

MOZIONE

Mobilità frontaliera e collegamenti pubblici: mettiamo qualche paletto

del 22 giugno 2016

L'apertura di nuovi collegamenti a favore della mobilità pubblica (Tilo, bus) nelle zone di confine pone riflessioni importanti da affrontare.

Di fatto, in una regione con un quadro economico stabile, una nuova offerta di mobilità senza riduzione delle altre presenti significa in pratica un aumento delle possibilità di muoversi. La mobilità è una ricchezza, è un servizio che si tende ad utilizzare. Questa ricchezza la vorremmo in grande misura innanzitutto per i nostri residenti e di progetti non ancora realizzati in questo ambito ne abbiamo ancora parecchi.

La pratica ci insegna che laddove con accorgimenti vari si è riusciti a migliorare la possibilità di mobilità col tempo questo margine di crescita è stato sfruttato. Cosa significa? In altre parole, se noi apriremo nuovi collegamenti nelle zone di confine innanzitutto arricchiremo queste regioni di maggiore offerta di mobilità. Potremmo immaginare che una parte di automobilisti prenda il mezzo pubblico per spostarsi liberando un poco dal traffico le strade. Il miglioramento è temporaneo e la tendenza sarà poi di occupare il margine di miglioramento presente nella mobilità privata. È una regola che vale un po' ovunque e in maggior misura nelle zone di confine. Infatti la zona di confine è densamente popolata, con una presenza di abitazione diffusa. Tra le zone di confine vi è un traffico generato dalle differenze economiche tra le regioni. Significa semplicemente che gli svizzeri si recano in Italia per sfruttare al meglio le differenze valutarie e di prezzi presenti. Gli italiani si recano in Svizzera per accaparrarsi una parte della ricchezza esistente e che l'andamento positivo dell'economia genera. Se dalla parte ticinese iniziano a farsi strada segnali negativi nei confronti delle prospettive economiche, non se ne registrano di positivi dalla parte italiana, per cui questa tendenza data dal divario economico la possiamo ritenere comunque duratura. E quindi sarà anche duratura la richiesta di qualsiasi tipo di mobilità nelle due direzioni.

Con questo quadro, in questo contesto, aprire nuovi collegamenti senza prendere misure accompagnatorie e quindi mettere paletti, potrebbe essere controproducente ai nostri interessi ambientali ed economici per non parlare di quelli sociali.

In altre regioni della svizzera dove di recente abbiamo assistito all'apertura di collegamenti transfrontalieri si è conosciuto un aumento della mobilità e si è conosciuta la chiusura di vari servizi, dai piccoli negozi ai supermercati alla ristorazione.

Non dimentichiamo inoltre che chi offre la mobilità pubblica è sempre più orientato ai principi dell'economia di mercato e quindi a ricercare utile (Tilo FFS).

In questo contesto lo Stato è chiamato a proteggere gli interessi della sua gente, che siano legati ai posti di lavoro, allo stato dell'aria, al mantenimento di servizi di base su suolo elvetico come la ristorazione e il commercio, che sono fondamentali nell'attrattiva e nella vitalità di un territorio.

Al momento l'unico nuovo collegamento che è stato aperto è quello Tilo: da Albate-Camerlata a Chiasso a Stabio.

In futuro ne avremo altri nuovi o potenziati grazie anche all'accoglimento della tassa di collegamento.

È pertanto urgente affrontare alcuni aspetti se vogliamo prevenire lo scenario descritto, evitare sorprese e quindi costruire il futuro con le nostre mani.

Con la presente mozione si chiede pertanto che ogni nuovo collegamento transfrontaliero esistente o che verrà potenziato o creato venga attentamente valutato e almeno accompagnato dalle seguenti misure.

- Riduzione della possibilità di mobilità privata motorizzata nelle strade che portano ai valichi e dogane interessati dal miglioramento del trasporto pubblico per tutelare gli abitati attualmente attraversati da importanti flussi di traffico privato motorizzato. Queste strade sono a carattere internazionale e di competenza cantonale. Le moderazioni viarie quali zone 50 o zone 30 a due corsie (niente dossi p.f.), se messe in discussione da parte italiana, potranno essere contenute integrante della convenzione transfrontaliera che regola l'apertura o potenziamento del collegamento pubblico. Se esistono già delle convenzioni le stesse potranno essere annullate in quanto da parte italiana non sono stati rispettati gli impegni assunti e le condizioni fissate.
- Copertura dei costi di trasporto. Questa copertura deve avvenire attraverso il costo del biglietto e attraverso una giusta partecipazione di finanziamento pubblico anche sul versante italiano. Sarebbe esagerato se le imposte e tasse pagate dai residenti servissero a sovvenzionare anche il trasporto frontaliero, quando abbiamo ancora una carenza incredibile, un ritardo quasi ventennale, di offerta di mobilità a favore dei nostri cittadini residenti.
- Fissazioni di orari di trasporto che non danneggino eccessivamente l'offerta di servizi legati alla ristorazione e al commercio interno, e che non favoriscano la speculazione oltre confine dell'acquisto a basso costo e con requisiti ambientali e sociali diversi dai nostri. Ad esempio l'offerta di trasporto pubblico potrebbe essere fissata in modo del tutto carente dopo le ore 20:30.

Cleto Ferrari