

MOZIONE

Liberi di muoversi 2.0 (mobilità transfrontaliera)

del 9 maggio 2016

Ticino. 2021. Finalmente liberi di muoversi, da e per ogni angolo del Cantone, grazie a un sistema viario efficiente, moderno e integrato. Un sogno? Noi vogliamo sperare che sia fattibile, ma per fare ciò occorre invertire la rotta in modo deciso e non aver paura di identificare soluzioni innovative e il più possibile condivise.

Gli esempi positivi non mancano. Chiunque vada a Lussemburgo vede i duecentomila frontalieri parcheggiare in periferia e utilizzare i mezzi pubblici. Nel nostro caso, con tutti i necessari distinguo, la periferia si trova già oltre confine. A mente di chi scrive è quindi chiaro che le soluzioni vadano individuate anche in Italia, al fine di incentivare il maggior numero possibile di frontalieri ad entrare sul nostro territorio già a bordo di un mezzo di trasporto pubblico, oppure ottimizzando fra loro l'occupazione dei veicoli privati (car pooling), in modo da sgravare il traffico locale, in particolare nel Sottoceneri.

Nella sua risposta all'interrogazione 16 settembre 2015 n. 133.15 "Quale strategia per migliorare la viabilità e la vivibilità in Ticino?" il Consiglio di Stato ha ribadito il principio di territorialità per quanto concerne il finanziamento di eventuali investimenti. Bisogna dire che oltre confine i progetti non mancano, come non mancano nemmeno i fondi europei cui l'Italia può far capo per finanziarli. In futuro la vicina penisola avrà poi ancor più facilità a finanziare progetti simili, grazie alla volontà di costituire a partire dal 2018 un fondo per le infrastrutture e la mobilità. La volontà di "impegnarsi a potenziare - in stretta collaborazione con la Svizzera - i collegamenti e le infrastrutture di trasporto che servono le zone di confine" è stata manifestata anche al momento di parafare l'accordo sui frontalieri, all'interno della dichiarazione unilaterale sui trasporti del 22 dicembre 2015¹. Questo fondo, nelle intenzioni di diverse mozioni già approvate a Roma, dovrà come minimo raggiungere la quota attuale dei ristorni (circa 60 milioni).

Al fine di favorire l'indispensabile coordinazione di tutti questi progetti insieme a quelli ticinesi, ma soprattutto di poterne trarre il massimo vantaggio anche come Canton Ticino, proponiamo di commissionare uno studio strategico sulla mobilità transfrontaliera che analizzi nella loro globalità i flussi di traffico e in particolar modo i punti critici e i vari "colli di bottiglia", ai due lati del confine, andando a soddisfare pure le esigenze di raccolta dei dati grazie all'aggiunta della componente transfrontaliera (comprendendo ad esempio un'analisi origine-destinazione ma anche il rilevamento degli orari di lavoro). Lo scopo a corto termine è quello di intervenire proprio nei punti più critici, valutando delle possibili misure e proponendo una strategia d'intervento, mentre a medio e lungo termine potrà essere sfruttato dalle Commissioni regionali dei trasporti per la realizzazione dei futuri Programmi d'Agglomerato. Questi in futuro potrebbero beneficiare di finanziamenti ancora maggiori da parte della Confederazione se considereranno maggiormente la componente transfrontaliera. I costi di questo studio, tutto sommato contenuti e dai benefici importanti, si ritiene possano essere sostenuti con i fondi *Interreg* già a disposizione, i quali sono previsti anche a questo scopo.

Tra i principali problemi da affrontare: lo stato della mobilità transfrontaliera, l'integrazione tra sistemi viari diversi e l'efficienza dei nodi di collegamento, l'eventuale necessità di strutture transfrontaliere e le opportunità date dallo sviluppo tecnologico (basti pensare ai P+R che non

¹ http://www.mef.gov.it/ufficio-stampa/comunicati/2015/comunicato_0255.html, consultato il 29 aprile 2016.

sono ancora in rete fra loro, non dispongono di liste di attesa e non permettono di scoprire facilmente dove e quanti posti liberi si possono trovare).

Infatti se nel nostro Cantone si è fatto molto negli scorsi anni per potenziare e migliorare l'offerta di trasporto pubblico, è peccato che oggi vi sia ancora il vuoto al di là dei confini nazionali, fatta eccezione per la linea TILO Bellinzona - Milano e speriamo a breve anche per la tratta Mendrisio-Stabio-Arcisate. La stessa Confederazione giudicando il PAM2 (Progetto di Agglomerato del Mendrisiotto di seconda generazione) evidenzia questa mancanza e sottolinea che i progetti di agglomerato delle regioni di frontiera devono guardare oltre i confini nazionali e impostare sinergie con le regioni confinanti.²

Alla luce di queste considerazioni i sottoscritti firmatari - convinti che parte dei problemi di traffico riscontrati nel Sottoceneri possano essere risolti con una gestione più efficace della mobilità transfrontaliera - chiedono al Consiglio di Stato di:

1. promuovere uno studio sulla mobilità transfrontaliera, attingendo a fondi *Interreg*, che permetta a corto termine di identificare e intervenire nei punti più critici e a medio termine di considerare maggiormente la componente transfrontaliera nei vari programmi di agglomerato;
2. farsi promotore di un tavolo transfrontaliero per la mobilità, eventualmente anche nell'ambito della Regio Insubrica;
3. continuare ad adoperarsi nei confronti della Confederazione e degli attori Italiani per avere - così come ci sono con Austria, Germania e Francia - un accordo bilaterale sul trasporto dei passeggeri (cabotaggio) anche con l'Italia. Questo permetterebbe agli autopostali che oggi si fermano al confine con l'Italia di effettuare ulteriori fermate in piazzali P+R appositamente costruiti, alcuni già esistenti, ma poco utilizzati.

Fabio Käppeli
Durisch - Fonio - Pini

² *"Le misure a sostegno dei trasporti pubblici e del traffico lento dovrebbero tradursi, nella parte svizzera dell'agglomerato, in una variazione della ripartizione modale a favore di questi ultimi vettori. Malgrado le misure transfrontaliere del programma (TMP4/TP1.2), il programma non tratta l'insieme del territorio dell'agglomerato e non propone sufficienti misure vincolanti per il trasporto motorizzato privato. Le conseguenze sono che il potenziale di ripartizione modale per gli spostamenti transfrontalieri viene realizzato solo in maniera molto parziale e che la situazione sul territorio italiano dell'agglomerato non si evolve."*

Cit. Programma d'agglomerato Mendrisiotto di 2a generazione, Rapporto d'esame della Confederazione, 26 febbraio 2014, pag. 13.