

Inoltrato anche per posta elettronica
a crtm@mendrisio.ch e gpm@chiasso.ch

Spettabile
Commissione regionale dei
trasporti del Mendrisiotto
e Basso Ceresio
Casella postale 1262
6850 Mendrisio

Bellinzona, 4 settembre 2023

Elementi di valutazione in rapporto all'avvio dell'elaborazione del PAM 5

Egregio signor Presidente,
gentili signore, egregi signori,

vi ringraziamo per l'invito alla serata informativa del 1. giugno scorso, che abbiamo molto apprezzato. Purtroppo, la documentazione con l'allegato questionario per darvi un riscontro scritto ci è giunta solo il 25 luglio a seguito di un disguido, che nel frattempo abbiamo provveduto a chiarire, e possiamo di conseguenza darvi un riscontro solo oggi.

Con la presente vi trasmettiamo i nostri elementi di valutazione, che abbiamo preferito esporre qui di seguito senza attenerci rigorosamente al questionario.

Esponiamo le nostre considerazioni seguendo gli ambiti tematici in cui è suddiviso il PAM5.

1. Aspetti generali

- **Un elemento di riferimento fondamentale è costituito dal Rapporto d'esame della Confederazione sul PAM3 con data 14 settembre 2018.** Esso costituirà certamente un punto di partenza anche per l'esame del PAM5. Da parte nostra constatiamo che sono stati rilevati punti negativi in particolare per quanto riguarda la strategia sul TIM, ritenuta ancora troppo poco concreta e accompagnata da poche misure. È stato anche evidenziato come l'accessibilità al centro sia ancora troppo unilateralmente orientata sull'uso dell'automobile e la modifica ottenuta nella ripartizione modale del traffico a favore dei Tpu e del TL è stata valutata molto debole.
- **Il tempo disponibile per l'allestimento del PAM5 è molto ridotto (meno di due anni) e altrettanto quello per almeno avviare i lavori (4 anni).** La definizione delle proposte e le relative priorità dovranno essere vagliate con grande attenzione avendo cura di disporre di chiare indicazioni sulla loro fattibilità tecnico-economica e sul grado di consenso raggiunto. Scelte improvvisate o insufficientemente approfondite si ripercuotono altrimenti negativamente sulla valutazione finale e sui prossimi programmi, che sarebbero penalizzati da un basso grado di avanzamento. L'inizio dei lavori delle proposte del PAM5 deve infatti essere garantito entro quattro anni dall'approvazione del Decreto federale sullo stanziamento del credito. Come risulta dalla

documentazione presentata nel corso dell'incontro informativo il 25% delle misure di tutti i precedenti Programmi sono ancora in fase di definizione oppure sono state cambiate oppure ancora sono state sospese. La Confederazione ha dunque emanato regole più severe che vogliono disciplinare la definizione delle proposte.

- **L'intensificazione della collaborazione con le Autorità della Lombardia** è un aspetto che interessa molto alla Confederazione. Nel Rapporto d'esame si rileva che "il programma del Mendrisiotto è il solo a non integrare lo spazio transfrontaliero per quanto concerne l'organizzazione e il contenuto...questo costituisce un punto debole che dovrà essere affrontato in prospettiva del programma d'agglomerato di 4a generazione" (pag.10). Si tratta di una valutazione forse troppo categorica. Sugeriamo di intensificare le collaborazioni transfrontaliere nella definizione di misure concrete e di comunque sensibilizzare l'ARE sulle oggettive difficoltà di varia natura e sui lunghi tempi che le rendono complesse.

2. Strategia e scenari

La Strategia e gli scenari alla base del PAM3, per definizione con un orizzonte di attuazione a medio-lungo termine, dovrebbero di regola essere nella sostanza confermati. Attiriamo tuttavia la vostra attenzione sull'osservazione formulata nel Rapporto d'esame della Confederazione secondo la quale "il programma fatica a proporre una visione a medio termine; sono previste infatti solo poche misure infrastrutturali nell'orizzonte temporale B" (pag.6)

Da parte nostra constatiamo che in questi ultimi anni si sono manifestati sviluppi, in larga parte al di fuori e al di là delle competenze specifiche della CRTM, ma con potenziali rilevanti ricadute sul PAM, che non possono tuttavia essere ignorati. Il PAM deve costituire a tutti gli effetti un punto di riferimento anche per questi progetti e, al contempo, questi progetti vanno progressivamente affinati tenendo conto della strategia e delle misure previste PAM stesso. La sua coerenza interna e la sua sintonia con i progetti di carattere superiore costituiscono un criterio di valutazione significativo e sono peraltro la premessa affinché le stesse misure, proposte a scadenza quadriennale, siano efficaci.

Esprimiamo a tal proposito un certo disagio nel constatare l'emergere di progetti, visioni, idee e richieste che si accavallano e si sommano senza ancora esprimere un percorso coerente e realistico.

Menzioniamo a tal proposito:

- L'adesione o meno al progetto Polume condizionata all'attuazione di misure definite accompagnatrici ma di fatto fuori scala (l'interramento dell'autostrada fino a Mendrisio?) e l'opposizione alla corsia supplementare per il traffico pesante tra Coldrerio e Balerna;
- la richiesta a livello federale di uno studio sul completamento dell'autostrada da Stabio al confine di Stato;
- l'idea di modificare radicalmente il tracciato autostradale da Mendrisio al confine di Stato, lanciata secondo due varianti;
- la richiesta di completare l'asse ferroviario del San Gottardo con una nuova tratta Lugano-Chiasso, da realizzare in modo integrale e al più presto.

Al di là del merito di ciascuna di queste legittime richieste, idee e ipotesi, che possono anche essere singolarmente giustificabili e condivisibili, ci sembra ne risulti un quadro generale piuttosto confuso e persino contraddittorio e comunque senza chiare priorità. La loro somma è sicuramente incompatibile con

gli orizzonti programmatici, con gli strumenti pianificatori e con le possibilità finanziarie con i quali attualmente si opera a livello nazionale.

Auspichiamo che il PAM5 possa definire una sua linea d'azione coerente e improntata al realismo.

3. Paesaggio (P)

Il Mendrisiotto è ricco di aree protette: si pensi ai parchi (Gole Breggia, Valle della Motta, Generoso, Laveggio, Penz), alle riserve naturali, al bene Unesco del Monte San Giorgio. A queste si aggiungono importanti aree boschive pianiziali, spazi aperti (che svolgono un ruolo di cerniera tra gli insediamenti, di collegamento ecologico e di aree di svago di prossimità) e una articolata rete idrografica.

Il PAM5, partendo da questa situazione, in gran parte consolidata, dovrà a nostro giudizio porre l'accento sulla futura garanzia di connessione tra questi diversi elementi di rilevanza paesaggistica sia dal punto di vista ecologico (infrastruttura ecologica) sia dal punto di vista della mobilità dolce, considerando ove rilevante anche la valenza transfrontaliera di aree di pregio. La strategia da sviluppare dovrà **assicurare la funzionalità nel tempo della rete dei collegamenti** e, laddove carente o problematica, individuare le misure atte a completarla.

Al momento è ancora in elaborazione da parte del Cantone **la Concezione paesaggio Ticino**. Il PAM5 dovrà confrontarsi con questo documento programmatico qualora si rendesse disponibile in tempi compatibili con i suoi termini di allestimento. Occorrerà anche individuare risposte alle sfide generate dai cambiamenti climatici.

4. Insediamenti (I)

- a. Il PAM 5 dovrà considerare un aggiornamento delle strategie insediative già ancorate nel PAM3, tenendo conto in modo particolare delle misure attuate e, soprattutto, dell'avvenuta approvazione da parte della Confederazione nel 2022 della **Scheda R6 del PD** (Sviluppo degli insediamenti e gestione delle zone edificabili). Il PAM5 dovrà confrontarsi in modo specifico sull'applicazione degli indirizzi e delle misure della scheda R6 alla scala regionale, tenendo conto in modo particolare dell'attualizzazione degli scenari di crescita.
- b. **La sfida dei cambiamenti climatici** interessa anche gli insediamenti: il PAM 5 dovrà pertanto declinare un quadro di misure per la regione, incentivando in modo particolare le azioni atte a inibire le isole di calore (incremento del verde urbano, recupero del contatto con le acque ecc.).
- c. **La qualità insediativa è uno dei cardini di uno sviluppo territoriale sostenibile**: a livello regionale occorre dunque anche puntare su strategie e misure volte alla correzione di scelte urbanistiche oggi divenute superate, favorire interventi puntuali atti a migliorare gli spazi soprattutto pubblici del tessuto insediativo e promuovere un'architettura attenta al contesto in cui si interviene. Il PAM5 può indubbiamente portare un contributo significativo in questo senso, fondandosi sulle analisi passate e sull'Inventario degli insediamenti svizzeri da proteggere (ISOS), nonché interpretando e declinando per il Mendrisiotto i principi della strategia federale sulla cultura della costruzione (Baukultur).
- d. La realizzazione del **nodo intermodale presso la stazione ferroviaria di Mendrisio** ha costituito un tassello molto importante per il miglioramento della mobilità in un punto strategico dell'agglomerato. Esso è sempre stato considerato, insieme alla realizzazione del nuovo accesso

alla zona industriale (via Penate) -a sua volta legato alla ristrutturazione dello svincolo autostradale- la premessa per la trasformazione di Viale Stefano Franscini in un asse alleggerito in modo sostanziale dal traffico motorizzato individuale e per la sua sistemazione con un arredo di carattere urbano in grado anche di “bilanciare” la presenza, piuttosto massiccia dal profilo architettonico, del nodo stesso. Crediamo che il PAM5 debba farsi carico, insieme alla città di Mendrisio, di una soluzione concreta da realizzare in via prioritaria.

5. Trasporto pubblico (TP)

Nell'ultimo decennio, ma in particolare dall'apertura della galleria di base del Ceneri, la rete e i servizi di trasporto pubblico sono stati potenziati in modo rilevante. Cantone e Comuni, con il sostegno della Confederazione, hanno investito importi finanziari ragguardevoli. Dalle informazioni in nostro possesso l'utenza sta in generale rispondendo molto favorevolmente; i collegamenti ferroviari transfrontalieri registrerebbero incrementi del tutto eccezionali.

In generale è necessaria un'analisi dei carichi delle linee su gomma, che potrebbero evidenziare criticità e l'opportunità/necessità di ricalibrare il servizio.

Nel settore ferroviario constatiamo che ci sono diverse situazioni critiche che vanno perseguite a breve in sintonia con il Cantone, cui compete la responsabilità per il traffico regionale:

- la puntualità dei servizi TILO da/verso Milano non ha ancora raggiunto gli obiettivi usuali delle FFS;
- la capacità del materiale rotabile è in determinati orari e linee al limite o già insufficiente. Si pone il tema dell'impiego di materiale rotabile a due piani (con il vincolo del passaggio attraverso la galleria di Monte Olimpino I non fattibile a causa del suo profilo inadeguato) o eventualmente di altro tipo;
- il tempo di percorrenza TILO con l'aeroporto della Malpensa risulta troppo lungo; a nostro parere esiste per questa ragione un potenziale di domanda ancora inespresso (più rilevante per le destinazioni/origini verso/dal Sopraceneri);
- il coordinamento dell'offerta transfrontaliera con destinazione Lecco, sulla cui direttrice è stato annunciato da parte italiana l'avvio dei lavori per l'elettrificazione.

A medio-lungo termine riteniamo essenziale appoggiare l'obiettivo cantonale di disporre di collegamenti TILO con l'orario cadenzato generale a 15 minuti in tutto il Ticino. Raccomandiamo grande prudenza nel sostenere la realizzazione di nuove fermate, che vanno giustificate in base a valutazioni realistiche sul loro effettivo bacino di utenza. Ogni nuova fermata allunga peraltro i tempi di percorrenza, criterio fondamentale per la scelta del mezzo di trasporto. Ipotesi di ulteriori infoltimenti delle frequenze oltre i 15 minuti ci sembrano insostenibili in base al potenziale all'orizzonte 2040-2050. La Città-Ticino con le sue appendici oltre frontiera non può essere assimilata per densità di popolazione, posti lavoro e spostamenti alle regioni metropolitane di Zurigo, Basilea o Ginevra.

Per ciò che riguarda **il trasporto pubblico su strada** la grande sfida consiste nel migliorare ulteriormente l'attrattività dei servizi. Essenziale appare la loro velocizzazione attraverso misure che conferiscano loro in modo sistematico spazio (corsie preferenziali) e priorità agli incroci.

In particolare, il servizio da e verso la valle di Muggio con il cambio a Morbio superiore non convince e ci sembra decisamente penalizzante per gli utenti (residenti e turisti). Auspichiamo vivamente l'esame di una alternativa con un servizio diretto.

6. Mobilità lenta (ML)

La ML, oltre al suo potenziale intrinseco per i movimenti utilitari, risulta essere un aspetto di grande rilievo per offrire una soluzione al cosiddetto “ultimo chilometro”, il tragitto che separa le stazioni/fermate dei TP dai luoghi di origine/destinazione degli spostamenti.

La continuità dei percorsi è un aspetto fondamentale per la scelta di questa modalità di spostamento. Essa è ancora lacunosa nonostante i passi avanti compiuti in questo settore. Auspichiamo quindi un rilievo per stabilire quanto necessario.

7. Traffico individuale motorizzato (TIM)

Constatiamo che nel Rapporto d'esame della Confederazione sul PAM3 si rileva che “la strategia di gestione del TIM è troppo poco concreta” (pag.6). Confidiamo che questo aspetto venga chiarito.

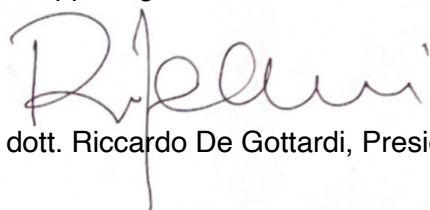
Un aggiornamento sulla gestione dei parcheggi (dimensionamento e/o tariffazione) è necessario e costituisce da sempre un aspetto sensibile per la determinazione del punteggio finale. Segnaliamo che l'ARE ha pubblicato nell'ottobre 2021 uno specifico rapporto su questo aspetto dal titolo “Gestione della mobilità negli agglomerati/Gestione dei parcheggi”

Meritano inoltre una valutazione le modalità d'uso degli esistenti impianti P+R, in particolare presso la sede della SUPSI a Mendrisio e presso la fermata di Mendrisio-S.Martino. Si tratta di verificare in che misura sono utilizzati e se i posti adibiti a questo scopo sono effettivamente attribuiti a chi utilizza il treno oppure sono accessibili indistintamente anche a chi non prosegue in treno.

Vi ringraziamo per il nostro coinvolgimento nell'importante lavoro cui avete dato avvio.

Con i più distinti saluti.

per ESPACE SUISSE
Gruppo regionale Ticino



dott. Riccardo De Gottardi, Presidente



Sonia Falini, Segretaria