

foto: Ti-press / Gabriele Putzu



Traffico stradale: la crescita continua

Stéphane Gronauer, Sezione della mobilità

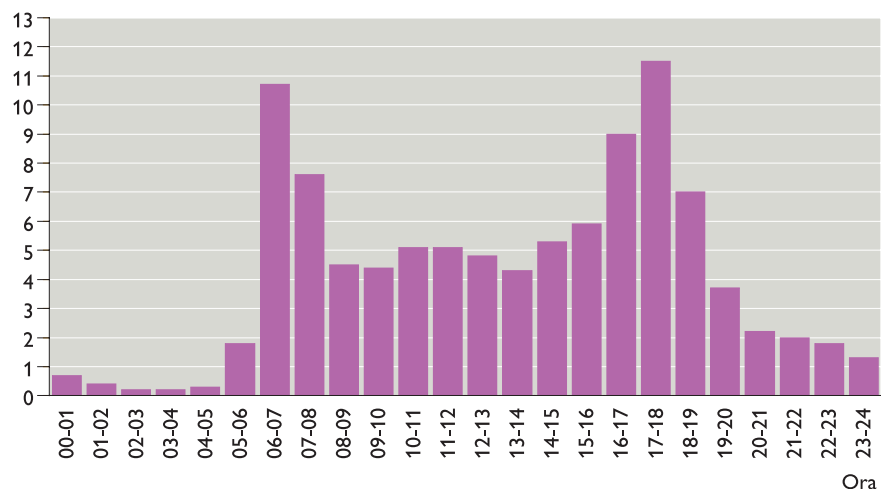
Su un'unica strada in Ticino si può parlare di una diminuzione del traffico negli ultimi 15 anni. Si tratta della strada cantonale che attraversando Minusio porta dal Piano di Magadino verso Locarno. La diminuzione, dai 31.275 veicoli al giorno del 1995 ai 17.246 del 1997, non è avvenuta per caso, ma a seguito dell'apertura della galleria Mappo-Morettina (13.6.1996) e delle importanti misure accompagnatorie messe in atto parallelamente. Proprio le misure accompagnatorie hanno permesso di contenere l'aumento anche in seguito, attestandolo oggi¹ a 17.846 veicoli al giorno. In realtà il traffico globale diretto al delta della Maggia nel suo complesso è cresciuto in modo importante. Nella stessa galleria si è passati dai 17.458 veicoli al giorno nel primo anno dopo l'apertura, agli odierni 22.259.

Per confronto nella galleria autostradale del San Gottardo transitano in media

¹ Salvo diversa indicazione, tutti i dati attuali si riferiscono al 2006.

A Distribuzione oraria del traffico a Brissago, strada cantonale per la dogana

Veicoli a motore in % del TFM

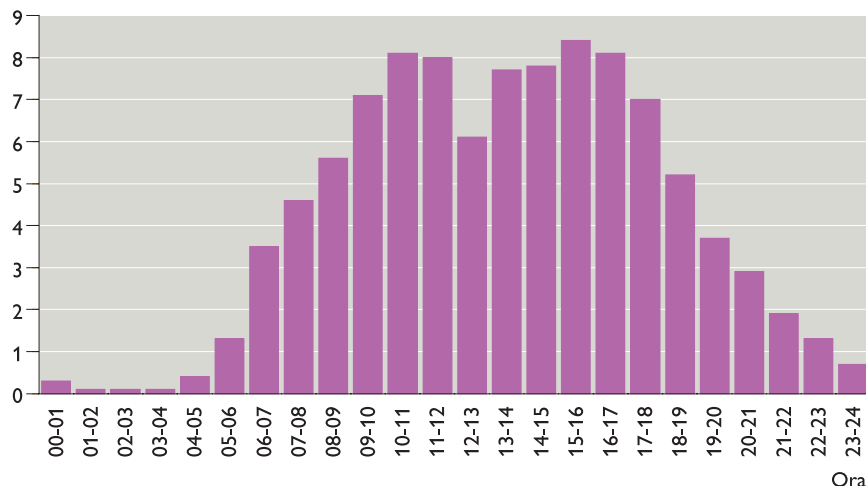


Il traffico feriale medio (TFM = giorni dal lunedì al venerdì) annuale per il 2005 è di 7.818 veicoli al giorno. Si osserva la predominanza degli spostamenti pendolari.



B Distribuzione oraria del traffico a Olivone, strada cantonale per il Lucomagno

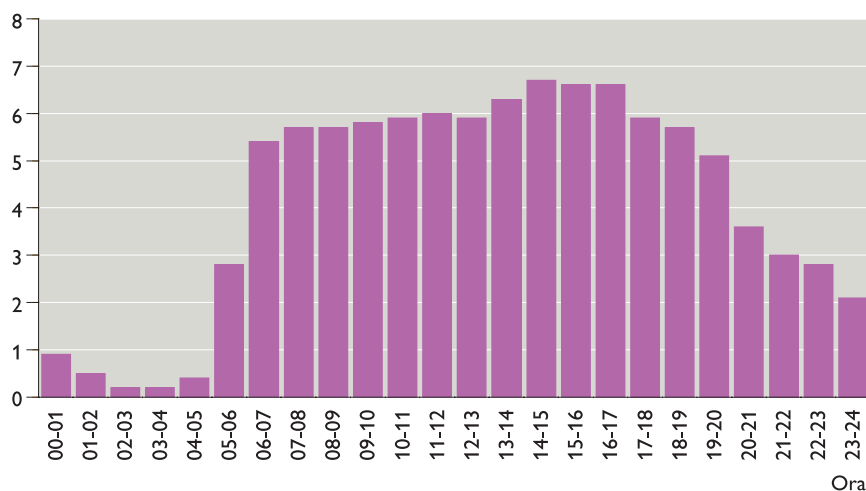
Veicoli a motore in % del TFM



Il traffico feriale medio annuale per il 2005 è di 1.173 veicoli al giorno. Si osserva la predominanza del traffico turistico.

C Distribuzione oraria del traffico ad Agno, strada cantonale all'altezza del Vallone

Veicoli a motore in % del TFM



Il traffico feriale medio annuale per il 2005 è di 27.790 veicoli al giorno. Si sommano gli spostamenti casa lavoro, professionali e per acquisti.

annuale 16.069 veicoli al giorno. Vi sono però importanti differenze tra i mesi invernali, in cui la media mensile è di 10.000 - 12.000 veicoli al giorno e il mese di luglio, quello di massimo traffico, con 24.070 veicoli al giorno.

In effetti le oscillazioni stagionali possono rivestire un ruolo importante nella valutazione del traffico. A queste si aggiungono le variazioni che avvengono durante i giorni della settimana e durante le diverse ore della giornata. Queste variazioni hanno caratteristiche molto diverse in funzione del tipo di traffico che la strada accoglie. In particolare il traffico pendolare, quello dovuto a spostamenti professionali e quello turistico danno origine a diagrammi del traffico molto differenti tra loro (v. graf. A, B e C).

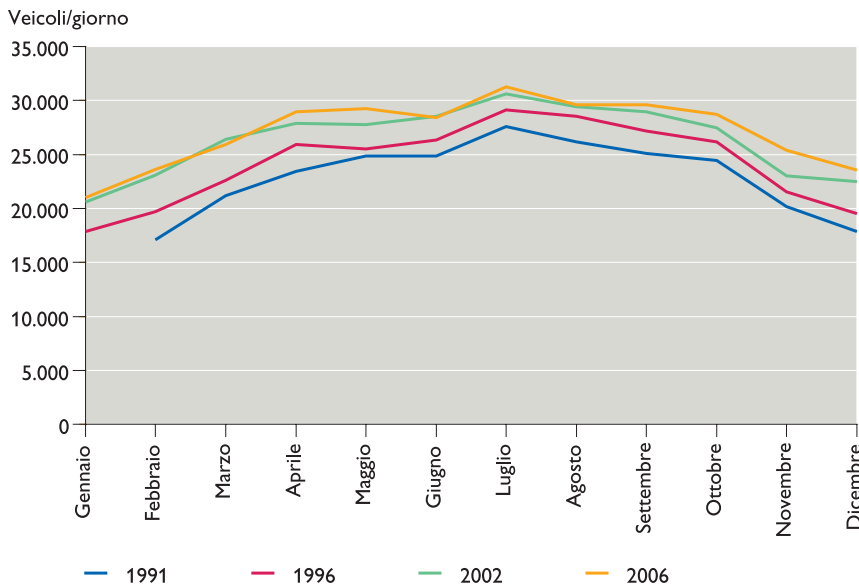
Ad eccezione della tratta cantonale Piano di Magadino - Locarno, in cui il traffico è stato trasferito da una strada all'altra, si è assistito negli ultimi quindici anni (ma in realtà il trend è ininterrotto dagli anni settanta o prima) ad un costante aumento del traffico sulle strade ticinesi. L'aumento è osservabile ovunque, e registrato giorno dopo giorno presso le circa 50 postazioni permanenti di monitoraggio del

traffico gestite dalla Sezione della mobilità sulla rete stradale cantonale.

Ma se l'aumento è avvenuto su tutte le strade, non ovunque si misurano le stesse proporzioni e gli stessi ordini di grandezza. Gli esempi, illustrati nei grafici, sono stati scelti per mostrare la stretta correlazione tra l'aumento del traffico e lo sviluppo di attività sul territorio, e quindi l'inscindibile legame tra le scelte pianificatorie e imprenditoriali e le conseguenze sulla rete stradale toccata.

La strada cantonale Bellinzona-Locarno (il rilevamento è effettuato all'altezza di Quartino, v. graf. D), in assenza di un collegamento autostradale verso il Locarnese, accoglie **una tipologia di traffico mista**, in cui si sommano il traffico locale, quello destinato ai centri acquisti, quello pendolare, professionale e turistico. Proprio questa ultima componente si esprime in modo particolare a partire da Pasqua e durante tutti i mesi più caldi. L'aumento molto importante di traffico

D Traffico giornaliero medio annuale a Quartino



registrato negli ultimi 15 anni (media annuale 1991: 23.023 veicoli/giorno; 2006: 26.776 veicoli/giorno, +16%) è direttamente correlata al potenziamento della rete stradale (galleria Mappo-Moretina) e allo sviluppo edificatorio delle zone toccate. In particolare l'area commerciale di S. Antonino, le aree industriali del Piano di Magadino, senza dimenticare le zone residenziali estensive dei comuni

lambiti dalla strada.

Nel caso della Valle Verzasca abbiamo una chiara predominanza del **turismo estivo** che porta il traffico a triplicare nei mesi più caldi (v. graf. E). Qui possiamo osservare dal 1991 ad oggi un aumento leggero in quasi tutti i momenti dell'anno. Visto il volume di traffico ridotto vi è certamente anche un'influenza dei fattori meteorologici sulle

variazioni. Va presa in considerazione anche la maggior predisposizione della popolazione ad intraprendere viaggi nel tempo libero. Un trend da ascrivere a svariati motivi, tra cui il migliorato comfort delle automobili (aria condizionata, rumori e vibrazioni attutite), alla generale crescita del benessere, alla progressiva scomparsa di aree naturali di svago al piano, ... Tutti fattori che favoriscono il cosiddetto "turismo di giornata".

Il traffico dei mesi invernali, lascia intuire la tendenza a mantenere il domicilio nelle valli pur svolgendo la propria attività al piano, praticando il pendolarismo su distanze anche relativamente lunghe.

Il traffico sulla strada cantonale che a **Stabio** porta verso la dogana del Giaggiolo si misura su una scala completamente diversa rispetto alla Valle Verzasca (v. graf. F). Anche l'andamento stagionale indica un genere di traffico completamente diverso, caratterizzato da un calo importante durante le ferie estive. La media annuale del traffico giornaliero è di 16.316 veicoli/giorno.

E Traffico giornaliero medio mensile per la Valle Verzasca a Gordola

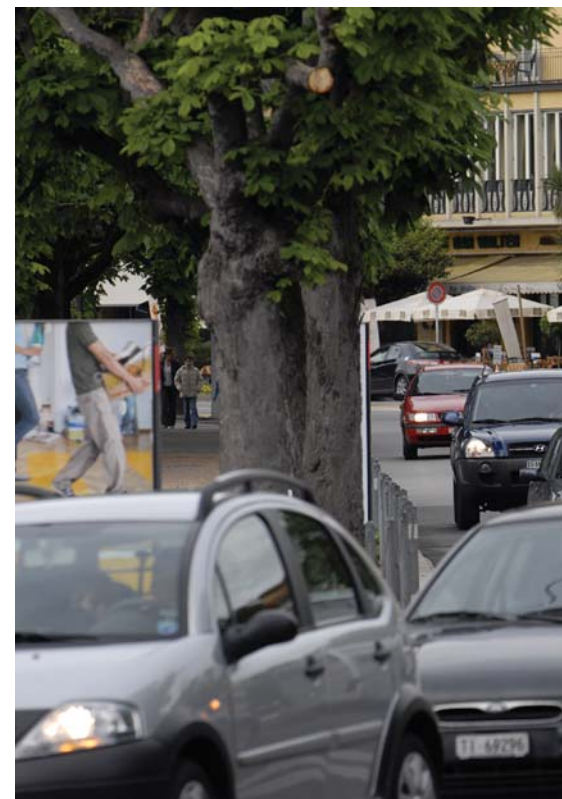
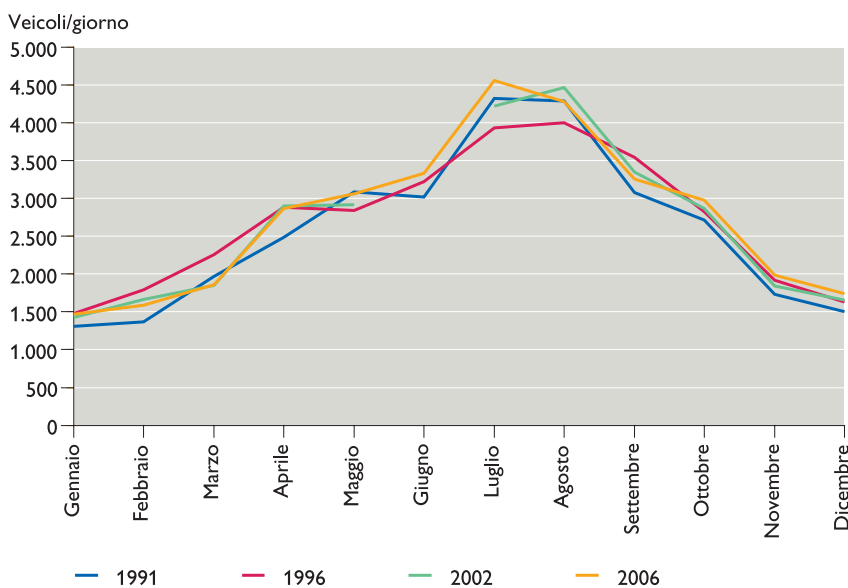
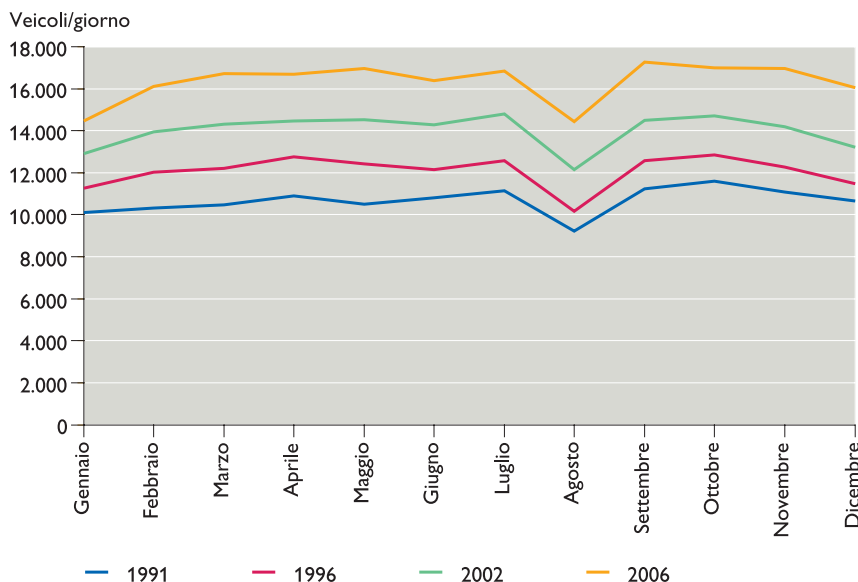


foto: Ti-press / Francesca Agosta

F Traffico giornaliero medio mensile a Stabio



L'aumento dal 1991 ad oggi è stato molto rilevante, sebbene già allora la strada fosse percorsa da un numero importante di veicoli. A questo aumento concorrono diversi fattori. Senz'altro l'imponente sviluppo della zona industriale di Stabio situata lungo la strada stessa, ma anche l'altrettanto impressionante sviluppo dell'area di Mendrisio San Martino, dove sono impiega-

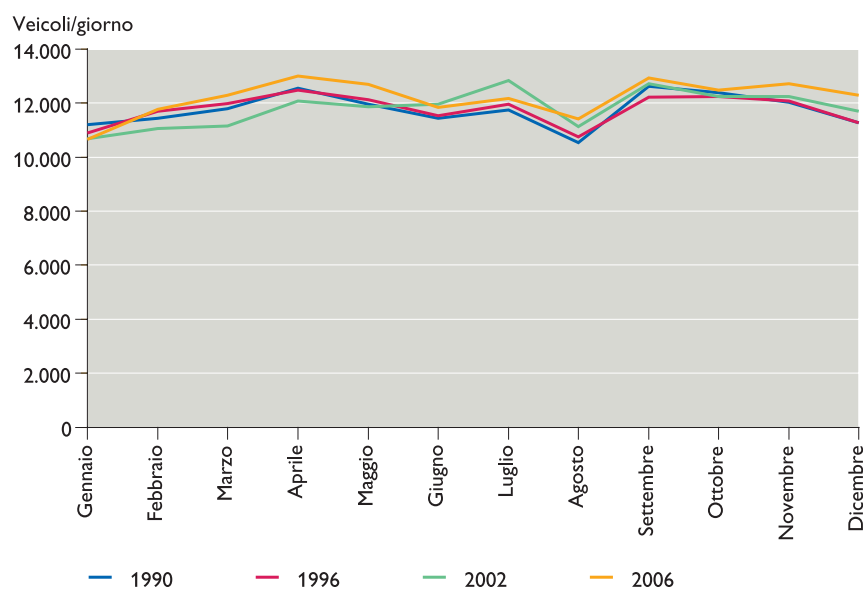
ti diverse migliaia di lavoratori provenienti dalla limitrofa provincia di Varese. L'apertura, nel 1991, della superstrada Mendrisio-Stabio e il prospettato prolungamento della stessa fino alla frontiera e oltre hanno sicuramente contribuito all'esplosione delle edificazioni in queste aree, proprio a conferma di un legame stretto tra le infrastrutture dei trasporti e l'edificazione.

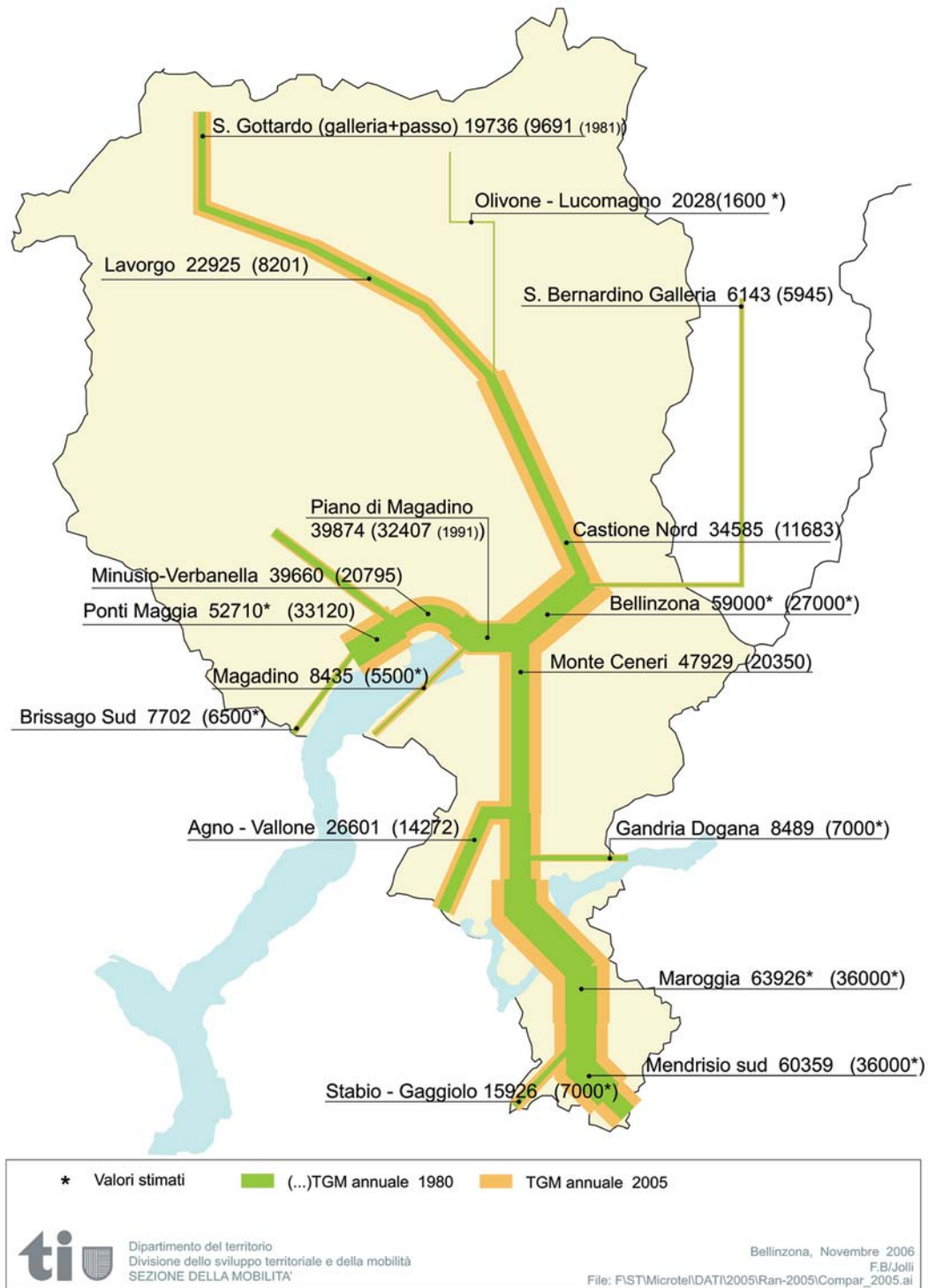
Nettamente meno marcato l'aumento di traffico a **Coldrerio**, sulla strada cantonale che collega Mendrisio e Chiasso, sebbene la situazione nei primi anni novanta fosse simile a quella di Stabio (v. graf. G). I più importanti sviluppi urbanistici su questa tratta si sono avuti negli anni settanta e negli ultimi 15 anni si è assistito su questo asse ad una relativa stasi edificatoria. Da qui una crescita del traffico più moderata, seppur presente in quanto la tendenza della popolazione a spostarsi maggiormente per le proprie attività quotidiane è un fatto generale. I valori bassi nei primi mesi del 2002 sono da ricondurre a cantieri sulla tratta.

In generale per quanto riguarda i volumi di traffico, la parte del leone la fa naturalmente l'**autostrada**, che vede sfilare giornalmente 55.327 veicoli all'altezza di Maroggia, 62.050 a Grancia e molto meno, 19.747 sulle rampe della Biaschina a Lavorgo. La cartina H mostra approssimativamente il carico sulle principali arterie del Cantone (anno 2005) comparato a quello del 1980.



G Traffico giornaliero medio mensile a Coldrerio





La crescita del traffico in questi ultimi quindici anni è percepita chiaramente da chi si mette alla guida. Oggi muoversi sulla rete stradale cantonale richiede maggiore concentrazione,

attenzione per le regole della circolazione e in molti casi anche più tempo. I Piani regionali dei trasporti sono concepiti per continuare ad offrire una rete stradale efficiente. Tuttavia gli svilup-

pi futuri della rete di trasporto non potranno più basarsi esclusivamente sul potenziamento delle infrastrutture, ma dovranno giocare forza contemplarne un uso più efficiente. ■