

INTERPELLANZA

Paloc3: percorso ciclopedonale sulla litoranea del Gambarogno; scelte del Dipartimento incomprensibili ed equivocabili

del 10 gennaio 2017

Sintesi

Le procedure previste nei Piani di agglomerato sono lineari, portando progetti in fase di approfondimento a ulteriore grado di maturazione per poi essere pronti alla realizzazione. Nel Gambarogno risulta eclatante il declassamento del percorso ciclopedonale sull'asse della litoranea. Fatto che contrasta con tutte le direttive e gli sviluppi conosciuti in questi ultimi dieci anni di pianificazione. Talmente eclatante che insospettisce e porta a pensare ad una ingerenza attiva del Consiglio di Stato nel ricorso che vede il Municipio di Gambarogno opposto alle FFS, per i progetti di ammodernamento del corridoio merci verso sud di quest'opera monca che è AlpTransit. Infatti sono in corso trattative per fare ritirare al Comune il ricorso. Questo declassamento a livello di Paloc3 impoverisce ulteriormente il peso del Municipio e ora le FFS con delle briciole rispetto alla posta in palio, potrebbero avere sufficiente peso contrattuale da fare ritirare il ricorso al Municipio di Gambarogno.

I fatti

Come sappiamo il Piano di agglomerato è uno strumento fondamentale per realizzare e finanziare opere legate alla mobilità lenta e alla mobilità pubblica negli agglomerati e nelle regioni marginali agli agglomerati.

Grazie a questo strumento prossimamente dovremmo vedere realizzarsi il collegamento Quartino-Magadino.

Quanto verrà realizzato tra Quartino e Magadino quest'anno si è iniziato a concepirlo molto prima, verso il 2010, con un lavoro costante e passo dopo passo, mattone su mattone con studi di fattibilità, lavoro di vari tecnici, tanto lavoro di milizia ecc.

Risulta incomprensibile quanto è avvenuto nel Paloc3 per il previsto collegamento ciclopedonale sulla litoranea del Gambarogno.

È superfluo ritornare sull'importanza per questa regione di un'infrastruttura del genere. Già attualmente sui miseri marciapiedi che costeggiano il lago e addirittura in parti dove non vi sono marciapiedi ma linee bianche sull'asse stradale, assistiamo al pellegrinaggio di molti turisti, di famiglie e residenti che vogliono gustarsi la bellezza del paesaggio e del lago, passeggiando o praticando sport in spazi idilliaci ma aimè attualmente molto pericolosi. Obsoleti sono i marciapiedi e pure la ringhiera, che dovrebbe essere concepita per la sicurezza ma rappresenta un vero pericolo essendo fuori norma, arrugginita e posticcia.

Un collegamento ciclopedonale sulla litoranea quale spazio pubblico per pedoni e ciclisti risulta fondamentale per rafforzare il carattere turistico residenziale della regione, per aumentare il grado di occupazione di quelli che vengono chiamati i letti freddi e per contrastare la concorrenza oltre frontiera dove a livello di infrastruttura di base su questi aspetti non sono stati a dormire e probabilmente i ristori del frontalierato sono finiti tutti a favore di investimenti per una maggiore attrattiva turistica. Questo collegamento ciclopedonale sarebbe giustificato e utile anche dal lato della mobilità utilitaria in quanto il nodo intermodale del Gambarogno si situerà in futuro maggiormente in posizione centrale, a San Nazzaro. La vocazione turistico residenziale del Gambarogno è suffragata da dati. Conta sì cinquemila abitanti domiciliati ma il Gambarogno a lago, detto anche basso Gambarogno, nel periodo

estivo sale ad una occupazione superiore ai ventimila e la capacità piena del parco immobiliare potrebbe rasentare i trentamila posti.

Risulta pertanto incomprensibile cosa sia successo nel Paloc3 per le principali tratte del percorso ciclopedonale che, dopo aver superato lo scoglio Paloc2 nel 2011 in fase B, con fase A per la prima parte da Quartino a Magadino, è ora scivolato per volontà del Dipartimento da categoria A orizzonte esecutivo 2019-2022 nella categoria più lontana ed insignificante dal lato esecutivo ossia categoria C oltre il 2026. Non si offre nemmeno lo stato intermedio B. Eppure ci troviamo a lago e i Piani di agglomerato hanno sempre tenuto in considerazione queste regioni marginali all'agglomerato proprio per il potenziale legato alla mobilità lenta. E pensare che a maggio 2016 il documento andato in fase di informazione e consultazione presso la popolazione prevedeva dopo vari approfondimenti tecnici la fase A per queste tratte del percorso ciclopedonale sulla litoranea del Gambarogno.

Vi ricordo le tempistiche delle categorie previste nei Piani di agglomerato di terza generazione A (2019-2022) B (2023-2026) e C (2026...).

Di seguito elenco le tappe principali ufficiali del percorso ciclopedonale sulla litoranea del Gambarogno. Con l'approvazione del Paloc2 (2010-2012) le tratte in questione si trovavano in fase B orizzonte 2019-2022, mentre l'aggancio a nord era già in fase A (2015-2018) e quest'anno verrà realizzato (Quartino-Magadino). Su mandato del Dipartimento nel 2014 si è proceduto ad un ampio studio di fattibilità dell'intero percorso a lago per farlo maturare e portare da livello B nel Paloc2 in fase A nel Paloc3. Lo studio terminò nel maggio 2015. Nel maggio 2016 si è proceduto all'informazione e alla consultazione della popolazione per l'intero programma Paloc3. Nei documenti in pubblicazione le tratte ciclopedonali in questione erano saldamente in fase A.

Pochi mesi dopo le due tratte principali del percorso ciclopedonale sulla litoranea passano da categoria A a categoria C per volontà del Dipartimento. Il Municipio di Gambarogno interpellato segnala di essere attivo per trovare soluzioni ai tracciati declassati all'interno del ricorso FFS sull'ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria nel Gambarogno.

Mi direte cosa c'entrano i percorsi ciclopedonali sulla litoranea del Gambarogno con il Gran Consiglio e con le FFS.

L'approvazione dei Piani di agglomerato compete al lodevole Consiglio di Stato. La politica della mobilità è del Consiglio di Stato. Nel ricorso FFS oltre al Comune è interpellato anche il CdS.

Il fatto che in una zona lacustre, turistico-residenziale il Consiglio di Stato metta da categoria A in categoria C un percorso ciclopedonale, approfondito quasi sul corso di un decennio e con tutti i carismi del caso, fa pensare. Un percorso necessario già solo per motivi di sicurezza, senza parlare delle esigenze turistiche, utilitarie e ricreative, tutte quante valide. Con questo declassamento il Consiglio di Stato mette in discussione i fondamenti della politica della mobilità lenta cantonale. Questo passo si presta pertanto a interpretazioni visto che una spiegazione da parte del Cantone non l'abbiamo e non dimentichiamo che tale percorso se si decide di toglierlo dal Paloc3 lo si potrebbe almeno riconsiderare nel credito quadro cantonale adibito alla mobilità lenta. No nessuna spiegazione. Solo quella del Municipio che ne discuterà una eventuale realizzazione da parte delle FFS.

A questo stadio degli eventi mi permetto di portare all'attenzione del Consiglio di Stato una serie di domande che in un contesto del genere possono emergere e che allo stato attuale delle informazioni ritengo plausibili.

Domande

Dal lato tecnico, contenutistico ma anche dal lato finanziario, considerate le opere che vengono attualmente finanziate dal Cantone, considerato il quadro politico finanziario

cantonale e federale, il declassamento del percorso ciclopedonale sulla litoranea del Gambarogno non si giustifica, men che meno se si considera l'inversione totale di marcia avvenuta in soli due mesi di tempo su un lasso di preparazione di un decennio. Questo cambiamento diametrico indebolisce il Municipio di Gambarogno a livello di ricorso contro le opere delle FFS volte a creare un corridoio merci verso l'Italia; uno pseudo sbocco di AlpTransit su una vecchia linea adibita al trasporto passeggeri. Infatti sono in corso trattative tra Municipio e FFS per ritirare il ricorso. Ora sul piatto delle trattative figurano per ammissione del Municipio stesso anche queste due tratte declassate del percorso ciclopedonale per cui tante altre rivendicazioni di spessore come il mantenimento di un collegamento passeggeri efficiente tra Luino e le zone industriali di Cadenazzo-Riazzino, il sottopasso a Contone,... perdono consistenza.

Non dimentichiamo che le FFS sono una SA e che il loro ben retribuito Direttore ha già dato mostra delle sue qualità e acume nei confronti dei ticinesi con pubblicazioni molto discutibili. È competenza del Consiglio di Stato interferire a favore di una SA con scelte di questo tipo?

È competenza del Consiglio di Stato interferire, o prendere decisioni che potrebbero interferire in un ricorso che vede opposto un Comune che verrà trasformato in corridoio per merci dell'Europa, comprese merci pericolose, e la SA FFS che dal transito di treni merci su questo corridoio non potrà che avere dei benefici?

Per togliere ogni ombra di dubbio non ritiene che il Consiglio di Stato debba immediatamente intervenire sul Paloc3 chiedendo a Berna di reinserire quanto è stato ingiustificatamente tolto?

Cleto Ferrari