Politiche e interventi

Abbiamo osservato che i problemi di mobilità nel Mendrisiotto sono molto complessi e non ascrivibili a una o a più cause circoscritte, ma esito piuttosto di una serie di concause per cui vanno pensate politiche di intervento differenziate.
E' noto infatti che il traffico è solo la punta di un iceberg di contraddizioni che le città vivono, e che non esistono soluzioni univoche in grado di colpire e abbattere il problema: occorre mettere in campo un complesso di azioni che si rinforzino vicendevolmente. In questa sede si intendono proporre non alcuni interventi isolati, ma un insieme di misure, tutte singolarmente ampiamente condivise, che è indispensabile considerare nel loro insieme per ottenere qualche successo nel controllo del traffico.

Riteniamo innanzitutto che le tradizionali politiche fondate sulle modificazioni dell'o*fferta* - strade, parcheggi, aree pedonali , ecc. - vadano in gran parte affiancate da politiche basate sulla trasformazione della *domanda* che induce la produzione di flussi: più lunghe, più faticose, più impegnative, ma destinate a dare risultati la cui efficacia è crescente nel tempo; mentre quelle basate sulla sola trasformazione delle componenti dell'offerta di trasporto tendono sia saturarsi rapidamente, in quanto le nuove disponibilità messe in campo (soprattutto nuove strade) richiamano nuovo traffico, sia a richiedere continuamente interventi aggiuntivi, quelle relative alla domanda incidono in modo duraturo e progressivo sui comportamenti degli utenti.
Le politiche centrate sulla trasformazione della domanda hanno un obiettivo centrale: *ridurre, ridistribuire, selezionare*, *modificare* i flussi di traffico, in una parola "frantumare" la compattezza di tali flussi, rendendoli più compatibili con la città e con le caratteristiche della vita urbana.
Abbiamo qui identificato quattro modalità di politiche, *quantitative, spaziali, temporali, qualitative* a ciascuna delle quali è possibile associare delle tipologie di intervento che indicheremo specificatamente per il caso del Mendrisiotto: non tutti gli interventi sono rappresentabili graficamente, ad esempio, le politiche temporali non sono rappresentate ma la loro attuazione è però importante nell'economia

complessiva delle misure da mettere in campo; per alcuni quindi ci limiteremo a fornire delle indicazioni per la loro realizzabilità.

Le politiche *quantitative* servono a *ridurre* i flussi di traffico; è evidente che, poiché non si può contrarre la mobilità che è comunque una risorsa, si può soltanto agire su una diversa articolazione delle sue modalità di svolgimento, e si tratta della politica a parole più affermata dai piani di trasporto, vale a dire trasferire quote consistenti di movimenti dal mezzo privato a quello pubblico, consapevoli però che non basti incrementare l'offerta di trasporto pubblico ma che occorra proporre concreti vantaggi nel suo uso, come per altro si sta già facendo nel Mendrisiotto con il progetto Arcobaleno; occorre inoltre modificare le abitudini degli utenti agendo con incentivi quali che rispettando la regolarità dei tempi delle corse, garantiscano le coincidenze nei punti di interscambio, consentendo la velocità programmata dei mezzi pubblici tradizionali e favorendo l'uso di mezzi innovativi come i taxi collettivi o i minibus elettrici.
Un elemento di particolare importanza è rappresentato dalla presenza di interscambi adeguati tra mezzo privato e mezzo pubblico, in particolare in prossimità delle stazioni ferroviarie che rappresentano i nodi di accesso al territorio della più importante risorsa di trasporto pubblico intercomunale per le aree metropolitane, le ferrovie a cadenza comprensoriale.

Abbiamo osservato la carenza, nelle stazioni di Mendrisio, di Balerna, di Chiasso, dei parcheggi di interscambio (che devono addirittura essere prenotati) ed è possibile che in futuro l'uso della ferrovia sarà molto più intenso (ad esempio il trasporto su ferro potrebbe diventare l'alternativa, per tratte superiori ai 70 Km, degli acquirenti di auto elettriche).

In alcuni casi, in particolare a Mendrisio e Balerna, abbiamo osservato altresì la separatezza esistente tra la stazione ferroviaria e l'area urbana.

La **prima proposta** di intervento riguarda dunque proprio le stazioni ferroviarie, al fine di realizzare il migliore rapporto tra stazione, città, trasporto urbano, in particolare:

- intervenire con una riprogettazione del luogo stazione attraverso parcheggi di interscambio (vista l'insufficienza di spazi parcheggio in superficie): tali elementi potrebbero essere pensati con caratteri progettuali ricorrenti per le tre stazioni, così da favorire un "effetto continuità" tra i principali centri del Mendrisiotto;

La proposta è relativa ad una tipologia di parcheggio che, oltre a fornire un notevole numero di posti auto su una superficie sostanzialmente esigua (44 posti auto in 51,75 mq) fosse in grado di caratterizzare fortemente il territorio, partendo dal presupposto che un elemento verticale contribuisce a creare nuova centralità (come i campanili di una volta).

Si tratta di un parcheggio automatico multipiano ad ingombro ridotto realizzato con una struttura che ne enfatizza la funzione: già a distanza il parcheggio stesso comunica all'utente la disponibilità di posti: il parcheggio è realizzato con montanti ricoperti in laterizio che dialogano con gli edifici esistenti (a Mendrisio e a Balerna) e sostengono a sbalzo le vetture.

Le torri si colorano diversamente a seconda delle auto parcheggiate e mostrano chiaramente la disponibilità residua a parcheggio.

- **intervenire sul trasporto pubblico in prossimità delle stazioni**, innanzitutto per garantire le coincidenze degli interscambi per il trasporto pubblico già esistente, in secondo luogo per prevedere dei servizi di navetta, anche a chiamata, che favoriscano il collegamento tra la stazione e la città, in particolare a Mendrisio, al fine di massimizzare per la popolazione l'uso di questo mezzo di trasporto per gli spostamenti intercomunali: le navette potrebbero essere anche elettriche così da arricchire gli esperimenti pilota sui veicoli elettrici leggeri attualmente in atto nel comune di Mendrisio.

Le politiche *spaziali* servono a *ridistribuire* i flussi sulla rete, togliendoli dalle arterie più congestionate verso linee di deflusso più agevoli: si tratta di un tema risolvibile con segnaletica e sensi unici, ma che soprattutto richiama la necessità di trovare dei punti di incontro con le scelte strategiche di un piano generale degli insediamenti; bisogna cioè distribuire diversamente nella città e nell'area metropolitana attrattori e generatori di traffico, evitando che si localizzino in zone già sovraccaricate di funzioni o di insufficiente assetto viabilistico. In questo senso possono essere solo espresse delle raccomandazioni alle amministrazioni del Mendrisiotto per quanto attiene l'attenzione alle scelte localizzative in particolare di strutture fortemente generatrici di traffico, quali attività direzionali o centri commerciali, le prime da collocare solo dove esiste già trasporto pubblico, le seconde solo dove esistono adeguati svincoli con una viabilità automobilistica tangenziale o di scorrimento.
Per quanto riguarda segnaletica e sensi unici, **si avanzano alcune proposte concrete di separazione dei flussi di entrata e di uscita nei centri storici**, ove sia impossibile dirottarli integralmente su una viabilità tangenziale: in particolare si propone per Mendrisio di utilizzare il percorso attuale solo per l'ingresso nel centro, mentre il ritorno dovrebbe avvenire su altra strada, indicata in cartografia, per realizzare la quale è necessario progettare ex-novo solo piccoli elementi di raccordo tra pezzi di viabilità già esistente.
Un altro elemento di nuovo orientamento dei flussi viene progettato invece in una situazione completamente diversa, in corrispondenza di un nodo particolarmente trafficato della viabilità principale del Mendrisiotto, in località Madonna di Coldrerio, all'incrocio tra la strada Nazionale del Gottardo (Chiasso, Mendrisio, Lugano), quella per Coldrerio centro-Novazzano (sua perpendicolare) e quella per Stabio-Gaggiolo-Varese, incrocio oggi regolato, per le sole autovetture provenienti da Chiasso, da una semplice corsia con spartitraffico per la svolta a sinistra e dove si formano spesso delle code per effettuare tale svolta: **viene qui proposta la realizzazione di una rotatoria** (25 mt. largh. c.a.) che condizioni sia la circolazione stradale del nodo, sia la velocità di passaggio degli autoveicoli e la formazione di una corsia centrale ad un senso di marcia che dalla strada Nazionale sottopassi la rotonda (leggermente in rilevato) intersecando il tracciato viario per Stabio - Varese, consentendo una migliore fluidificazione della distribuzione dei flussi nelle diverse

direzioni e altresì un migliore uso da parte di chi deve attraversarlo a piedi, grazie al potenziamento e alla protezione degli attraversamenti pedonali attualmente mal segnalati; **la realizzazione di un sottopassaggio** (4,5 mt. h. c.a.) **e il contemporaneo innalzamento del sedime stradale** (rotatoria e strada Nazionale) è facilitata dal vario andamento altimetrico del terreno.

Le politiche *temporali* servono a *selezionare* i traffici secondo orari differenziati, curando di non sovrapporre le ore di maggior movimento per scuole, uffici, negozi; esistono in molte grandi e piccole città dei " piani degli orari": si può pensare di metterne allo studio uno anche per il Mendrisiotto, facendo intervenire al tavolo delle trattative gli esperti e i responsabili del traffico, organizzando i tempi della città in funzione delle esigenze di categorie diverse di utenti così che si producano flussi diversificati soprattutto in quelle che sono tradizionalmente le ore di punta e il cui arco di variabilità temporale potrebbe ampliarsi mentre l'intensità del traffico presente dovrebbe abbassarsi.

Le politiche *qualitative* intendono in qualche modo *riprogettare* i movimenti, e riguardano la possibilità di modificare l'andamento dei flussi, per una diversa qualità nel rapporto circolazione/vivibilità urbana, attraverso l'attuazione di quel complesso di interventi, progettuali appunto, che va sotto il nome di "moderazione del traffico"; ci sono parti della città, parti strategiche come "porte della città" in cui è indispensabile riprogettare e riqualificare il rapporto esterno/interno, mettendo in atto regole di scorrimento dei flussi e elementi di progettazione delle sedi stradali che riducano fortemente le velocità degli autoveicoli così da consentire una migliore fluidificazione veicolare in un tessuto urbano viabilisticamente ridisegnato.
Un esempio di **moderazione del traffico** viene applicato in corrispondenza della località di Stabio per quanto riguarda l'aspetto delle connessioni della strada che collega Mendrisio, Stabio e Varese, che in tale località presenta alcuni punti critici negli incroci alle vie di accesso al paese, in quanto strada caratterizzata da un forte transito per via del collegamento con la frontiera italiana nelle vicinanze di Varese: all'altezza di Stabio -Bagni (partendo da Mendrisio) questa strada ha una biforcazione che va ad attraversare il paese, come strada a forte caratterizzazione urbana, mantenendo però il ramo principale di collegamento all'esterno della località

stessa, svolgendo così funzione di tangenziale al paese; il collegamento tra la strada principale e la strada secondaria che attraversa Bagni e Stabio è assicurato da due incroci di tipo tradizionale, che per la loro conformazione presentano elementi di pericolosità soprattutto nelle fasi di svolta a sinistra sia per chi dalla strada principale vuole entrare in Stabio e Bagni, sia per chi da queste località vuole immettersi sulla grande arteria in direzione di Mendrisio (presenza di una leggera curva che riduce la visibilità, leggera discesa, provenendo da Mendrisio, che favorisce l'aumento di velocità dei mezzi in transito). Qui si propone la **sistemazione e la riqualificazione dei due incroci** descritti, **con canalizzazioni e spartitraffico**, proponendo altresì un **intervento di riqualificazione della strada urbana secondaria che collega il paese**, con provvedimenti di moderazione del traffico atti a garantire la **messa in sicurezza degli accessi alle residenze che su di essa si affacciano** e una buona convivenza tra movimenti pedonali e mobilità automobilistica.
Si sottolinea che una sistemazione analoga a quella per proposta per Stabio potrebbe essere indirizzata anche ad altre località del Mendrisiotto, in cui si tratti di ordinare e connettere viabilità automobilistica e viabilità a maggiore caratterizzazione urbana. Un intervento di risistemazione degli accessi si suggerisce in particolare per la zona adiacente al cimitero di Mendrisio che presenta elementi di difficoltà e di pericolosità.

Non esiste un'unica soluzione definitiva per il traffico, dunque, ma è sicuramente possibile individuare dei"nodi"problematici e degli aggregati di soluzioni tentative intorno cui potrebbero discutere, lavorare, progettare commissioni a ciò dedicate all'interno delle pubbliche amministrazioni, così da mettere in campo, piuttosto che un solo grande intervento o cento tamponamenti, alcune azioni strutturate facenti capo anche a responsabilità diverse, in particolare per quanto riguarda non solo i trasporti, ma gli insediamenti e la loro localizzazione, i tempi e la loro diversificazione, i progetti specifici su tratte di viabilità.