

**Inaugurazione prolungamento linea 31 Tenero-Brere**  
**Intervento del Consigliere di Stato Marco Borradori**  
**Direttore del Dipartimento del territorio**  
**27 ottobre 2004, Tenero**

---

Chi segue gli avvenimenti cantonali sa quanto il settore che dirigo sia messo sotto pressione dalle ricadute negative sul traffico e la qualità di vita con cui stiamo facendo attualmente i conti nelle vicinanze di alcuni grandi centri commerciali - in particolare, sul Pian Scairolo nel Luganese e nel comparto di S. Martino a Mendrisio. Questo spiega la mia presenza qui.

La mia attenzione nei confronti delle infrastrutture suscettibili di indurre movimenti di traffico - i grandi attrattori di traffico - è quindi molto alta. Per questo, è con grande soddisfazione che vi annuncio una prima a livello ticinese: oggi, infatti, insieme al nuovo centro commerciale inauguriamo anche una nuova linea di autobus: o meglio, il prolungamento della linea 31 delle FART fino a Tenero-Brere, che sarà finanziata in collaborazione fra Cantone e gruppo Coop. Una tratta che ho voluto, simbolicamente, percorrere questo pomeriggio, nell'ultima parte del mio tragitto partito da Bellinzona.

Nel comparto che si estende da Minusio a Tenero ci sono numerosi e importanti insediamenti residenziali, strutture sportive, di svago e, adesso, c'è anche il nuovo centro del gruppo Coop. L'estensione della linea 31 allaccia dunque al trasporto pubblico un significativo bacino d'utenza. Complessivamente, il numero di potenziali utenti si iscrive nell'ordine dei 530 passeggeri al giorno. A questi va ad aggiungersi la domanda generata dal nuovo complesso commerciale.

Nel quadro di una convenzione sottoscritta con il Cantone e l'Associazione Traffico e Ambiente, Coop si è impegnata a versare 300mila franchi quale contributo straordinario per l'esecuzione delle infrastrutture legate al trasporto pubblico, e a coprire l'eccedenza dei costi di gestione corrente della linea 31 fino a un importo di 60mila franchi all'anno, per una durata di 5 anni.

In base alla convenzione, questo contributo verrà in seguito ridefinito per un ulteriore periodo di 15 anni, sulla base dei risultati ottenuti, e comunque non potrà essere inferiore a 40mila franchi.

Si tratta, insomma, di una forma di collaborazione che ha permesso di tenere conto al meglio di tutti gli interessi in gioco: quelli del cliente del centro commerciale; quelli dei trasporti pubblici del Locarnese - poiché il progetto è stata l'occasione per rivedere la gestione dei mezzi a est dell'agglomerato di Locarno e garantire un migliore servizio; quelli economici e finanziari - poiché la nuova infrastruttura assicurerà oltre 200 posti di lavoro e importanti entrate fiscali agli enti pubblici; e, infine, quelli ambientali.

La mobilità non crea, infatti, solo libertà di movimento, ma anche problemi legati al crescente carico ambientale, all'intasamento delle strade, al consumo energetico e territoriale. Per superare tali difficoltà, che hanno assunto un carattere preponderante in particolare a cominciare dagli anni Novanta, il Cantone ha messo a punto un nuovo orientamento pianificatorio e ha realizzato progressivamente una serie di soluzioni sul piano operativo.

La strategia, ispirata alla complementarità dei diversi mezzi di trasporto, si basa su tre elementi di fondo:

- l'elaborazione dei Piani regionali dei trasporti, intesi come approccio metodologico innovativo;
- la presa in considerazione di tutti i mezzi di trasporto e l'integrazione della pianificazione del territorio e della protezione ambientale nella procedura di ricerca e definizione delle soluzioni, ovvero il cosiddetto "nuovo approccio multimodale e interdisciplinare";
- l'istituzione delle Commissioni regionali dei trasporti.

In questo contesto, assumono grande importanza i tracciati della rete stradale, la scelta dei mezzi pubblici su gomma e su rotaia, l'orientamento delle piste ciclabili e l'individuazione dei punti d'interscambio (P+R), come pure la definizione dei principi di gestione dei posteggi.

L'obiettivo finale è quello di creare vere e proprie reti e catene di trasporti, per favorire il più possibile la libertà di movimento, approfittando appieno della complementarità tra i diversi mezzi: auto, bus, eccetera.

**Nel comprensorio del Locarnese e Vallemaggia** sono già stati realizzati diversi interventi che illustrano in maniera pratica questa strategia, adottata sia nel campo del traffico stradale privato, sia nel settore dei trasporti pubblici.

L'esempio più emblematico è sicuramente rappresentato dalla galleria Mappo-Morettina. Per quanto riguarda invece gli **interventi nel settore dei trasporti pubblici**, è stata ristrutturata e potenziata la rete urbana, sono stati adattati in maniera mirata i percorsi suburbani, è stato reso operativo il punto nodale della stazione FFS di Locarno, sono stati rivisti e migliorati gli orari e le frequenze dei collegamenti.

Venendo al **comparto di Tenero**, gli interventi messi in atto toccano un po' tutte le tipologie della mobilità.

Penso in particolare:

- alla messa in rete dei percorsi ciclabili che portano alla passerella, ai campeggi, a Mappo e a Locarno;
- alla strada pedonale in riva al lago, che conduce verso Locarno;
- al nodo d'interscambio FFS di Tenero, che contribuisce fortemente a migliorare le infrastrutture ferroviarie, garantire la sicurezza degli utenti dei vari mezzi di trasporto, come pure creare un terminale per i bus in funzione dell'uso dei treni.

La ristrutturazione di questo punto nodale costituisce inoltre un elemento importante del sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia, in fase di progressiva attuazione.

Personalmente, mi auguro che iniziative di questo genere - basate anche sul coinvolgimento diretto del privato, in questo caso il gruppo Coop - possano moltiplicarsi sul nostro territorio, nel quadro dello

sviluppo sostenibile, a sostegno di obiettivi superiori, quali la crescita della nostra economia locale e regionale, e la protezione dell'ambiente.