

pooling, dalla bici alla navetta, dall'intermodalità transfrontaliera al telelavoro: le vie verso una mobilità alternativa (e soprattutto

però non mancano. Del resto, nel Mendrisiotto si è mostrata buona volontà, e nel 2016 si è scelto sempre più il trasporto collettivo. A vantaggio di tutti.

I passeggeri dei 'mezzi' nel 2016  
**2'585'000**

# Non si è perso il bus

di Daniela Carugati

Ci risiamo. Le polveri sottili sono tornate ad appesantire il respiro del Mendrisiotto. Al Dipartimento del territorio sono già pronti a intervenire. Il direttore **Claudio Zali** lo fa capire a chiare lettere. Del resto, di fronte a certi valori occorre «agire immediatamente» e con misure urgenti per riuscire, almeno sul momento, ad abbattere lo smog. Per invertire davvero la tendenza, certo, ciò non è sufficiente. Non bastano né le maniere forti a corto termine, né sperare in qualche nuvola carica di pioggia. Serve ben altro. «Occorre soprattutto innescare un cambiamento culturale e di mentalità, che ci faccia acquisire consapevolezza sul piano ambientale, aziendale e del modo di vivere», scandisce il ministro del Territorio. E il cambio di passo comincia dal mezzo con cui ci si reca al lavoro. È chiaro, non tutto l'inquinamento proviene dal traffico motorizzato, ma alleggerire le strade dai viavai di veicoli non può che migliorare la qualità di vita di un Distretto. Tanto più se, in proiezione, non cresceranno solo gli abitanti - che saranno circa 61'100 nel 2030 - ma pure gli addetti, stimati in quasi 44'200 fra una dozzina di anni.

Qualcosa, in ogni caso, nella regione, si sta muovendo: scattata la riorganizzazione del piano bus, in un anno non solo sono aumentati gli utenti, ma pure i chilometri percorsi su postali (di Autopostale) e bus arancione (dell'Autolinea Mendrisiense).

## Visione globale, misure locali

Guardando all'avvenire come si dovrà reagire? «Bisogna agire su più fronti», risponde ancora Zali. Sullo sfondo un territorio alla lente, anche di Berna, dove di recente è stato indirizzato il Pam3, il Programma di agglomerato di terza generazione: orizzonte 2019-2022, investimenti per 33 milioni di franchi. Nel frattempo, si lavora sulle intese transfrontaliere (attraverso lo strumento dei progetti Interreg), su una politica della mobilità a tutto campo (purché sostenibile) e sull'impegno a favore del trasporto pubblico. E qui

la prima a rispondere 'presente' è stata, in questi anni, la Commissione regionale dei trasporti del Mendrisiotto (Crtm). D'altra parte, il suo presidente **Mauro Carobbio** è in linea con Zali sulla necessità di immaginare azioni diversificate, insistendo sulla mobilità, senza perdere di vista gli insediamenti. Ripensare il sistema di trasporto pubblico su gomma, comunque, ha fatto bene al morale di chi crede che un'altra viabilità sia possibile. Data faticosa - del varo del piano bus - il 13 dicembre 2015, oggi si può affermare di aver superato il test e le criticità iniziali, piovute su Commissione e Dipartimento. Regolato il modello progettuale e prese delle contromisure - entrate in vigore a pieno titolo quest'anno -, sono arrivati i risultati. Quasi un milione di passeggeri lungo la linea urbana che collega Chiasso a Mendrisio e un netto calo delle rimostranze. «E i numeri - fa notare Carobbio - sono buoni anche sulle tratte periferiche - non tutte, in verità, ndr -. In altre parole, non solo la clientela 'fidelizza' sempre di più con il cambiamento, ma si registra un incremento significativo dei chilometri percorsi sul bus. E l'aspettativa per il 2017 è di un'ulteriore crescita». Allargando lo sguardo verso nord, su altre regioni (come il Bellinzonese), il balzo in avanti dei mezzi collettivi è stato più marcato (del 40 per cento), ma a sud si è tenaci. Al di là del Ceneri, spiega il presidente della Crtm, il potenziamento del servizio è stato importante. «Da noi - ribadisce - si è potenziata, ma in particolare si è ridisegnata l'organizzazione della rete secondo un concetto nuovo e utilitaristico che privilegia le aree urbane, favorendo i collegamenti verso stazioni ferroviarie, scuole e zone lavorative e commerciali. L'incremento, quindi, non sarà di botto ma continuo. Sin qui siamo soddisfatti». E le previsioni lievitano in vista del varo della ferrovia Mendrisio-Varese entro la fine dell'anno. Non tutti sono pronti a scommettere sulla puntualità - potrebbe esserci un ritardo reale di qualche mese -, ma sugli effetti benefici sì. «La nuova rete di bus risulterà ancora più attrattiva», dice con convinzione Carobbio. Come dire (mezzo) pubblico è bello.

## Piano bus del Mendrisiotto (dati 2016, linee Autopostale e Autolinea Mendrisiense)

chilometri percorsi sul bus da parte dell'utenza:	<b>11'105'000 (+7,2% rispetto al 2015)</b>
aumento di passeggeri in un anno:	<b>12%</b>
la linea più frequentata è quella urbana:	<b>Mendrisio-Chiasso con 970'000 passeggeri</b>
la linea meno gettonata:	<b>Muggio-Scudellate con 11'000 passeggeri</b>

**L'obiettivo per il 2018** (con l'introduzione della ferrovia Mendrisio-Varese) è quello di registrare un incremento del **10%** quanto a chilometri percorsi sul bus dagli utenti

## Piani di mobilità aziendale Basso Mendrisiotto

### Il comprensorio di Chiasso

**9'900 addetti**  
quasi per il **50% frontalieri**

le ditte potenzialmente interessate con 10 o più collaboratori sono **102**

i posti di lavoro **5'000**

il **12%** di posti di lavoro è nel secondario  
l'**88%** nel terziario

le aziende che hanno aderito ad oggi al progetto sono **23**  
quelle interessate sono **30**  
per un potenziale di **2'000 addetti**

il progetto pilota partirà a maggio  
**Valutazione prevista dicembre 2017**

### Il comprensorio di Balerna-Novazzano

**3'200 addetti**  
per il **56% frontalieri**

le ditte potenzialmente interessate con 10 o più collaboratori sono **95**

i posti di lavoro **3'800**

il **44%** di posti di lavoro è nel secondario  
il **56%** nel terziario



la sperimentazione sarà avviata a settembre  
**Valutazione prevista marzo 2018**

I numeri a colpo d'occhio

INFOGRAFIA LAREGIONE

## MOBILITÀ AZIENDALE

# Un piano comprensoriale nel Basso Mendrisiotto



Per lasciare l'auto in garage

TI-PRESS

di Prisca Colombini

Chiasso ha fatto da capofila. Balerna e Novazzano hanno dato il loro appoggio. Il risultato di questa unione è un piano di mobilità comprensoriale e delle centrali di mobilità di Chiasso e Balerna-Novazzano. Lo sviluppo di questi progetti, presentati ufficialmente ieri, è in corso. Durante i prossimi mesi si svolgeranno gli incontri bilaterali con le aziende. Incontri che porteranno allo sviluppo delle misure e all'avvio di un progetto pilota - da maggio per Chiasso

e da settembre per gli altri due comuni - che durerà sei mesi. A fine anno e nella prossima primavera saranno effettuate tutte le valutazioni del caso. Per avviare un modello virtuoso e duraturo si passerà poi all'applicazione di misure concrete e all'integrazione di soluzioni ad hoc (come posteggi per car pooling, park & ride o bike sharing).

### I tre problemi: viabilità, ambiente e salute

Nel suo ruolo di polo, «Chiasso si è sentito capofila e durante gli incontri bilaterali con i Comuni limitrofi il concetto è passato - spiega **Davide Lurati**, capodivisione Pianificazione, trasporti pubblici e ambiente di Chiasso -. Per Chiasso si tratta del terzo progetto di mobilità aziendale: dopo i dipendenti comunali e le aziende con più di 50 collaboratori, questo si indirizza verso quelle che hanno più di 10 dipendenti». Alla serata di presentazione organizzata nel novembre scorso (cfr. 'laRegione' del 23 novembre) sono state invitate 102 aziende, per un potenziale di circa 5mila collaboratori. Trenta si sono dichiarate interessate al progetto. Quelle già incontrate sono 23; le altre lo saranno nelle prossime settimane. «L'obiettivo che ci siamo fissati - continua Lurati - è quello di portare entro la fine del

progetto almeno il 10 per cento dei 2'500 collaboratori interessati a scegliere forme di mobilità alternative all'uso dell'auto da soli. Avere 500 auto in meno sulle strade non sarebbe poca cosa. Questa azione è apprezzata anche dalle stesse aziende, che sono più sensibilizzate». I problemi principali con cui confrontarsi, ha aggiunto il municipale chiassese, sono tre: la viabilità - «per capirla bisogna vivere tutti i giorni nel Mendrisiotto» -, l'ambiente e la salute. Per risolverli, «la politica che può portare soluzioni con responsabilità è un certo peso finanziario, gli imprenditori e i collaboratori medesimi delle aziende devono lavorare su tre livelli».

### Sarebbe importante che altre zone del Ticino fecessero la loro parte per aiutare il Distretto

Balerna e Novazzano hanno più di un denominatore comune che li unisce. Oltre al comparto del Pian Faloppia (e alle potenzialità che potrebbero portare a ulteriori sviluppi e quindi a nuovi posti di lavoro) e all'essere interessanti realtà lavorative nei settori secondario e terziario, entrambi sono confrontati con il traffico parassitario. «La nostra realtà è quasi unica considerato che registriamo 20mila passaggi al giorno in centro paese, su quella che è la nostra

piazza - è il commento di **Luca Pagani**, sindaco di Balerna -. La stiamo riqualificando per moderare la velocità e dare maggiore spazio ai pedoni, ma è chiaro che se non ci saranno interventi sul numero di veicoli, il problema sarà risolto solo in parte». La centrale della mobilità comprensoriale «rappresenta un'offerta concreta per le aziende che sono già sul nostro territorio ma anche un atout per quelle che vorranno insediarsi». Anche Novazzano, fa presente il sindaco **Sergio Bernasconi**, «è molto tartassato dal traffico parassitario: da Bizzarone transitano tantissime auto di frontalieri con a bordo una sola persona». Questo «è un problema. Sarebbe importante che anche altre zone del Ticino facessero la loro parte per dare una mano al Mendrisiotto». Novazzano, fa sapere il sindaco, non esclude nemmeno la possibilità di «concedere qualche facilitazione, disciplinata da una specifica ordinanza, alle aziende che aderiranno al progetto».

Non è la prima volta che Balerna prova a dotarsi di un piano di mobilità aziendale. Come ricorda il municipale **Rolando Bardelli**, «qualche anno fa sono state coinvolte alcune aziende con più di 50 addetti, ma i risultati pratici sono stati scarsi». Quella in corso, per contro, «si presenta come un'ottima opportunità di mobilità aziendale per la quale il

Municipio di Balerna è ottimista e disposto a mettersi in gioco».

### A Mendrisio sei linee-navetta

Tutto nella città di Mendrisio è cominciato con un cellulare (meglio uno smartphone) e una applicazione pilota, MobAlt, capace di personalizzare un percorso casa-lavoro alternativo (almeno nel mezzo di locomozione). Un progetto ultimato a fine 2015 e innestato sull'iniziativa 'storica' di un drappello di industrie, oltre che espressione di una politica di mobilità aziendale che nel capoluogo ha conosciuto diverse declinazioni. Sta di fatto che, in questi anni, il seme ha portato dei frutti: da e verso la città, infatti, ora si contano sei linee-navetta transfrontaliere, complementari alle altre modalità di spostamento (dal mezzo pubblico all'auto condivisa). Navette modulate sulle necessità, quanto a capacità, e che coprono tutti i valichi, dal Comasco e dal Varese. Al momento, ci conferma **Davide Marconi** di Planidea, a usufruirne sono tra le 170 e le 180 persone. Un servizio apprezzato e che, sul tragitto, si ammicca, ora potrebbe agganciare pure la realtà economica del Basso Mendrisiotto, di strada per i bus aziendali che fanno la spola quotidianamente a cavallo del confine sud.