

Spett.
Commissione intercomunale dei trasporti (CIT)
del Locarnese e Vallemaggia
Via F. Rusca 8
Casella postale 323
6601 Locarno

cit@locarnese.ch

Bellinzona, 28 novembre 2024

Programma d'agglomerato del Locarnese di quinta generazione (PALoc5)

Gentili Signore, Egregi Signori,

L'ATA Associazione traffico e ambiente è attiva da quasi 40 anni in Ticino per promuovere una mobilità più sostenibile e una migliore qualità della vita per tutti. Abbiamo perciò sempre avuto un occhio di riguardo anche per gli agglomerati del nostro Cantone e quindi pure per quello del Locarnese. Di conseguenza, in questo documento, desideriamo presentarvi le nostre osservazioni e proposte.

Premessa

Il rapporto descrive nuovamente processi e condizioni quadro noti e in buona parte non direttamente promossi dai precedenti PALoc. Molte misure sono state implementate precedentemente o sono state promosse, progettate o implementate da altri enti (vedi orario 2021, fermata FFS Minusio).

Come già segnalato nelle precedenti prese di posizione per il PALoc3 e il PALoc4, anche nel PALoc5 mancano diverse misure fondamentali per raggiungere gli obiettivi, mancano certezze che le misure vengano poi realmente realizzate, in particolare a livello comunale.

Nel rapporto manca un'analisi puntuale delle numerose critiche contenute nel rapporto della Confederazione al PALoc4, ma si insiste nel sopravvalutare il Rapporto della Confederazione sul PALoc4, che ha assegnato il minimo dei punti per mantenere la sufficienza e garantire il finanziamento federale perdendo 2 punti per rapporto al PALoc2 e al PALoc3.

Ottenere il sussidio del 40% è il minimo previsto per PA poco costosi.

Ci sembra che dalle diverse considerazioni su quanto fatto finora (e che troviamo nel Rapporto in esame), vengano considerate anche misure non promosse dai PALoc, ma implementate grazie ad altre basi legali superiori. Traspare inoltre un'insufficiente comprensione degli obiettivi del Programma dei trasporti d'agglomerato da parte della CIT e degli operatori tecnici, con le conseguenze che conosciamo, sia a livello d'interventi che d'investimenti.

"Attraverso il PTA la Confederazione promuove una pianificazione coerente dei trasporti e degli insediamenti negli agglomerati."

Approccio sui posteggi

Riteniamo molto carente l'approccio sui posteggi: di nuovo non si entra nel merito sulla gestione dei posteggi, declamando ripetutamente il Regolamento Cantonale:

"Il Rcgp è pertanto lo strumento principale per contenere il numero di posteggi negli agglomerati."

Ignorando però la questione dei posteggi residenziali di competenza comunale. Posteggi residenziali che, nel Rapporto, non vengono analizzati né tantomeno quantificati, pur essendo in crescita e pur rappresentando di gran lunga i più numerosi delle tre categorie, e quindi la più importante fonte di Trasporto Individuale Motorizzato (TIM).

A pag. 69 si dice che "Negli ultimi anni, tutti i Comuni dell'agglomerato del Locarnese hanno introdotto una strategia rigorosa per regolamentare il parcheggio su suolo pubblico e limitare l'uso del Trasporto Individuale Motorizzato (TIM) per gli spostamenti di utilità". Non vediamo queste strategie per "limitare l'uso del TIM" e ci sembra che lo studio commissionato dalla Città di Locarno al progettista CIT Ing. Allievi non arrivi alle stesse conclusioni (v. anche autosilo Balli). Inoltre nel Rapporto non si parla affatto dei nuovi autosili pianificati dalla Città di Locarno e nella tabella 12 con l'elenco dei posteggi pubblici si può leggere che si prevede perfino un aumento del numero dal PALoc4 al PALoc5. Non si capisce quali nuovi posteggi pubblici siano considerati e perché dovrebbero crescere di numero.

Inutili i numerosi riferimenti nel Rapporto alla tassa di collegamento, nel frattempo seppellita e non ci sembra particolarmente sostenuta dalla CIT (non abbiamo notato alcun intervento in favore).

Lo sviluppo ci sembra in contraddizione con quanto elencato tra le misure TIM strategiche:

- lo sviluppo di una strategia di gestione dei posteggi su suolo pubblico implementata dai vari Comuni e la prevista attuazione della gestione cantonale dei posteggi privati, che forniscono le premesse per un concreto contenimento del TIM.

Scorrendo il Rapporto, la questione posteggi non è affrontata concretamente, non c'è un'analisi numerica seria, non c'è nessun obiettivo né tantomeno si propongono misure concrete per affrontare il problema.

Per quanto riguarda i posteggi P+R si menziona che "A livello di uso ed occupazione effettiva da parte dell'utenza, l'osservazione in loco ha rivelato che i posteggi P+R esistenti hanno ancora una capacità sufficiente per accogliere ulteriori utenti." A Riazzino non ci sembra il caso (posteggio sovente pieno!), mentre a Intragna il progetto di terzo binario prevede addirittura di fare sparire i posteggi P+R!

Sviluppo centripeto

Dubbi sorgono pure sull'attuazione del concetto di sviluppo centripeto (termine che appare oltre 20 volte nel rapporto) e che la CIT sembra usare come misura portante del PALoc5. Indubbiamente lo sviluppo centripeto è di fondamentale importanza per evitare un'urbanizzazione dispersiva che aumenta il TIM e ostacola il TP. I Comuni avrebbero dovuto implementarlo nei PR da tempo (vedi scheda R6), ma in Ticino siamo ormai in alto mare malgrado la modifica della LPT risalga al 2014. Nel frattempo si continua a edificare in modo diffuso come prima, ignorando lo sviluppo centripeto.

Aumento del TIM

Nel rapporto si parla di un forte aumento, fino al 2040, del TIM lungo gli assi principali: "un aumento generalizzato del carico veicolare lungo gli assi principali di transito in ambito urbano (quantificato tra +6% e +12% rispetto alle proiezioni formulate nel 2017), quale conseguenza dell'evoluzione della popolazione e dei posti lavoro, ma anche dell'adozione diffusa di misure di moderazione nei quartieri (messa in atto del modello UPI 50/30)". Uno sviluppo che ci sembra in controtendenza con quanto si vuole raggiungere grazie al potenziamento del TP su gomma, della ferrovia e della mobilità dolce.

Si giustifica la crescita con l'evoluzione della popolazione che sappiamo non essere tale e oltretutto non nella fascia d'età attiva nel mondo del lavoro, ma piuttosto nella fascia over 65. Non si analizzano il potenziale del telelavoro e del carpooling, ma nemmeno del TP che, proprio con l'orario 2021 basato sull'apertura della galleria di base del Ceneri, si sta sviluppando fortemente soprattutto nel Locarnese (ricordiamo che il tasso di motorizzazione è sceso di ben 16 punti a 583 automobili per 1000 abitanti e si trova ormai esattamente a metà strada tra la media Cantonale di 626 e la media Svizzera di 540).

Zone 30

Si dice a pag. 87 che "si intravede la necessità di completare la diffusione di misure di moderazione e di limitazione della velocità nei quartieri, già ben estese in tutto l'agglomerato, nello specifico occorre consolidare il concetto UPI 50/30, così da spostare il flusso di veicoli in transito sugli assi principali (a orientamento traffico) e riservare la rete viaria secondaria per le esigenze locali e dei vettori di mobilità sostenibili".

Riteniamo che si debba andare oltre il concetto UPI 50/30, che tra l'altro sta portando ad allargamenti di strade Cantionali e restringimenti di marciapiedi (vedi sistemazione Tenero) e affrontare l'opportunità dell'introduzione del limite di 30 km/h negli abitati laddove esiste una strada di circonvallazione.

Trasporto pubblico (TP)

Come anticipato, il TP in Ticino e nel Locarnese sta finalmente vivendo un notevole incremento dell'utenza che va sostenuto con miglioramenti puntuali così come proposto nel PALoc5. Riteniamo quindi senz'altro giustificate le varie proposte. Sicuramente fra gli interventi da

attuare il più presto possibile vi sono:

- nuova linea circolare Locarno FFS Monti Orselina
- estensione autoservizio Collina Cugnasco Gerra
- nuovo autoservizio Intragna Losone/Ascona
- nuova Fermata Ronchini

Per quanto riguarda l'aumento di cadenza della linea 311, assolutamente giustificato e necessario, riteniamo che sia possibile effettuarlo da subito: per garantire la frequenza del quarto d'ora si potrebbero p.es. immaginare delle corse aggiuntive perlomeno negli orari di punta su percorsi ridotti quali p.es. Riazzino-Giubiasco (coincidenze con linee Tilo). Riteniamo comunque utile mantenere un collegamento diretto (perlomeno con cadenza semi-oraria) fra Bellinzona e Locarno, per cui siamo scettici in merito all'ipotesi (menzionata in priorità B) che prevederebbe l'attestamento della Linea 311 a Tenero visto il prolungamento della linea 7. Interessante e condivisibile anche l'approccio transfrontaliero con la proposta di un nuovo autoservizio transfrontaliero Verbania/Pallanza-Locarno, nonché di un nuovo servizio di trasporto pubblico lacuale.

Oltre a quanto sopra, riteniamo possa essere opportuno:

- valutare il potenziale di servizi su domanda, del tipo Verzasca Mobile, in altri comparti del Locarnese (p.es. Centovalli e zone collinari),
- potenziare l'offerta sulla linea TILO Cadenazzo-Luino (attualmente a cadenza bioraria).

Con l'aumento della cadenza sulla S20 (terzo binario completo Bellinzona) occorrerà migliorare la capacità dell'intera linea Locarno-Bellinzona, che in parte è rimasta a un binario. Riteniamo quindi utile il raddoppio del binario tra Tenero e Gordola (ponte Verzasca) e del tratto fra Riazzino e Contone (ponte Ticino).

Non si menziona il collegamento internazionale Locarno-Domodossola, che sul lato italiano ha visto degradare la qualità dell'infrastruttura al punto che la durata del percorso si è allungata oltre all'ora e 50, rendendola sempre meno attrattiva come collegamento Ticino-Vallese/Berna. Collegamento internazionale che, per tempi di percorso e orari, non viene purtroppo utilizzato dai peraltro numerosi frontalieri che attraversano il confine giornalmente alla dogana stradale di Camedo.

Mobilità dolce

Premessa: preferiamo usare questo termine più positivo per rapporto al termine di Mobilità lenta (ML), considerato che negli agglomerati la mobilità ciclabile non è particolarmente più lenta di quella motorizzata classica.

In generale sosteniamo le diverse misure proposte che tendono a sviluppare la rete ciclabile già prevista nei PA precedenti.

Importante è la realizzazione del percorso pedonale lungo la riva Minusio-Tenero, lascia perplessi il costo di 4.6 mio, considerato che si tratta di una passeggiata pedonale da sistemare per permettere il transito a persone con disabilità.

Siamo perplessi che s'insista sulla soluzione riproposta per il sottopassaggio a Muralto/Rabissale: riteniamo che occorra trovare un percorso che sfrutti il ponte sopra la ferrovia, cento metri a est.

Vi ringraziamo già sin d'ora per la lettura delle nostre osservazioni e per l'attenzione che dedicherete alle nostre considerazioni. Restiamo volentieri a disposizione per ulteriori chiarimenti e, nell'attesa di un vostro riscontro, vi salutiamo cordialmente.

Per l'ATA Associazione traffico e ambiente



Bruno Storni

Presidente ATA Svizzera italiana



Fabio Bossi

Responsabile regionale ATA Svizzera italiana