

III L'OPINIONE

SIMONE GIANINI*

LA PIATTAFORMA PER LA MOBILITÀ SUL CONFINE



■ È lì da vedere parecchi dei problemi di traffico, di cui soffrono il Mendrisiotto e il Sottoceneri più in generale, dipendendo direttamente da quanto fa (o non fa) la vicina Penisola. L'ondata

e l'uscita quotidiana di oltre sessantamila veicoli (per lo più occupati da una sola persona) diretti presso i posti di lavoro soprattutto del Sottoceneri, il tentativo di aggirare le arriere più trafficate o di evitare l'obbligo di acquisto della vignetta autostradale passando da valichi doganali secondari, i ritardi clamorosi del completamento su suolo italiano della ferrovia Mendrisio-Varese, le difficoltà nel creare un vero trasporto pubblico transfrontaliero su gomma, con il paradosso del bus dell'AMSA sequestrato in territorio italiano quasi tre anni fa sempre in attesa dell'autorizzazione per esercitare il servizio su Porto Ceresia, sono solo alcuni degli esempi che avvalorano questa constatazione. Come lo dimostra l'avvenuta messa in esercizio entro i termini previsti lo scorso dicembre della tratta ferroviaria Mendrisio-Stalio, possiamo ingaggiarci per fare le cose al meglio e anche metterle pedissequamente in pratica, che - senza un pari impegno da parte italiana - l'effetto sui problemi maggiori e globali di traffico del Sottoceneri e del Mendrisiotto in particolare è soltanto relativo. La realizzazione della ferrovia Mendrisio-Varese permetterebbe di aumentare in modo decisivo l'offerta ferroviaria regionale per le migliaia di frontalieri che quotidianamente entrano nel nostro Paese. Accompagnata da efficaci misure di disincentivo all'uso del mezzo privato e di sostegno alla mobilità aziendale, potrebbe finalmente concorrere a migliorare la situazione al limite del collasso del traffico in quella parte del Canton. Tutto però langue e si arriva al punto che i comuni italiani della zona di confine cercano il dialogo diretto con quelli al di qua della frontiera e con la locale Commissione regionale dei trasporti, senza che questi contatti possano però portare a risultati concreti perché non al giusto livello istituzionale (Bernas Roma). Senza efficacia è pure il fatto che i contatti fra Berna e Roma, in occasione dei pochi incontri che si tengono durante l'anno, avvengono fra alti funzionari o ministri dei trasporti che non sempre, soprattutto da parte italiana, hanno piena cognizione dei problemi e addirittura nemmeno della loro precisa collocazione geografica, tanto la loro nazione è estesa e le (altre) problematiche, con cui sono confrontati, sono enormi.

Se a questo si aggiunge che, oltre a una mancanza di conoscenza del problema ticinese, qualcuno potrebbe avere l'interesse che il tratto ferroviario transfrontaliero sia terminato il più tardi possibile per procrastinare il momento in cui - in base a un accordo ormai datato che andrà comunque ancora affinato e detagliato - anche la Regione Lombardia e le Ferrovie italiane dovranno farsi carico in modo proporzionale dei costi di esercizio delle linee ferroviarie che verrebbero messe in funzione, quando oggi invece quel poco di traffico ferroviario regionale che circola tra Mendrisio e Como è pagato per intero dal Canton Ticino, si capisce che prima ancora di spornare in misure concrete è necessario stabilire un sicuro e concreto canale di dialogo con i partner italiani.

Una soluzione potrebbe essere l'istituzione di una piattaforma di dialogo transfrontaliera sulla mobilità, formata da tecnici e referenti politici vicini al problema. Ciò deve essere chiesto al Consiglio federale, che ha la competenza sui rapporti internazionali, anche in materia di mobilità, e a quel punto l'occasione di finalmente dimostrare di avere a cuore il problema del traffico di questa regione di confine, anch'essa parte della Svizzera.

* Candidato del PdL al Consiglio nazionale