

Messaggio

numero	data	Dipartimento
7268	10 gennaio 2017	TERRITORIO
Concerne		

Rapporto del Consiglio di Stato sulle mozioni

- **22 giugno 2016 presentata da Cleto Ferrari “Mobilità frontaliera e collegamenti pubblici: mettiamo qualche paletto”**
- **22 novembre 2016 presentata da Cleto Ferrari “Mobilità nelle zone di confine - Mobilità delle merci e delle persone nel Gambarogno del dopo AlpTransit: restituiamo il carattere turistico residenziale alla regione e ai suoi nuclei e non trasformiamola in un corridoio di transito!”**

Signor Presidente,
signore e signori deputati,

le due mozioni esprimono valutazioni critiche alle scelte del passato e preoccupazioni per l'evoluzione della mobilità nel Gambarogno nel prossimo futuro. Trattandosi di temi e domande correlate, prendiamo posizione su entrambe le mozioni tramite un unico Messaggio.

La gestione della mobilità costituisce un tema complesso, che suscita tante aspettative, comporta oneri elevati e tempi di attuazione relativamente lunghi in funzione di percorsi procedurali spesso oggetto di contestazione. L'esperienza ha mostrato che l'evoluzione effettiva della domanda ha superato negli scorsi anni le previsioni. Ciò non è accaduto solo nel Gambarogno, ma in generale anche in tutto il Ticino, negli altri Cantoni e all'estero. L'evoluzione demografica, socio-economica e delle abitudini della popolazione è all'origine di questo sviluppo.

Una rete di vie di trasporto efficiente è un elemento fondamentale di tutte le società e una condizione base per il benessere e lo sviluppo economico. Per garantire infrastrutture e servizi di qualità il Cantone e i Comuni pianificano gli interventi principali per la gestione della mobilità attraverso i Piani regionali dei trasporti e i Programmi d'agglomerato, che vengono poi realizzati progressivamente anche con il sostegno della Confederazione. Negli ultimi anni sono stati intensificati gli sforzi per ottenere risultati tangibili a breve-medio termine¹, che presuppongono pure un cambiamento delle abitudini della popolazione nelle scelte di mobilità.

¹ Per una esposizione dettagliata della politica della mobilità rinviamo al Messaggio 7106 dell'8 luglio 2015 sul credito quadro per la mobilità aziendale, al Messaggio 7139 del 4 novembre 2015 sulla tassa di collegamento, così come al Messaggio 7140 del 4 novembre 2015 sullo stanziamento di un credito quadro per il trasporto pubblico per il quadriennio 2016-2019

Alle richieste formulate nelle due mozioni rispondiamo come segue.

MOZIONE 22 GIUGNO 2016

1. Riduzione della possibilità di mobilità privata motorizzata nelle strade che portano ai valichi e dogane interessati dal miglioramento del trasporti pubblico [...].

Non è possibile né auspicabile attuare quanto richiesto.

La chiusura o la limitazione d'uso delle strade non può essere attuata in modo discriminatorio e non può configurarsi come un limite alla libertà di movimento per i residenti.

È noto che il traffico stradale si svolge su una rete di vasi comunicanti e che risulta difficilmente praticabile l'inibizione di determinati spostamenti (per es. quelli transfrontalieri) senza incidere sul complesso (es. quelli in partenza o in arrivo nel Gamberogno).

Il Programma d'agglomerato del Locarnese (PALoc) prevede per contro misure per garantire condizioni di sicurezza e vivibilità nei quartieri e località a carattere residenziale cercando di evitare il traffico di transito.

2. 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 [...].

Le regole di finanziamento del trasporto sono chiare. I costi sono assunti secondo il principio di territorialità. La domanda è quindi priva di oggetto.

3. Fissazione 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.

Attualmente l'ultima corsa ferroviaria da Cadenazzo a Luino parte alle ore 20.08, perciò la domanda è priva di oggetto.

MOZIONE 22 NOVEMBRE 2016

1. Considerare la complementarietà tra i due assi esistenti, ferroviario e stradale.

Il PALoc considera i due assi complementari.

2. Trasferire il traffico di transito motorizzato su rotaia.

La strategia cantonale della mobilità punta a migliorare l'attrattiva dei trasporti pubblici per offrire, laddove ci sono potenziali, un'alternativa competitiva rispetto all'uso individuale dell'autovettura. Resta il fatto che la libertà di scelta del mezzo di trasporto impedisce un trasferimento forzato.

3. Promuovere la mobilità aziendale nelle aree artigianali industriali toccate dalle stazioni FFS di Quartino, Cadenazzo e Riazzino.

Le misure TIM 23 del PALoc 3 e TIM 9 del PAB 3 prevedono l'elaborazione di piani di mobilità aziendali per comparti strategici del Locarnese e del Bellinzonese, fra cui quelli citati nella domanda. I Comuni di Gamberogno, Cadenazzo e S. Antonino, con la collaborazione del Dipartimento del territorio, si sono già attivati in questo senso e stanno valutando le modalità di collaborazione ed i contenuti per l'elaborazione del piano.

- 4. 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.**
- 5. Promuovere la mobilità lenta sulle rive dei laghi sia a scopo utilitario sia a scopo turistico.**

Il PALoc, che dovrebbe essere noto all'estensore della mozione, va esattamente nella direzione qui auspicata. Per la mobilità lenta richiamiamo le seguenti misure previste e in corso di progettazione:

PALoc 2 (approvato e in fase di progressiva attuazione):

- INF 4: Messa in sicurezza collegamenti pedonali/ciclabili a Quartino e Magadino
- TL 1.1: Nuovo tratto di ciclopista alla Verbanella, Minusio-Mappo
- TL 1.2: Interventi di messa in sicurezza del traffico ciclistico a Muralto
- TL 1.4: Riqualfica, messa in sicurezza e prioritizzazione attraversamento del TL tra il debarcadere e Piazza Grande
- TL 1.5: Messa in sicurezza Viale dell'Isolino a Locarno (con nuovo marciapiede)
- TL 1.6: Messa in sicurezza Via Lanca degli Stornazzi a Locarno

PALoc 3 (sottoposto per esame alla Confederazione, decisione del Parlamento federale nel 2018)

Elenco interventi prioritari (priorità A):

- ML 5.1: Completamento e messa in sicurezza rete ciclo-pedonale: nuovo collegamento verso il Gambarogno (Magadino - Gordola, con nuova passerella sul fiume Ticino)
- ML 8.1: Completamento e messa in sicurezza rete ciclo-pedonale: asse del Gambarogno, segmento Traversa della Pepa – Magadino
- ML 8.5: Completamento e messa in sicurezza rete ciclo-pedonale: asse del Gambarogno, segmento Porto Gambarogno

A seguire gli interventi in priorità B e C:

- ML 3.1: Asse di collegamento e di transizione a lago: nuova passerella sul fiume Maggia tra Locarno e Ascona e raccordi (priorità B)
- ML 8.2: Completamento e messa in sicurezza rete ciclo-pedonale: asse del Gambarogno, segmento Magadino – Vira (priorità B)
- ML 3.2: Asse di collegamento e di transizione a lago: nuovo collegamento pedonale a Minusio-Tenero (priorità C)
- ML 5.5: Completamento e messa in sicurezza rete ciclo-pedonale: Brissago – Porto Ronco (priorità C)
- ML 8.3: Completamento e messa in sicurezza rete ciclo-pedonale: asse del Gambarogno, segmento Vira - S. Nazzaro (priorità C)
- ML 8.4: Completamento e messa in sicurezza rete ciclo-pedonale: asse del Gambarogno, segmento S. Nazzaro - Porto Gambarogno (priorità C)
- ML 8.6: Completamento e messa in sicurezza rete ciclo-pedonale: asse del Gambarogno, segmento Porto Gambarogno – Dirinella (priorità C)

6. 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.

L'offerta sulla linea S30 Cadenazzo-Luino è calibrata in funzione della domanda di trasporto effettiva. Segnaliamo che il grado di copertura dei costi (rapporto tra gli introiti derivanti dagli utenti e costi di produzione) ammonta per il 2016 a circa il 30% e comporta un'indennità totale a carico degli enti pubblici di 1,2 mio fr. La modifica dell'offerta con corse ogni 30 minuti (o addirittura 15!) come auspicato dalla mozione produrrebbe un elevato incremento dei costi e un'inevitabile drastica diminuzione del loro grado di copertura. Scendendo sotto la soglia del 20% verrebbe a cadere il finanziamento della Confederazione (che attualmente ammonta a circa 0.7 milioni di franchi all'anno). Questo importo, oltre all'aumento dei costi, andrebbe interamente assunto da Cantone e Comuni.

La priorità di sviluppo dell'offerta va posta sulle tratte ove esistono premesse favorevoli per ottenere un significativo incremento di utenza a costi sostenibili. Tenuto anche conto del servizio complementare offerto dalla linea autobus lungo l'asse Dirinella-Cadenazzo-Sant'Antonino, con corse ogni ora e servizi aggiuntivi nelle ore di punta della mattina e del tardo pomeriggio, la proposta di incrementare il servizio ferroviario appare insostenibile.

7. 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).

La riduzione sistematica della velocità a 50 km/h su tutta la litoranea non è compatibile con le basi legali federali e si trasformerebbe in un ostacolo anche per i residenti. Proposte di misure di moderazione del traffico sulla strada cantonale sono di competenza comunale ma vanno sottoposte al Cantone per esame e approvazione. Qualora vi fossero nuovi progetti promossi dal Comune il Dipartimento del territorio li analizzerà secondo i criteri praticati in tutto il Cantone.

8. Declassare il trasporto inerti al valico doganale di Zenna.

Sulla base degli accordi internazionali e del diritto federale non è possibile vietare il trasporto di inerti attraverso il valico doganale.

9. 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.

10. Promuovere all'interno del Gambarogno un trasporto pubblico efficace sia esso su gomma e/o rotaia, favorevole alle esigenze dei residenti.

La rete dei trasporti pubblici è pianificata secondo criteri che tengono in considerazione la domanda potenziale ed effettiva, le capacità delle linee ferroviarie e i costi.

L'offerta nel Gambarogno è calibrata correttamente; questo Consiglio verifica costantemente l'offerta e l'evoluzione della domanda, così come succede per tutte le altre regioni, e interviene laddove necessario per migliorarla compatibilmente con le risorse disponibili.

Ricordiamo in questa sede che il Municipio ha recentemente svolto uno studio con il supporto della SUPSI per valutare miglioramenti puntuali dell'offerta. A nostra conoscenza non sono stati decisi cambiamenti, a riprova dell'adeguato dimensionamento dell'offerta attuale.

CONCLUSIONE

Le due mozioni si basano su preoccupazioni legittime, tuttavia formulano richieste in parte sproporzionate o inattuabili e in parte già attuate.

Proponiamo quindi di respingerle entrambe. Confermiamo altresì nel contempo l'impostazione generale della politica cantonale della mobilità volta a promuovere la complementarità tra i mezzi di trasporto e l'intermodalità nonché a realizzare le proposte contenute nei programmi di agglomerato del Locarnese.

Vogliate gradire, signor Presidente, signore e signori deputati, l'espressione della nostra massima stima.

Per il Consiglio di Stato:

Il Presidente, Paolo Beltraminelli

Il Cancelliere, Arnoldo Coduri

Annesse:

- Mozione 22 giugno 2016
- Mozione 22 novembre 2016

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

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 Riazino 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 complementarietà 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 frontaliere 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 Riazino;
- 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