

Quanto costa la mobilità

Istantanee sui trasporti - Gli investimenti del Cantone nel settore dei trasporti e delle telecomunicazioni garantiscono la conservazione e l'ampliamento delle infrastrutture

/ 10.10.2022
di Riccardo De Gottardi

Abbiamo visto in una precedente istantanea che la spesa corrente a carico del Cantone nel settore dei trasporti e delle telecomunicazioni tende ad aumentare ma rimane tutto sommato marginale rispetto a gran parte degli impegni per le altre politiche pubbliche. Non è così se diamo invece uno sguardo agli investimenti nelle infrastrutture, che contribuiscono notoriamente a definire le condizioni-quadro per lo sviluppo socio-economico e per la gestione del territorio. Tradizionalmente il settore dei trasporti e delle telecomunicazioni occupa una posizione di primo piano negli investimenti del Cantone. Si tratta fondamentalmente della conservazione di un imponente patrimonio stradale, figlio di un territorio molto esteso e morfologicamente frastagliato, che è stato incrementato progressivamente e con grandi sacrifici a partire dalla prima metà dell'800. Successivamente è stato adeguato alla vera e propria esplosione del traffico motorizzato a partire dagli anni '50 del secolo scorso. Si è trattato in particolare della messa in opera della rete autostradale, avviata in Ticino agli inizi degli anni '60 e conclusa nel 1987 con il tratto della Riviera.

Nei primi venti anni di questo secolo si sono poi aperte al traffico alcune rilevanti opere di completamento della rete, tra le quali vanno menzionate le gallerie Mappo-Morettina nel 1996 e la Vedeggio-Cassarate nel 2012, accompagnate da altri interventi minori mirati soprattutto alla protezione dagli eventi naturali e all'incremento della sicurezza. Va peraltro osservato come la progressiva diffusione degli insediamenti residenziali, l'estendersi degli effetti indesiderati della circolazione stradale sull'ambiente, gli impatti territoriali delle nuove opere e l'incremento dei costi hanno con il tempo alimentato un atteggiamento critico in rapporto ai nuovi progetti, che si è pure talvolta espresso attraverso il voto popolare avverso: è stato il caso della circonvallazione di Rancate nel 2003 (strada della montagna), del credito per la progettazione del collegamento autostradale del Locarnese attraverso il Piano di Magadino nel 2007, del principio di una circonvallazione lunga del Malcantone nel 2013 (Manno/Bioggio-Ponte Tresa) così come del decreto legislativo concernente un credito di 3,3 milioni di franchi per le opere di semaforizzazione sulla strada Camorino-Locarno nel 2019. Inoltre il credito per l'allestimento del progetto definitivo del semisvincolo di Bellinzona ha raccolto una risicatissima adesione, fermatasi al 50,8% dei votanti.

La politica della mobilità, in Ticino tradizionalmente «stradina», ha così progressivamente recepito la necessità di considerare anche l'apporto degli altri mezzi di trasporto per la soluzione dei problemi. Il sostegno della Confederazione al finanziamento delle infrastrutture della mobilità negli agglomerati, avviato nel 2008, ha rafforzato ulteriormente questo indirizzo promuovendo pure un più stringente coordinamento con la pianificazione territoriale e un adeguato inserimento urbanistico. Tutto questo si è ripercosso anche sulla destinazione degli investimenti. L'impegno costruttivo è stato così progressivamente esteso anche ai nodi intermodali attorno alle stazioni

ferroviarie, alle fermate dei trasporti pubblici su gomma, alle corsie preferenziali per gli autobus come pure alle piste ciclabili. Non va peraltro dimenticata la compartecipazione cantonale al finanziamento di alcuni investimenti nell'infrastruttura ferroviaria a complemento degli stanziamenti della Confederazione, che detiene la competenza primaria in questo campo assumendone in gran parte le relative spese. È stato il caso nel 2007 per il potenziamento della ferrovia Lugano-Ponte Tresa per consentire l'introduzione dell'orario cadenzato ogni 15 minuti, per la costruzione della nuova linea Mendrisio-Varese/Malpensa nel 2018 e, nel futuro prossimo, per la realizzazione del tram-treno del Luganese.

Nel 2021 il volume complessivo degli investimenti netti, ossia dopo deduzione dei contributi di terzi, ha toccato i 255 milioni di franchi. Il settore dei trasporti e delle telecomunicazioni ne ha preso a carico 96,9, pari a oltre un terzo del totale. Al secondo posto troviamo il settore della protezione dell'ambiente e del territorio con 60,9 milioni di franchi pari al 23,9%; seguono poi il settore della formazione (16,8%) e quello dell'economia (7,9%). Il rimanente si ripartisce sugli altri sei ambiti (salute pubblica con il 4,5%, ordine pubblico, sicurezza e difesa con il 4,3%, cultura, sport, tempo libero e chiesa con l'1,4%, finanze e imposte con lo 0,6%, amministrazione generale con l'1,9% e infine la previdenza sociale con lo 0,6%).