

MOZIONE

Mobilità nelle zone di confine

Mobilità delle merci e delle persone nel Gamberogno del dopo AlpTransit: restituiamo il carattere turistico residenziale alla regione e ai suoi nuclei e non trasformiamola in un corridoio di transito!

del 22 novembre 2016

La mobilità del Gamberogno si sviluppa attorno a soli due assi principali potenzialmente complementari: quello stradale litoraneo tra Luino Quartino con poi le diramazioni Cadenazzo e Riazzino e quello ferroviario sempre tra Luino e Quartino con poi il polo intermodale di Cadenazzo. Avremmo anche la possibilità lacustre di trasporto passeggeri ma la stessa può essere attrattiva ed economicamente sostenibile a livello utilitario prioritariamente per il collegamento delle due sponde o per le merci se dovessimo poter definire i luoghi di carico e scarico merci a lago. Mentre rimane molto importante a scopo turistico.

Una situazione molto semplice e chiara: auto e passeggeri bus con la litoranea, pubblica su rotaia FFS.

Siamo comunque molto più fortunati e ben messi rispetto all'altra sponda del Verbano dove l'unico collegamento è la strada tra Cannobbio e Ascona. Loro in una situazione di emergenza per interruzione stradale hanno testato la possibilità lacustre, ma senza successo. Siamo anche molto meglio messi di chi ha tanti, troppi accessi e valichi di confine, compresa l'A2, come il Mendrisiotto, regione in cui la gestione del traffico risulta essere molto complessa e costosa.

Il Gamberogno è un Comune che conta attorno ai 5'000 domiciliati ed è ricco di case secondarie trattandosi di una regione lacustre con un paesaggio incantevole a clima mite, ideale per il turismo e la residenza. D'estate il numero delle persone residenti supera le ventimila. Il Piano Regolatore presenta una buona contenibilità, per cui possiamo parlare di un trend alla crescita di abitanti o almeno della presenza negli anni futuri di un potenziale di crescita non indifferente, il che avrà ripercussione sui volumi di mobilità necessari.

In questo semplice scenario è importante pianificare a medio termine una mobilità sostenibile e attrattiva per la regione.

Una buona mobilità interna e una buona raggiungibilità dall'esterno sono un indispensabile valore aggiunto.

I dati sono chiari. Sulla strada si registra un aumento del traffico di transito dovuto ai frontalieri, ai ticinesi che fanno la spesa in Italia e al trasporto di inerti insediatosi dopo la chiusura del silos Ferrari. Anche i movimenti interni sono in forte e costante aumento, dovuti spesso anche alla manutenzione delle numerose abitazioni presenti e naturalmente ai residenti domiciliati e agli occupanti delle abitazioni secondarie. Queste ultime grazie al prossimo risanamento della galleria del Gottardo saranno anche in futuro facilmente raggiungibili con mezzi motorizzati. La strada inizia già a dare segnali di saturazione in precise fasce orarie e di aumento dei movimenti durante tutte le ore dell'arco del giorno. Chiaramente in questo contesto il trasporto pubblico tramite bus presenta evidenti limiti potendosi trovare anche questi mezzi in colonna e non potendo evidentemente creare corsie preferenziali su di un asse stradale che non offre margini di manovra.

In proiezione futura, per assicurare una mobilità efficiente e sostenibile ai residenti è indispensabile fare tutto il possibile per valorizzare la complementarità dei due assi esistenti e quindi per dirottare il traffico di transito dalla strada sull'asse ferroviario, scoraggiando e

disincentivando l'uso dell'asse stradale per spostarsi a lunga distanza tra Luino e Quartino. L'asse stradale dovrebbe diventare prioritariamente asse per la mobilità interna motorizzata e per la mobilità lenta; l'asse ferroviario dovrebbe attirare il transito di frontalieri e di chi si reca oltre confine per acquisti. Insomma, per evitare la saturazione della strada e per poter utilizzare la strada anche per la mobilità lenta dobbiamo spostare una buona parte dell'attuale traffico di transito motorizzato sulla ferrovia. Non dimentichiamo che la regione è molto attrattiva per il turismo, per lo svago e per la residenza essendo il paesaggio lacustre incantevole e a clima mite. Un collegamento per la mobilità lenta sarebbe un valore aggiunto notevole in questo contesto turistico residenziale sul Verbano.

Non dimentichiamo che l'attuale asse stradale attraversa la maggior parte dei nuclei abitati del Gambarogno e del Luinese. L'interesse a portare il traffico di transito sulla ferrovia dovrebbe essere presente per entrambe le regioni coinvolte.

Con l'apertura di AlpTransit, attraverso il Ticino assisteremo ad una forte crescita del traffico merci. Ma sarà anche un collegamento veloce, privilegiato con il nord della Svizzera per i passeggeri. L'efficacia massima di AlpTransit la otterremo fra 4 anni, quando tutta una serie di cantieri presenti sulle linee d'oltralpe sarà conclusa.

La maggior parte dei proprietari di residenze secondarie nel Gambarogno provengono d'oltralpe. Potremo pertanto salutare positivamente la complementarità del trasporto pubblico su rotaia e dell'A2 con il risanamento del tunnel.

Al momento unico dato sicuro per il Gambarogno l'abbiamo dal fatto che la linea ferroviaria sarà fortemente caricata dal traffico merci. Non dobbiamo però permettere che questo tipo di traffico cancelli le possibilità di un trasporto efficiente su rotaia anche dei passeggeri.

In questo contesto diventa fondamentale salvaguardare un orario ideale per il trasporto di chi ha esigenze di transito. È importante tenere ben presente che l'asse ferroviario raccorda tutte le principali zone industriali e artigianali del Locarnese e del Bellinzonese. Fondamentale diventa un collegamento passeggeri efficiente nelle fasce orarie dalle 05:30 alle 08:30 e dalle 16:00 alle 19:00 dove dovremmo avere un intervallo fra le corse non superiore ai venti, trenta minuti. Mentre per le rimanenti fasce un servizio a cadenza oraria dovrebbe essere sufficiente e già oggi abbiamo in questi termini il collegamento FFS con Malpensa.

Salvaguardare il collegamento passeggeri su rotaia non è evidente e anche la politica praticata dalle FFS sino ad oggi è stata chiara e disincentivante per i passeggeri. È stato applicato un orario totalmente insoddisfacente per i frontalieri. Basti pensare che i primi treni da Luino al mattino arrivavano a Cadenazzo verso le 08:00. Mentre sappiamo benissimo che il grosso, la punta dei frontalieri la troviamo sulla strada a partire dalle 06:00. A seguito di questa politica di orari disincentivanti c'è da chiedersi se le FFS non abbiano maggiore interesse economico ad utilizzare la linea ferroviaria esclusivamente per il trasporto merci. Ben venga allora il ricorso inoltrato dal Municipio di Gambarogno al Tribunale federale avverso ai lavori di "Modernizzazione delle infrastrutture ferroviarie". In questo modo il Comune si assicura ancora un margine di manovra con le FFS e speriamo si coordini con la parte italiana e con i Comuni toccati dallo stesso problema. Non possiamo lasciare solo il Comune in un tale contesto.

È già stato inoltrato a giugno l'atto parlamentare allegato in calce (*Mozione 22 giugno 2016 - Mobilità frontiera e collegamenti pubblici: mettiamo qualche paletto*), che promuove una mobilità sostenibile nelle regioni di confine. La mozione è volta a chiarire la politica contraddittoria effettuata dal Consiglio di Stato negli ultimi vent'anni. Di fatto con un'evidente collaborazione tra FFS e Cantone si sono create le condizioni per un elevato aumento delle possibilità di mobilità complessiva nelle aree di confine. All'aumento delle possibilità di trasporto passeggeri su rotaia non è stata contrapposta una riduzione del traffico di transito su strada, per cui le popolazioni toccate dai collegamenti, confrontate con trend di differenze nette salariali, di costo delle risorse e di potere d'acquisto, usufruiranno al massimo di queste possibilità di mobilità aggiunte. Il Consiglio di Stato in questo modo crea e promuove le

condizioni ideali per un'esplosione complessiva della mobilità privata motorizzata e della mobilità pubblica da e per le zone di confine, rendendo ulteriormente insostenibile la situazione attuale nonostante un potenziamento dei collegamenti pubblici con finanziamenti da parte degli enti pubblici federali, cantonali e comunali.

In questo contesto nell'ambito della mobilità pubblica e privata si chiede al lodevole Consiglio di Stato di considerare la mobilità nel Gambarogno come modello ideale per:

In generale:

- considerare la complementarità tra i due assi esistenti, ferroviario e stradale;
- trasferire il traffico di transito motorizzato su rotaia;
- promuovere la mobilità aziendale nelle aree artigianali industriali toccate dalle stazioni FFS di Quartino, Cadenazzo e Riazzino;
- riconoscere il carattere residenziale e turistico del Gambarogno e di altre regioni di confine con dovute limitazioni di velocità della mobilità privata motorizzata, liberando spazi per la mobilità lenta sull'asse stradale di confine che attualmente taglia i nuclei dei paesi toccati;
- promuovere la mobilità lenta sulle rive dei laghi sia a scopo utilitario sia a scopo turistico.

Nel dettaglio:

- promuovere un orario efficace e con una buona cadenza per il trasporto di passeggeri su rotaia in transito tra Luino e Quartino e viceversa, in particolare nelle fasce orarie delicate dalle 05:30 alle 08:30 e dalle 16:00 alle 19:00;
- promuovere interventi volti a disincentivare il traffico di transito sull'asse stradale della litoranea, in particolare rinunciare ad ulteriori creazioni di dossi, che rallentano solo il trasporto bus di passeggeri, e privilegiare la creazione di zone trenta a due corsie ridotte, almeno negli abitati a ridosso del confine, ossia Ranzo, Gerra e San Nazzaro. Tra Quartino e Dirinella realizzare in tempi rapidi il marciapiede per la mobilità lenta mista sul modello Centro sportivo Magadino, ma con barriere di delimitazione meno imponenti grazie ad una riduzione a 50 km/h della velocità massima consentita su tutta la tratta stradale tra l'abitato di Magadino e Dirinella (con eccezioni zone trenta);
- declassare il trasporto inerti al valico doganale di Zenna;
- promuovere un collegamento efficace, sia esso su gomma e/o rotaia, tra la stazione AlpTransit a Bellinzona e il Gambarogno per avere un accesso diretto al Gambarogno senza dover prendere ulteriori coincidenze.
- promuovere all'interno del Gambarogno un trasporto pubblico efficace sia esso su gomma e/o rotaia, favorevole alle esigenze dei residenti.

Cleto Ferrari

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 contenuto 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