

# pendolarità del Ticino



mezzi pubblici Zurigo le code nelle ore di punta sono una costante); chi si serve dei mezzi pubblici è in condizioni fisiche migliori: vari studio dimostrano che camminano di più, in totale almeno mezz'ora al giorno per completare il tragitto da e per il lavoro. Per questo servono due direzioni di spinta politica: mezzi pubblici in combinazione con P&R e una nuova regolamentazione dei posteggi.

**Park&Ride** - Chi pensa che servano ad eliminare ogni sforzo locomotorio non ha capito come funziona la mobilità di una città. Spostarsi da un centro all'altro della «Città Ticino» comporta a volte camminare un quarto d'ora per raggiungere la stazione: chi non se la sente perlomeno non imprechi pubblicamente contro mezzi pubblici e P&R ! I P&R sono invero totalmente insufficienti, ma questi devono servire ai pendolari

(principalmente frontalieri) per avvicinarsi al sistema TILO, posteggiando in periferia (Albate, Gaggiolo ecc.). Anche il Cantone è per ora stato troppo dogmatico con una politica che richiede agli utenti TILO delle zone discoste di arrivare alla stazione con i mezzi pubblici e limitando il numero di posteggi alle stazioni. Pronta la giusta reazione di un abitante della Valle di Muggio: allora aumentate la cadenza (e magari la velocità) dei bus in valle! Di fronte a questa situazione è forse più ragionevole e realistico aumentare i posteggi P&R a Balerna e a Chiasso. Il Ticino ha un TILO veramente performante, che merita di essere «accompagnato» da una giusta politica sui P&R, poi anche i convogli andranno potenziati: forse un giorno anche noi li vedremo a due piani !

**Posteggi** - E' ovvio che posteggi gratuiti rendono l'auto un'alternativa economica e attrattiva. Che commerci e aziende li mettano a disposizione gratuitamente e conformemente nell'ambito dell'applicazione di un regolamento cantonale è un conto, seppur discutibile. Che usino terreni destinati all'agricoltura o ad altri scopi per ricavarne dei posteggi è intollerabile. Eppure succede questo, e peggio, succede che vengano usati per parcheggiare abusivamente anche terreni abbandonati, bordi delle strade... Il consigliere di Stato Zali si è reso conto che nel Sottoceneri, e in particolare nel Mendrisiotto, questi posteggi abusivi contribuiscono ad aumentare il traffico, anche perché è qui che passano la maggior parte dei 60'000 frontalieri, la maggior parte dei quali in auto e quasi tutti da soli. Un giro di vite potrebbe se non altro convincerli a farsi compagnia durante il viaggio, dividendosi pure le spese.

Non parliamo di casi isolati: un inventario del Cantone quantifica in 25'000 i posteggi abusivi del Sottoceneri, una cifra che la dice lunga sulla volontà politica dei Comuni. Farebbero dunque bene anche i parlamentari ad aiutare un ministro che finalmente interviene, invece di ostacolarlo: l'Associazione liberale radicale per l'ambiente (ALRA) ha da tempo preso posizione in merito con un documento programmatico sul traffico sollecitato dai vertici del PLR. Nel documento ALRA chiedeva esplicitamente alle grandi aziende di limitare i posteggi dei dipendenti e al Cantone di prelevare un contributo da ognuno per finanziare la mobilità pubblica di questi dipendenti. Una misura finanziariamente neutrale per le aziende e che servirebbe a migliorare il trasporto per i dipendenti.

## PIANO DEI TRASPORTI 12,1 milioni per Mendrisiotto Basso Ceresio

Il Consiglio di Stato ha licenziato martedì un messaggio con il quale chiede al Gran Consiglio lo stanziamento di un credito di 12'190'000 franchi per la realizzazione di opere infrastrutturali prioritarie nell'ambito del Piano dei trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio (PTM) racchiuse nel Piano di pronto intervento numero 5 (PPI) e per la progettazione delle misure di interesse regionale previste nel Programma d'agglomerato del Mendrisiotto 2 (PAM 2) in priorità A.

Il Piano di pronto intervento costituisce una modalità per realizzare interventi stradali puntuali e risolvere, in tempi relativamente brevi, criticità riscontrate sulla rete stradale. Fino a oggi sono stati stanziati nel Mendrisiotto 48 milioni, le prossime priorità individuate nell'ambito della 5. fase necessitano di un ulteriore credito quadro di 10 milioni.

Il Programma d'agglomerato è invece uno strumento di programmazione degli investimenti a medio-lungo termine che mira a gestire efficacemente la mobilità e a coordinarla con lo sviluppo degli insediamenti. Il PAM 2, allestito dalla Commissione regionale dei trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio (CRTM) in collaborazione con i Comuni e con il Dipartimento del territorio, è stato approvato dal Consiglio di Stato il 27 giugno 2012 e trasmesso alla Confederazione per ottenere i contributi federali per la realizzazione di infrastrutture di trasporto considerate prioritarie; costituisce anche l'aggiornamento del cosiddetto «PAM di prima generazione», consegnato all'autorità federale nel 2007, che a sua volta riprendeva e adattava i contenuti del PTM (adottato dal Consiglio di Stato nel 2002).

La strategia del PAM 2 mira a migliorare la qualità della mobilità nel Mendrisiotto tramite una pianificazione territoriale adeguata, incentivando l'utilizzo di vettori alternativi all'automobile, con un impatto concreto sulla qualità di vita della regione. Per questo motivo, con il messaggio licenziato martedì è richiesto un credito di 2'190'000 franchi per la progettazione di infrastrutture da realizzare nel quadriennio 2015-2018. Lo stesso credito è destinato a sostenere anche misure di pianificazione – in relazione a quanto previsto per la mobilità – e il supporto tecnico svolto dalla Commissione regionale dei trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio.