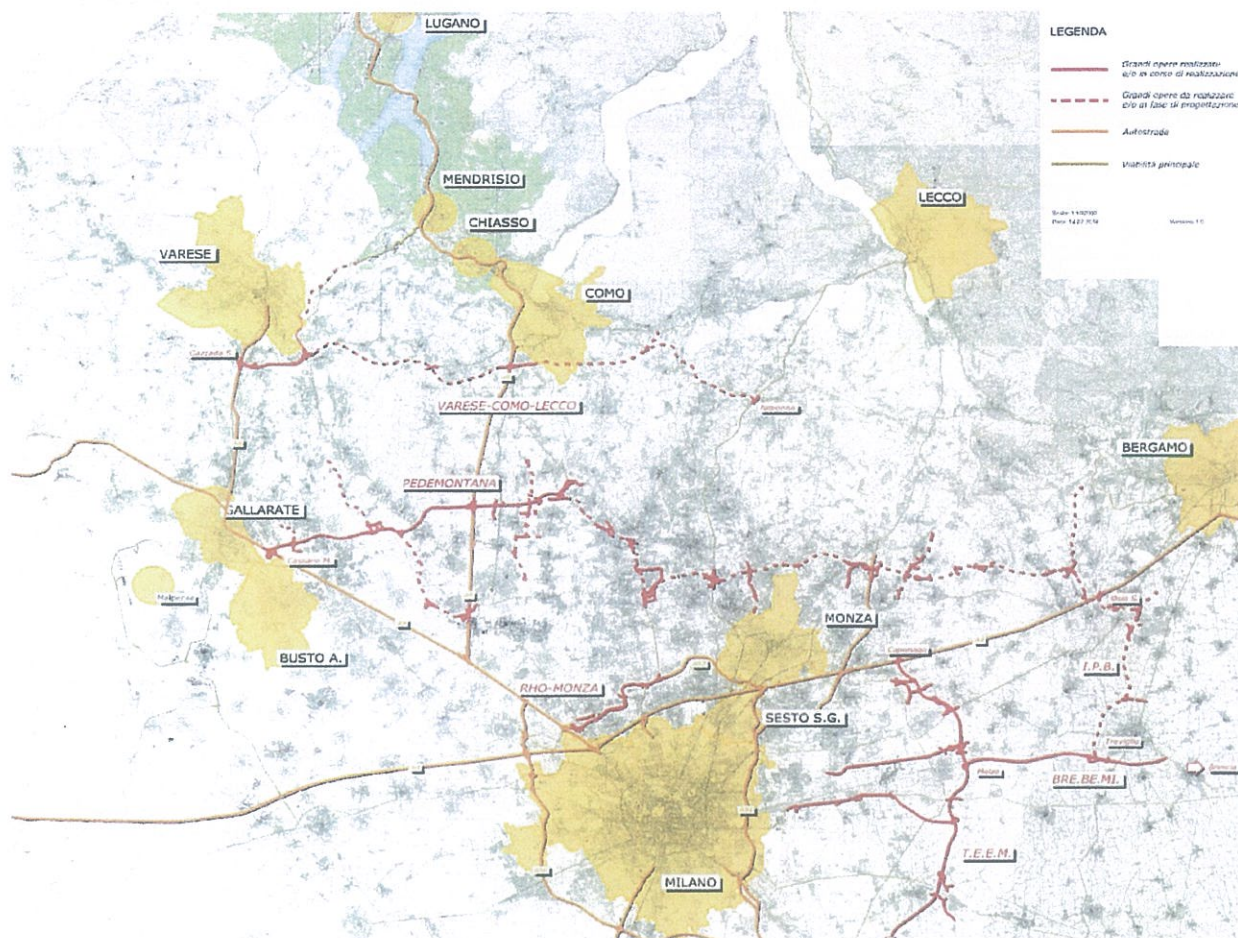
La preoccupazione locale circa un forte aumento dei veicoli in transito sulle nostre strade (ad esempio via Stabio) a seguito del collegamento autostradale tra Como e Varese era già stata manifestata precedentemente all'esternazione dell'allora Presidente della Provincia di Varese e non costituisce una novità.

Pur se la superstrada dovesse essere completata, non è scontato che la stessa diventi una via preferenziale di collegamento tra Varese e Como e risulta difficile stimare quanti automobilisti avranno interesse a utilizzarla.

Progetti interventi infrastrutturali nella Regione Lombardia

Il rapporto esplicativo finale del PAM3, allegato B, tratta le reti dei trasporti nella Regione Lombardia.

Non si conoscono i tempi di realizzazione di queste importanti opere stradali progettate o se le stesse non verranno mai realizzate.



I documenti relativi ai Programmi di agglomerato del Mendrisiotto e Basso Ceresio sono consultabili sui siti:

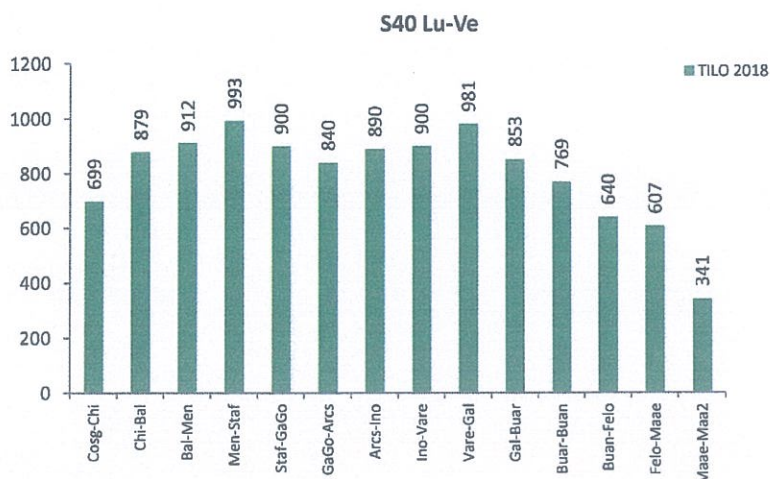
- ✓ www.crtm.ch
oppure
- ✓ www.4.ti.ch/dt/dstm/temi/programmi-dagglomerato/programmi-dagglomerato/programmi-dagglomerato/pa-di-terza-generazione/pa-di-terza-generazione/

Ulteriori informazioni sui PA sono consultabili sul sito della Confederazione:

www.are.admin.ch/are/it/home/trasporti-e-infrastrutture/programmi-e-progetti/pta/3g.html

Linea ferroviaria Mendrisio-Varese

Il carico medio giornaliero dal lunedì al venerdì nel 2018 della linea Como-Mendrisio-Stabio-Varese-Malpensa, linea S40 è stato il seguente:

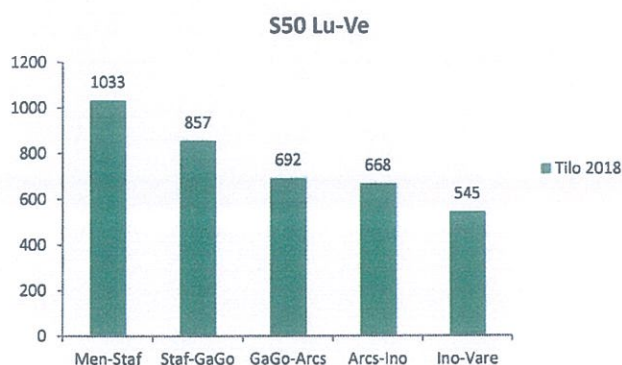


(fonte: Dipartimento del Territorio, La Mobilità in Ticino 2018)

L'aumento di passeggeri registrato tra Mendrisio e Stabio è pari al 155.5 % tra il 2017 e il 2018. Si è passati da 793 passeggeri nel 2017 a 2'026 nel 2018, anno a partire dal quale è percorribile anche il tratto fino a Malpensa.

Anche nelle giornate di sabato i passeggeri tra Mendrisio e Stabio sono aumentati in maniera significativa tra il 2017 e 2018: +366.5 %.

Il carico medio giornaliero dal lunedì al venerdì nel 2018 della linea S50 nel tratto tra Mendrisio e Varese è stato il seguente:



(fonte: Dipartimento del Territorio, La Mobilità in Ticino 2018)

L'utenza della linea S50 è paragonabile a quella della linea S40 lungo il tratto Mendrisio-Gaggiolo-Cantello.

La durata del percorso con il treno TILO tra le stazioni di Varese e Como varia tra i 44 e 48 minuti.

Altre misure per contenere il traffico pendolari e frontalieri

Sono in corso sforzi per contenere il traffico individuale motorizzato, tramite i progetti di mobilità aziendale, lo studio di nuovi posteggi per il car-pooling e l'istituzione di bus navetta nel comprensorio delle Province di Como e Varese.

Traffico nell'agglomerato nel 2018

Il nostro agglomerato con i suoi 13 valichi è la regione che conta più transiti transfrontalieri: ca. 122'000 giornalieri. I valichi più trafficati risultano Chiasso Brogeda, 35'245, Chiasso strada ca. 19'500 e Stabio Gaggiolo 19'233.

Il valico di Brusata Novazzano ha fatto registrare un calo dello 0.8 % rispetto al 2017 (TGM 2018 13'268) come pure quello di Brusino con un calo del 4.8 % (TGM 2018 3'169).

Il traffico sull'autostrada all'altezza di Maroggia dovrebbe essere aumentato attorno allo 0.9 % tra il 2017 e il 2018 (i dati non sono stati convalidati per cui sono stati analizzati i dati solo di 7 mesi).

Conclusione

Prima di esprimere un parere favorevole o contrario rispetto al completamento della superstrada da Stabio sino al Gaggiolo, occorre che USTRA elabori il progetto di fattibilità con 2 varianti, di cui la seconda dovrebbe contemplare anche la terza fase di sviluppo dello svincolo di Mendrisio (Bretella Chiasso-Stabio).

A quel punto ci si potrà quindi esprimere compiutamente sull'opportunità di realizzare o meno l'opera in oggetto.

Vogliate gradire, signori e signore Consiglieri comunali, l'espressione della nostra stima.

PER IL MUNICIPIO,

il Sindaco:

il Segretario:

Bruno Arrigoni



Umberto Balzaretti