

Spett.
Commissione Intercomunale dei Trasporti
del Locarnese e Vallemaggia (CIT)
Via Rusca 8
6601 Locarno

**Piano d'agglomerato del Locarnese di terza generazione:
osservazioni dell'Associazione traffico e ambiente, Sezione della Svizzera italiana**

Stimate Signore, egregi Signori,

con la presente il Comitato dell'Associazione Traffico e Ambiente della Svizzera Italiana (ATA) risponde alla consultazione sul programma d'agglomerato del Locarnese di terza generazione (PALoc 3), documento edito dalla Commissione Intercomunale dei Trasporti il 22 marzo 2015.

**1. Fattibilità alla luce delle esperienze fatte col Piano dei Trasporti del 1995 e col PALoc 2 del 2011;
fattibilità finanziaria**

Iniziamo la nostra presa di posizione con una considerazione di fondo sulle possibilità e volontà d'attuazione di questo nuovo programma d'agglomerato alla luce delle esperienze passate con i due (PTLVM e PALoc 2) precedenti.

In particolare occorre premettere che questi strumenti di pianificazione mirati anche alla gestione della mobilità funzionano solo se tutte le misure previste nei singoli piani vengono realizzate. Basta un elemento non attuato e i benefici degli altri vengono a cadere, è come coibentare un edificio e lasciare le finestre aperte. Ne parliamo perché purtroppo la completezza nell'attuazione delle misure non è stata il caso del PTLVM e sembra non esserlo anche per il PALoc 2.

Ad esempio, misure previste nel PTLVM come la chiusura dell'attraversamento Città Vecchia a Locarno, mai attuata, o la gestione dei posteggi che ha addirittura visto derive in senso contrario, con diversi Comuni che in questi anni hanno accresciuto il numero anche senza rispettare elementari norme legislative il numero dei posteggi, (Tenero, caso Coop, zona via Brere; Gordola, Posteggio Regazzi, e altri). Anche l'ARE nella valutazione del PALoc 2 ha segnalato l'assenza di misure di regolamentazione e gestione dei posteggi.

Purtroppo anche nel PALoc3 non constatiamo la dovuta attenzione su questo importante elemento per la gestione della mobilità nell'agglomerato, la misura TIM26 non sembra molto convincente.

Con questa premessa vogliamo ribadire che le costose operazioni pianificatorie in corso con il PALoc3 hanno un senso unicamente se poi verranno realizzate coerentemente e se si recuperano anche quelle pendenti da progetti precedenti, ma non riprese nel PALoc 3.

Poco opportuna in questo senso è l'affermazione nel capitolo 1, Sintesi, che recita «Il Paloc 3 è stato sviluppato in linea con gli indirizzi del primo PA presentato nel 2011 nell'ambito del PALoc 2, poi ripreso nel PD (scheda R/M 2) e valutato positivamente dalla Confederazione. La quale ha stanziato un contributo finanziario del 40% per le opere considerate cofinanziabili. Dal 2014/15 alcune misure sono già state concretizzate ed altre sono in fase di progettazione avanzata per poi passare alla realizzazione».

Palesi sono già ora i ritardi nell'attuazione di due delle tre principali opere previste in priorità A del PALoc2, cioè la realizzazione della fermata TILO a Minusio e la sistemazione della Fermata FFS di Muralto, opere che figuravano già nel PTLVM del 1995, ma che alla vigilia dell'apertura della Galleria di Base del San Gottardo

sono rimaste sulla carta. La stazione di Muralto rappresenta veramente un cattivo biglietto da visita della Regione Locarnese per il 1° giugno 2106 con l'inaugurazione del «tunnel ferroviario più lungo del mondo».

Da notare che alla pagina 53 il PALoc3 ribadisce (purtroppo di nuovo a livello declamatorio) che «La stazione ferroviaria di Locarno-Muralto è il nodo strategico del trasporto pubblico per tutto l'agglomerato». A conferma della scarsa determinazione nell'attuazione dei piani precedenti, vediamo che l'evoluzione del TIM negli anni post PTLVM è stata nettamente superiore a quella del TP e ha portato in pochi anni al riconosciuto stato di saturazione della galleria di circonvallazione Mappo – Morettina, senza ridurre il traffico di superficie come prevedeva la variante gamma del PTL.

Deludenti sono i dati esposti alla pag 52, capitolo 4.4 La mobilità nel Locarnese, con il 67 % degli spostamenti da TIM, mentre il trasporto pubblico rimane tra il 5% (relazioni interne all'agglomerato) e il 10% (spostamento di scambio da/verso l'esterno).

Fortunatamente la mobilità lenta raggiunge livelli soddisfacenti del 35% (relazioni interne all'agglomerato) e 27% (relazioni esterne), grazie soprattutto a infrastrutture realizzate nel passato remoto, ante PTLVM, per es. Nuovo ponte Maggia 1975 o Via alla Riva Minusio, dati comunque in media con gli altri agglomerati.

Anche la questione finanziaria non è chiara, non essendoci riferimenti a quanto previsto e «realizzato» nel PALoc 2, né tantomeno sui costi delle 85 misure vecchie e nuove esposte nel documento Paloc 3.

2. Alcune considerazioni puntuali su singole misure

I tempi molto ristretti per l'esame dei documenti e la presentazione delle osservazioni non ci hanno permesso una disamina approfondita di tutte le 85 misure presentate, ci limiteremo di conseguenza ad esporre le nostre osservazioni su una parte di esse. I tempi ristretti, in cui si accavallano le consultazioni sui programmi d'agglomerato, mettono a dura prova anche un'associazione come la nostra, figuriamoci i singoli Cittadini! Evidentemente in queste condizioni la partecipazione della popolazione, prevista dalla legge nei processi pianificatori, diventa solo formale e non più sostanziale.

2.1 Misure per il paesaggio

L'ATA non intende approfondire le scelte esposte nelle misure «Paesaggio», tutte pianificate con orizzonti temporali 2023-2026, misure che comunque danno una buona descrizione della ricchezza a livello paesaggistico dell'agglomerato Locarnese, paesaggi che andrebbero promossi e valorizzati ponendo l'accento su una mobilità per accedervi di tipo sostenibile.

A livello di mobilità concordiamo con il concetto generale esposto nella Misura PA9, «Valorizzazione dei corsi d'acqua come elementi strutturanti il paesaggio», attraverso «la valorizzazione della rete di percorsi pedonali Lago-collina-aree verdi-insediamenti», come pure la misura PA8, «Progetto Riva Lago Gambarogno», che propone la realizzazione di una passeggiata a lago.

Quanto alla misura PA2, «nodo TILO e relazioni con l'area di Rivapiana», non possiamo che sostenere questi aspetti a promozione di questa nuova fermata TILO da tempo attesa.

2.2 Misure per i trasporti pubblici

In generale, sebbene numerose singole misure trovino la nostra approvazione, riteniamo che a livello metodologico il PALoc 3 manchi di obiettivi quantitativi, ad esempio numero di utenti che si vuole trasferire sul TP, oppure la ripartizione modale.

Già ora, sebbene con una ripartizione modale chiaramente insufficiente, il servizio TILO da e per la stazione di Muralto, con una cadenza di 15 minuti negli orari di punta mattutini e serali, registra il tutto esaurito.

Riteniamo che vada fatta un'analisi più approfondita dei flussi di passeggeri attuali sui vari vettori del TP, confrontati con gli obiettivi di mobilità del Paloc 3 (quantificazione che non abbiamo trovato nel rapporto) e delle conseguenti soluzioni, analisi quantitativa che andava presentata a sostegno e verifica del dimensionamento delle varie misure TP.

Per il quartiere di Solduno si dovrà prevedere un adeguato compenso per l'eliminazione dell'autoservizio Linea 1, che viene dirottato sul nuovo Ponte Maggia. Quanto proposto in alternativa va quantificato.

Da mantenere un collegamento come l'attuale 311 che collega i comuni della periferia est (Cugnasco) con il quartiere FEVI (Scuole). Per esempio creare una linea unica Brissago Bellinzona unendo la 311 con la 316.

A livello infrastrutturale riteniamo vada valutata seriamente una nuova fermata TILO «Gerre di Sotto» che non troviamo nel rapporto né nelle misure allegate.

Manca pure la richiesta di un tunnel ferroviario per merci nel Gambarogno per scaricare dai convogli merci la litoranea e mantenere spazi per TILO. (Vedi proposta ATA 2014, allegato 2)

2.2.1 Misura TP Cmp 1.B: Riorganizzazione del nodo intermodale alla stazione FFS di Locarno Muralto

Misura attesa da tempo, ma descritta in modo troppo generico. Mancano cifre sugli stalli protetti per le biciclette, il numero e l'organizzazione delle fermate d'autobus, dei posteggi park&ride, ecc.

Salutiamo l'inserimento della misura dalla seconda tappa (PALoc 2) nelle misure lista A.

2.2.2 Misura TP 3.1: Potenziamento della ferrovia Locarno-Camedo.

L'orizzonte temporale > 2'026 è troppo lontano. Proponiamo di anticiparla perlomeno in priorità B. Inoltre, andrebbe migliorato tutto il servizio Locarno-Domodossola, come da proposta ATA, riducendo i tempi di percorrenza da 110 minuti a 90 minuti.

Da valutare un servizio a cadenza ai 15 minuti Locarno–Ponte Brolla (ev. Cavigliano).

2.2.3 Misura TP 3.4: Potenziamento delle linee bus regionali; linea 31 Locarno-Bellinzona

Misura non chiara, in particolare l'attestamento in Via della Pace o a Riazzino. Da valutare una linea unica 318 -311

2.2.4 Misura TP 4.1: Potenziamento dell'offerta TP su gomma; prolungo linea verso Losone e Gordola

Misura da chiarire, e in parte da anticipare (vedi prolungamento verso Gordola, attuabile da subito, come da nostra proposta del novembre 2014).

2.3. Misure per la mobilità «lenta»

Misure in generale condivise, non approfondibili, anche perché manca una qualsiasi stima o definizione dei costi. Senza queste premesse, non possono essere considerate realisticamente.

2.4. Misure inerenti il traffico individuale motorizzato (TIM)

Negli ultimi 50 anni il traffico stradale è costantemente aumentato. Non si costata alcuna inversione di tendenza. Al contrario: dopo un appiattimento della crescita negli anni 90 del secolo scorso, dopo il 2000 si registra un nuovo aumento. Questa tendenza generale in Svizzera è ancora più marcata in Ticino, dove molti assi stradali registrano ormai intasamenti quotidiani. A parte alcune eccezioni, dove ora v'è concordanza su un progetto (per es. A2 - A13), questa tendenza non andrebbe rafforzata con eccessivi interventi di

potenziamento della rete stradale. È comunque bene tener presente che le infrastrutture influenzano la scelta del mezzo di trasporto.

2.4.1. Misura TIM CmP 2: Porta Est – Tenero (comparto ex cartiera)

È la misura più critica e contraria ai principi enunciati dal Piano d'agglomerato, in particolare al declamato sviluppo centripeto. Critico anche per la sua ubicazione, che già per la sua stessa definizione «PORTA» avrà effetti sulla viabilità, in un punto delle rete stradale cantonale già al limite della saturazione: la Galleria Mappo Morettina e il relativo accesso sul lato est.

Più che di riqualifica di un comparto, si tratta di un degrado; si tratta di fatto di un ampliamento di un centro commerciale già di notevoli dimensioni e con relativo incremento del TIM. È una pianificazione del territorio alla vecchia maniera, secondo il concetto con i grandi centri commerciali (grandi generatori di traffico) in periferia, dotati di grandi superfici per posteggi gratuiti, a discapito delle attività commerciali nei Centri urbani e della mobilità.

Conveniamo che la sistemazione (potenziamento) stradale di Via Brere e Via Ressighe renderà più fluido il traffico su questi due tratti, compromessi dall'ingente traffico generato dall'attuale centro commerciale. Nel contempo, il potenziamento del citato centro commerciale, previsto nel concetto di «Porta EST - sviluppo comparto Ex Cartiera», attirerà giocoforza più TIM, con pesanti conseguenze per la A13 e l'accesso alla Galleria Mappo Morettina medesima.

Il comparto «ex Cartiera» va sviluppato senza un aumento dei posteggi, già presenti in numero eccessivo sia nell'attuale centro commerciale sia in tutta l'area di Via Brere (Centro Sportivo Nazionale, ecc), sfruttando appieno la vicinanza al nodo TILO di Tenero e della linea urbana 1 su Via Brere.

2.4.2 Misura TIM 17: Galleria Moscia - Acapulco

Misura estremamente pesante dal punto di vista finanziario per rapporto ai benefici che porterebbe e oltretutto giustificata in modo contraddittorio per problematiche di instabilità geologica: effettivamente, se così fosse, non si capisce perché venga mantenuta l'abitabilità degli edifici che si trovano su questo tratto e come mai si voglia poi mantenere l'attuale litoranea per il servizio alle proprietà private e per il collegamento ciclabile/pedonale Ascona-Porto-Ronco.

Riteniamo che una sistemazione della litoranea con allargamenti sia la soluzione di più facile e di rapida attuazione per rapporto alla costosa costruzione di una galleria e la conseguente gestione e manutenzione di due strade, l'una in Galleria e l'altra a cielo aperto.

Ci sembrano pure esagerate le affermazioni sulle gravi ripercussioni sul traffico, con congestionamenti repentini su tutto l'agglomerato del Locarnese, avvenute a causa di scoscendimenti di materiale sulla strada in questione.

Inoltre la declamata instabilità geologica non sembra frenare lo sviluppo edificatorio su questo tratto stradale, che vede sempre nuove costruzioni di standing molto elevato. Riteniamo che sia possibile controllare e mettere in sicurezza eventuali punti critici della parete rocciosa, come avviene in molte altre parti del Cantone.

La misura proposta chiaramente non soddisfa neanche lontanamente i criteri costo/benefici dell'ARE e potrebbe ridurre il grado di sussidio all'interno PALoc 3.

2.4.3 Misura TIM 19: Riorganizzazione della viabilità e del nodo intermodale di Ponte Brolla

La misura sembra interessante nella sua concezione di valorizzazione di un nodo d'interscambio TIM/TP o TP gomma/TP ferrovia per le relazioni Valle Maggia - agglomerato. Mancando, come per tutte le altre

misure, un'analisi quantitativa sui flussi di traffico, chiediamo di giustificare/rivedere il numero di posteggi (40) e di valutare il potenziamento del servizio Ferroviario per un cadenza ai 15 minuti tra Locarno e Ponte Brolla (ev Cavigliano), rivalutando il tratto ferroviario della Centovallina a livello di un tram.

L'eventuale allargamento del ponte dovrà considerare il particolare, spettacolare paesaggio delle gole della Maggia.

2.4.4 Misura TIM 26: Attualizzazione del censimento e sviluppo della strategia di gestione posteggi pubblici

Misura richiesta dall'ARE che andrebbe ampliata all'offerta di posteggi privati e con definizione di obiettivi, anche in considerazioni della pianificazione di piani di quartiere o zone di PR senza posteggi.

Ringraziandovi per l'occasione di esprimerci sul Piano d'agglomerato del Locarnese di terza generazione, vi preghiamo di gradire i nostri migliori saluti.

Associazione traffico e ambiente

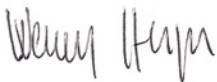
Sezione della Svizzera italiana



Bruno Storni

Membro del Comitato ATA-SI

Trasmesso su incarico del Comitato ATA-SI da



Werner Herger

Segretario ATA per la Svizzera italiana

Riferimenti:

Comparto ex cartiera Tenero:

http://www.ata.ch/fileadmin/user_upload/Italiano/Immagine/Studio_trasporti_publici/Locarnese/comparto_a_rischio_mobilita.pdf

Allegati:

Cap. 9 dello studio ATA-MRS Partner sui trasporti pubblici in Ticino: La Centovallina

Cap. 3: Gambarogno (galleria Tamaro)