

## TESTO DELL'INTERROGAZIONE

### Mobilitiamoci per la mobilità

***Strategia a breve termine: lotta ai parcheggi abusivi in tutto il Cantone. A che punto siamo?***

***Strategia a lungo termine: completamento di AlpTransit a Sud. Cosa si può fare prima del 2040?***

Il tema della mobilità riveste un'importanza effettiva e strategica per il nostro Cantone. In particolare nel Sottoceneri la mole quotidiana di traffico rappresenta un problema reale con delle ripercussioni negative di carattere non solo viario, anche ambientale, economico e, più in generale, sulla qualità di vita di ciascuno di noi. Il recente dibattito sul Gottardo ha riaperto un'ampia discussione sul futuro della mobilità nel Cantone Ticino, contrapponendo due schieramenti ben determinati; gli uni favore e gli altri contro la realizzazione di una seconda canna. La problematica richiede tuttavia una convergenza ed unità di intenti che forse è ancora possibile, in particolare attraverso progetti validi, che possano trovare unanime consenso.

Si devono pertanto pianificare una serie di azioni da valutare nel breve, medio e lungo periodo, agendo con coerenza, determinazione e, naturalmente, in considerazione delle risorse economiche e dello stato delle finanze.

Il Gruppo PLR, nel giugno 2015, attraverso la **mozione "Liberi di muoversi"**, ha chiesto al Governo di utilizzare i 5 milioni di eccedenze bonus/malus accumulate dal 2009 al 2013 attraverso le imposte di circolazione per finanziare misure legate alla mobilità aziendale (contributi per l'allestimento di piani di mobilità aziendale, incentivi per l'attuazione di piani di mobilità aziendale, contributi per interventi a favore del car-pooling) come pure altre misure concrete volte a ridurre il traffico, come il potenziamento dei Park&Rail o l'attuazione di misure promosse a livello locale (ad esempio la seconda fase del progetto a Ponte Tresa). La mozione chiedeva inoltre un maggiore sviluppo della mobilità lenta, attuando, per esempio, l'autostrada ciclabile Lugano-Mendrisio introdotta dal DT nei progetti cantonali di mobilità su proposta dal Presidente del PLR Rocco Cattaneo.

Sul tema anche la proposta del municipale e presidente della Commissione regionale dei trasporti del Bellinzonese, Simone Gianini, il quale, nell'agosto 2015, ha lanciato l'idea di una piattaforma di dialogo transfrontaliera sulla mobilità, formata da tecnici e referenti politici vicini al problema, promossa dal Canton Ticino verso il Consiglio federale, che ha la competenza sui rapporti internazionali, anche in materia di mobilità.

Il Gran Consiglio, nel settembre 2015, evadendo la mozione sulla mobilità, di cui Nicola Pini è stato primo firmatario e su proposta del relatore Matteo Quadranti, ha approvato un credito di 2 milioni per la mobilità aziendale (la mozione ne chiedeva 5, il Consiglio di Stato ne proponeva 1). La misura è stata ritenuta centrale per le aziende che opereranno nel rispetto dei principi dello sviluppo sostenibile, contribuendo a migliorare la mobilità e la vivibilità del nostro Cantone. Contestualmente, con **interrogazione del 16 settembre 2015**, il Gruppo PLR si è nuovamente rivolto al Governo: **"Quale strategia per migliorare la viabilità e la vivibilità in Ticino?"**.

L'atto parlamentare chiedeva al Consiglio di Stato di valutare in particolare l'opportunità di istituire un tavolo della mobilità, oltre a considerare progetti di P&R alla frontiera, corsie preferenziali in dogana e in autostrada, un regime di zona traffico limitato (ZTL) per la Regione Mendrisiotto e Luganese con una congestion charge deducibile dalle tasse di circolazione, e ancora il mobility pricing e le sinergie indirette per ridurre il traffico nelle ore di punta (ad es. incentivare i dipendenti pubblici e privati a lavorare da casa, istituire orari flessibili, investire nella fibra ottica, nel trasporto scolastico ecc.).

**Purtroppo, ad oggi, l'articolata interrogazione, è rimasta inevasa.**

Con questo atto parlamentare, invitando il Governo ad evadere quanto prima l'interrogazione tuttora pendente, si intende focalizzare l'attenzione su due aspetti specifici per quanto concerne la riduzione del traffico, in particolare nel Sottoceneri.

Il primo riguarda una misura strategica, a breve termine, già adottata dal Dipartimento del territorio: la lotta ai parcheggi abusivi.

Il secondo concerne invece il completamento della tratta Alp Transit a sud di Lugano.

★ ★ ★ ★ ★

#### **I. Strategia a breve termine: lotta ai parcheggi abusivi in tutto il Cantone Ticino. A che punto siamo?**

Nel corso del recente dibattito parlamentare relativo alla modifica della "Legge sui trasporti pubblici del 6 dicembre 1994 - Tassa di collegamento a carico dei generatori di importanti correnti di traffico a parziale copertura dei costi del trasporto pubblico" si è parzialmente toccato anche il tema legato alla lotta ai parcheggi abusivi.

Il controllo sulla conformità dei parcheggi rispetto a quanto previsto dai piani regolatori spetta principalmente ai Comuni che, a onor del vero, in passato hanno trascurato questo loro compito.

La lotta al parcheggio abusivo assume il significato di misura di riduzione del traffico in quanto basata sulla correlazione "meno parcheggi = meno automobili". Assunto certamente condivisibile, anche se, va ricordato, si tratta anche di ripristinare la legalità.

La locale sezione PLR di Mendrisio, per voce del suo Capo-gruppo in Consiglio comunale Giovanni Poloni, aveva già sollecitato un simile intervento nel 2013, in seguito, a partire dal 2014/2015, il DT si è fatto promotore verso i Comuni, che hanno operato dei controlli mirati sui parcheggi non a norma di PR e, quantomeno nel Mendrisiotto, l'esercizio è stato portato avanti dai principali Comuni con celerità e ed efficacia, rinunciando a moltissimi posteggi.

Per contro, da quanto risulta a chi scrive ed anche ripetutamente evocato a mezzo stampa, altri Comuni su suolo cantonale non hanno ancora agito, fra questi spicca la Città di Lugano, meta finale di molti pendolari che quotidianamente attraversano il Mendrisiotto, e che sarebbero ancora attratti da circa 3'000 posteggi abusivi.

Con la presente interrogazione chiediamo al Consiglio di Stato quanto segue:

1. Quali sono i Comuni che hanno già ultimato l'esercizio di controllo dei parcheggi abusivi?
2. Il Consiglio di Stato, per il tramite del DT, ritiene di dover intervenire presso i Comuni che, nonostante l'invito esplicito del Dipartimento, non sono ancora intervenuti in maniera incisiva contro i parcheggi abusivi? Se sì, con quali tempi? Attraverso quali strumenti?

## **II. Strategia a lungo termine: completamento di AlpTransit a Sud. Cosa si può fare prima del 2040?**

Per ottenere risultati tangibili nel miglioramento della mobilità in Ticino, è importante agire con misure concrete su diversi assi temporali. Un tema centrale sul lungo periodo, a nostro avviso non sufficientemente considerato da una parte della classe politica, è il completamento della tratta Alp Transit a sud di Lugano. Quest'opera non è, purtroppo, ritenuta prioritario dalla Confederazione, che – almeno sino al 2040 – non intende procedere con il suo completamento nell'ambito di quanto già previsto dalla Nuova ferrovia transalpina (NFTA).

Tuttavia, come appare evidente anche ai non addetti ai lavori, il completamento fra Lugano e Chiasso, con adeguati collegamenti sulla linea italiana, è di vitale importanza per l'efficienza del concetto Alp Transit, permettendo tra l'altro un contributo fattivo alla politica di trasferimento su rotaia del traffico merci. Il completamento è necessario anche per questioni di mobilità regionale. Senza questa tratta il Mendrisiotto non disporrà di un tassello significativo da inserire nel complesso mosaico della politica dei trasporti. La regione sarà infatti costretta ad utilizzare l'infrastruttura ferroviaria esistente sempre più sollecitata.

Vi è inoltre un altro aspetto da non sottovalutare che concerne il traffico merci su rotaia. Dopo l'apertura del tunnel di base del Gottardo, e più in là del Ceneri, il trasporto merci avrà un presumibile forte aumento, che si rifletterà nel maggior transito di treni merci anche nel Mendrisiotto. Qui i convogli transiteranno principalmente a cielo aperto, con tutti i disagi relativi all'inquinamento fonico che ne conseguono. Vi sono indubbiamente validi motivi per garantire anche ad una delle zone più congestionate dal traffico una linea veloce, collegata anche con il transito transfrontaliero, come per altro previsto da accordi fra la nostra Confederazione e la Repubblica italiana.

Con la presente interrogazione chiediamo al Consiglio di Stato quanto segue:

1. Alla luce del continuo slittamento del completamento di Alptransit, che potrebbe procrastinarsi sino a oltre il 2040 e non 2050 quali considerazioni esprime il Consiglio di Stato? Ritiene il completamento ancora prioritario ed importante per la mobilità del Cantone e del Mendrisiotto?
2. Se no per quali motivi? Se sì come intende agire affinché il completamento possa realizzarsi prima dei tempi previsti?
3. Come è noto la competenza riguardo al progetto Alptransit è principalmente attribuita alla Confederazione. Il Consiglio di Stato non ritiene possa essere utile fare pressione sul Consiglio Federale, collaborando anche con la Deputazione ticinese alle Camere federali, affinché il progetto di completamento di Alptransit possa attivarsi prima del 2040?

I Granconsiglieri momò PLR:

Samuele Cavadini

Ferrara Micocci - Gaffuri - Quadranti