

MOZIONE

PA / PALoc3 Gambarogno: chi sbaglia dovrebbe rimediare

del 14 marzo 2019

Che sia il Cantone a realizzare la ciclopedonale visto che l'ha stralciata dopo sei anni di lavoro per inserire all'ultimo momento una passerella mal studiata in zona Bolle di Magadino poi bocciata a Berna.

Il Cantone si assuma i costi per realizzare nei tempi previsti dai Piani di Agglomerato di terza generazione periodo 2019-2022 la ciclopedonale ex inf. ML 8.6 tratta Dirinella S. Nazzaro e inf. ML 8.2 tratta Vira San Nazzaro.

Il Comune di Gambarogno si estende sino al confine con l'Italia su di una lunghezza di 17 km di cui 12 sulla costa est del lago maggiore. Un solo Comune che praticamente ricopre tutta la costa est svizzera del Lago Maggiore.

In Gambarogno lungo la costa del lago risiedono circa 2500 abitanti domiciliati e nel breve periodo estivo il numero di abitanti sale sino alle ventimila unità. La regione è a carattere turistico residenziale.

Negli ultimi due anni il Gambarogno è stato trasformato in un grande cantiere per permettere lo sfogo del traffico merci su rotaia verso l'Italia. Insomma lo sfogo merci verso l'Italia di AlpTransit. Il numero di treni giornalieri previsti che passeranno attraverso ben sette nuclei del Gambarogno e lungo tutta la costa est del lago maggiore è di 92 con una lunghezza tra i 700 e 800 metri per ogni treno. Un traffico importante rispetto ad ora e il tutto su di un binario semplice, su di una linea non concepita per questo tipo di traffico.

Il Gambarogno fa parte del Piano di Agglomerato del Locarnese. Nel Paloc2 (20015-2019) gli è stato riconosciuto il collegamento ciclopedonale da Quartino a Magadino in fase A (INF 4) e da Magadino sino a Dirinella al confine con l'Italia (INF 5), in fase B.

Nel Paloc3 sono stati eseguiti gli studi necessari richiesti per portare gran parte del percorso ciclopedonale in fase A per un investimento di circa 10 milioni di franchi. Nel progetto di Paloc3 messo in consultazione nella primavera del 2016 varie tratte della ciclopedonale erano state poi inserite, dopo le valutazioni tecniche, in fase A. All'ultimo minuto nel Paloc3 è stata inserita in fase A anche una passerella (ciclopedonale) sul fiume Ticino anch'essa di circa 10 milioni di franchi di spesa e il cui studio di fattibilità era ancora in fase di esecuzione.

Questa passerella, non si sa con quali motivazioni, qualche mese più tardi venne però messa da C in A nel Paloc3 e il percorso ciclopedonale declassato da A in C (C significa che la sua realizzazione sarà forse dopo il 2026). Nell'analisi fatta poi dagli Uffici federali al Paloc3, la passerella rappresentava varie criticità trovandosi in zona protetta delle Bolle di Magadino e quindi declassata in fase C. Pertanto il Gambarogno ora si ritrova solo con delle briciole.

Tra le briciole troviamo riconosciute ora anche da Berna una tratta di meno di 200 metri di ciclopedonale di valenza regionale che verrà realizzata nella zona dove è previsto il futuro porto, circa a metà strada tra la tratta di circa sette km di lunghezza tra Dirinella e Vira. Se da un lato questo pezzo isolato di pista ciclopedonale fa sorridere dall'altra parte è la dimostrazione che Berna è disposta a finanziare questa ciclopedonale ma se non è stata inserita nel Paloc3 come avrebbe dovuto esserlo chiaramente non può finanziarla tutta. Insomma la bontà e esigenza della ciclopedonale a carattere regionale è riconosciuta anche a Berna.

Con questa mozione si chiede ora al Cantone di realizzare in tempi brevi le due tratte della ciclopedonale da Magadino a Dirinella. La tratta Dirinella S. Nazzaro(ex inf. ML 8.6) per collegare il basso Gambarogno al nodo intermodale di S. Nazzaro (riconosciuto dal Paloc3 con TP 9.1) e la tratta Vira San Nazzaro (inf. ML 8.2) che collega Vira al nodo intermodale

(FFS, autoPost e navigazione lago maggiore TP 9.1) di San Nazzaro che permetterebbe anche di sopperire all'assenza totale di un collegamento pedonale. Le due misure rappresentavano singolarmente nello studio di massima una spesa inferiore ai 5 milioni e complessivamente inferiore ai 10 milioni di franchi.

Questo percorso ciclopedonale è stato studiato bene, è necessario per questioni di mobilità lenta utilitaria (collegamento diretto con il nodo intermodale di San Nazzaro) e mobilità lenta di svago. Turisticamente sarebbe un valore aggiunto notevole considerato l'impressionante numero di case di vacanza presenti in questa regione. Permetterebbe inoltre di bilanciare la concorrenza turistica della parte italiana verso Luino, dove con i soldi ricevuti dai ristorni delle tasse pagate dai frontalieri in CH stanno risistemando le zone a lago ed esercitano un'importante concorrenza al Gambarogno. Questo collegamento è necessario per trasformare i letti freddi presenti in Gambarogno in letti tiepidi se non caldi. È necessario per trovare sinergie nella mobilità del dopo AlpTransit soprattutto per chi dalla Svizzera tedesca può scendere con mezzi pubblici in Ticino. È un percorso dovuto ai Gambarognesi che come completazione di AlpTransit hanno sempre rivendicato una Galleria per collegare Gallarate e ora si ritrovano un traffico merci di non indifferente impatto a cielo aperto che attraversa sette nuclei abitati. Non dimentichiamo i disagi che dovranno sopportare per i prossimi trent'anni per il traffico merci su rotaia. Non dimentichiamo anche le difficoltà che stanno riscontrando nel mettere in piedi la Navigazione sul Lago Maggiore. Questo passo, questa infrastruttura, è un atto dovuto al Gambarogno che si è ritrovato in un progetto, AlpTransit, di valenza internazionale e si era mosso per tempo per non solo subire gli effetti di AlpTransit ma valorizzarli, collegando la mobilità pubblica a quella lenta.

A togliere questo valido, "virtuoso" progetto maturo è chiaro è stato il Cantone, anche se si fa forte della CIT e del Municipio che si sono sottomessi a queste decisioni.

Al Consiglio di Stato si chiede pertanto:

- che sia il Cantone a realizzare la ciclopedonale visto che l'ha stralciata dopo sei anni di lavoro per inserire all'ultimo momento una passerella poco studiata in zona Bolle di Magadino poi bocciata a Berna;
- il Cantone si assuma i costi per realizzare nei tempi previsti dai Piani di Agglomerato di terza generazione, ossia periodo 2019-2022, le tratte della ciclopedonale ex inf. ML 8.6, tratta Dirinella-San Nazzaro e inf. ML 8.2, tratta Vira-San Nazzaro;
- il Cantone riveda da locale a regionale anche il finanziamento nel PALoc 3 della misura riconosciuta da Berna, ML 8.1 segmento diga della Pepa-Casa Comunale Magadino. È incomprensibile che un pezzo della tratta del percorso riconosciuto a Piano Direttore di valenza regionale, percorso da Quartino a Dirinella di colpo diventi da regionale a locale. Incomprensibile in quanto stiamo per entrare in fase di realizzazione nel PALoc2 della tratta Quartino-Magadino quale percorso di valenza regionale e nel PALoc3 la tratta porto a San Nazzaro è anche ritenuta di valenza regionale e finanziata anche dal Cantone.

Cleto Ferrari
Ghisla - Käppeli - Pamini - Storni