



CNPV-M



PALoc4 complementi a quanto inviato dalle singole Associazioni

1) Forma e struttura documento

Il documento è composto da 5 fascicoli separati: Rapporto esplicativo e 4 fascicoli per le singole misure: Paesaggio (P) Insediamenti (IN) Trasporto pubblico (TAP), Trasporto individuale motorizzato (TIM), Mobilità lenta (ML). Totale 224 pag.

La struttura del Rapporto esplicativo PALoc4 si differenzia totalmente da quella di PALoc3, introducendo diversi nuovi capitoli ciò che rende laborioso trovare e confrontare le informazioni.

Nel documento mancano i seguenti elementi:

- a) la scheda ricapitolativa delle misure (con relativa sigla) accolte dalla Confederazione (quindi a beneficio del credito specifico) nei PA precedenti.
- b) l'indicazione delle misure realizzate, quelle ancora in corso e quelle modificate e/o annullate.

2) Metodologia

Impostazione/redazione: il rapporto esplicativo mescola i livelli gerarchici di informazione, appesantendo e rendendo ridondante la lettura¹.

SI auspica una struttura diversa:

- Corpo principale: Indice capitoli, Introduzione generale
- Singolo capitolo: introduzione, informazione essenziale riguardante il tema trattato, sintesi e risultati di analisi/approfondimenti, risultati, Conclusioni
- Corpo allegati: approfondimenti e analisi di dati, risultati raccolta dati.

Strategia²: formulazione vaga in particolare in relazione a:

Obiettivi³: gerarchia e formulazione

Nel documento si parla di obiettivo in senso lato: obiettivi strategici, o. di fondo, o. prefissati senza operare distinzione gerarchica: Finalità, obiettivo generale, obiettivi operazionali, obiettivi operazionali specifici. Nel documento di parla di "favorire il raggiungimento degli obiettivi" senza indicare in termini operazionali: cosa/performance, condizioni e criteri di valutazione⁴ che consentano di valutare oggettivamente il loro raggiungimento.

Schede Misure

Assente nelle singole schede l'indicazione dell'obiettivo operativo specifico perseguito dalla Misura (ciò obbliga ad andare a cercare l'informazione nel Rapporto esplicativo).

Alla difficoltà di orientamento si aggiunge il cambiamento di denominazione e di sigla delle misure di PALoc2 effettuato con PALoc3.

Concretamente: la misura di comparto Cmp3 – Priorità A di PALoc2 accolta dalla Confederazione (scadenza 2018)– comprende una serie di misure che PALoc3, ricorda, ma di cui nomina unicamente il comparto di densificazione IN4.

¹ Questione da noi già segnalata nelle osservazioni su Paloc3.

² Una strategia è un piano preciso del proprio modo di procedere - progettato per raggiungere un obiettivo (militare, politico, economico, sociale ... per analogia: di sviluppo urbano, di traffico,...

³ Questione da noi già segnalata nelle osservazioni su PALoc2 e ribadita per PALoc3.

⁴ Esempio: O. operativa: PERFORMANCE: ridurre il TIM CONDIZIONI: mediante contenimento dell'offerta di traffico e parcheggio, di moderazione stradale; CRITERI: variante gamma PTLV/PALoc2, dicembre 2025

3) Dati quantitativi

Il documento mostra una grave carenza di dati che sono assenti e/o non aggiornati:
a) **Insedimenti:** capitolo 7.3.4 Tendenze e Evoluzione popolazione. I dati indicati e le analisi si arrestano al 2015, mentre per le previsioni di evoluzione della popolazione si basano su dati del 2015, non aggiornati (quindi oggi superati) alle previsioni demografiche dell'Ufficio federale di statistica (estate 2020) che per il Ticino ha previsto un cambiamento radicale di prospettiva. Da Cantone con marcata crescita a Cantone in stasi demografica fino al 2030, per poi passare alla diminuzione.

b) **Traffico individuale motorizzato (TIM)** capitolo 7.6: sono indicati i carichi TIM (stato 2017) per gli assi stradali. Inoltre, il rapporto non offre nessun confronto numerico e/o aggiornamento mentre:

- nulla viene indicato riguardo altre strade
- nessun confronto numerico e/o aggiornamento rispetto agli obiettivi quantitativi TIM formulati in PALoc2 e la situazione reale. Solo una valutazione di tipo qualitativo⁵

Idem a riguardo dei parcheggi.

Per il traffico motorizzato futuro, PALoc4 si limita ad indicare che *“Confrontando gli scenari futuri con e senza provvedimenti (scenario auspicato 2040 e Trend 2040) si evince che, con l'attuazione delle misure previste dal PALoc2, sarà possibile contenere il volume di traffico (ca.-4.8%) rispetto a quello stimato per la situazione futura senza interventi (scenario Trend)”*⁶. Senza fornire altri ragguagli.

N.B.: I dati sulla mobilità e loro aggiornamento sono fondamentali perché il controllo degli effetti⁷ del PTA viene effettuato sulla base dei valori di riferimento MOCA (monitoraggio e controlling del traffico d'agglomerato) e di un questionario compilato dagli agglomerati.

Il rapporto **non fornisce indicazioni sui “valori di riferimento per i cinque indicatori MOCA”⁸(dati quantitativi per il rispettivo orizzonte temporale dello scenario auspicato)**. I valori di riferimento devono essere motivati nel rapporto principale” (ARE DIPTA, pag.10). Trattasi di dati quantitativi riguardanti: traffico, territorio rumore e qualità dell'aria.

Senza tale indicazione è impossibile valutare l'efficacia delle misure attuate (ovvero: il confronto tra obiettivi previsti e risultati ottenuti).

La presentazione dello stato dell'attuazione delle misure, è vaga e non corrisponde alle direttive ARE⁹ vedi Tabelle di attuazione (ARE DIPTA, pag.74).

Monitoraggio mobilità: non viene fornito alcun dato, né alcun riferimento ad un rapporto a riguardo. L'ultimo disponibile, non citato risale al 2006, elaborato da

⁵ “A livello di traffico individuale motorizzato si conferma il quadro generale presentato nel 2016 con il PALoc3, riferito al Trend per il 2030, dove la simulazione tramite modello del traffico aveva evidenziato un ulteriore generale incremento di traffico e conseguentemente un peggioramento dei livelli di servizio della rete viaria”(Paloc Rapporto esplicativo, pag. 67).

⁶ PALoc4 Rapporto esplicativo, pag. 85

⁷ La Confederazione deve effettuare periodicamente un controllo degli effetti del PTA allo scopo di verificare se i fondi federali stanziati sono utilizzati in modo efficiente e in conformità con gli obiettivi del PTA (cap. 1.2).(ARE DIPTA, pag. 10)

⁸ In ogni generazione, gli organi responsabili definiscono i valori di riferimento per cinque indicatori MOCA¹³ (dati quantitativi per il rispettivo orizzonte temporale dello scenario auspicato). I valori di riferimento devono essere motivati nel rapporto principale e la loro definizione non ha alcuna incidenza sulla valutazione delle misure o del programma. All'inizio della fase di elaborazione di una nuova generazione l'ARE fornisce agli organi responsabili gli ultimi dati relativi agli indicatori MOCA per il perimetro CDAC. (ARE DIPTA, pag.10)

⁹ Tabelle di attuazione (ARE DIPTA pag. 74)

Rapp/Trans¹⁰ (su incarico della Sezione mobilità) per accertare i risultati e confrontare i dati di mobilità reali con quelli ipotizzati da PTLV (scenari: Alfa, Beta, Gamma).

4) Simulazione traffico e misure

Benché PALoc4 citi il "modello cantonale del traffico"¹¹ "non fornisce informazione alcuna sui risultati della simulazione riguardanti l'applicazione

delle misure. Simulazione che consentirebbe di prevedere l'efficacia della misura (vedi per esempio PTLV scenari: Alfa, Beta, Gamma).

Coordinamento delle Misure

La diminuzione dell'offerta di parcheggi in centro riduce la domanda di traffico verso il centro. La Diminuzione dell'offerta di parcheggi, oltre alla loro riduzione fisica è raggiungibile anche mediante la regolamentazione. Per esempio dando priorità ai residenti, riducendo drasticamente il tempo di parcheggio per altri. Tale regolamentazione è tutt'ora inesistente benché esista una proposta concreta elaborata dal PTLV¹².

Sincronismo delle Misure

L'Efficacia di gestione-moderazione del traffico non dipende solo dalla scelta di misure appropriate, ma anche dal coordinamento temporale della loro applicazione (sincronismo). Alcune vanno realizzate contemporaneamente per raggiungere l'obiettivo, che altrimenti viene mancato (vedi: PTLV: misure H, H+ e H++)¹³.

Sebbene la responsabilità di realizzare le misure spetti alle Autorità che hanno competenza giuridica: Cantone rispettivamente Comuni, è compito dei PA rilevare ciò che era previsto con quanto è stato realizzato, segnalando le ripercussioni. Questo non viene fatto dal PALoc4.

5) Continuità di PALoc4 con PA precedenti (RAPPORTO PALoc4-20.10.2020, pag. 13)

Non possiamo condividere che PALoc4 sia una continuazione dei PA precedenti¹⁴: forse nei declami di principio, o nelle intenzioni: in realtà esso si discosta, proprio per i cambiamenti di principi, criteri priorità adottati a partire da PALoc3¹⁵ in particolare:

- a) l'**abbandono di principi** importanti adottati nei precedenti programmi (PTLV e PALoc2):

¹⁰ Rapp/ trans Galleria Mappo-Morettina: valutazione degli effetti sul traffico e sull'ambiente a dieci anni dall'inaugurazione, del 16.4.2007, Bericht-Nr. 60.268.0-4 / GM.

¹¹ A livello di traffico individuale motorizzato si conferma il quadro generale presentato nel 2016 con il PALoc 3, riferito al Trend per il 2030, dove la simulazione tramite modello del traffico aveva evidenziato un ulteriore generale incremento di traffico e conseguentemente un peggioramento dei livelli di servizio della rete viaria (Rapporto PALoc4, pag. 67).

¹² Vedi regolamento parcheggi elaborato dal Dr. A Scolari per il PTLV.

¹³ IL PTLV prevedeva l'applicazione dei pacchetti di specifiche misure previste per ora H (apertura tunnel) H+ (in attesa del Tunnel) H++ (dopo realizzazione rotonda e adeguamento reti TP). Misure e coordinamento tempistico non avvenuto a causa state realizzate (altre non lo sono tutt'ora), inficiando il Risultato Variante gamma non raggiunto, e ancora tutt'ora!

¹⁴ "Lo scenario auspicato del PALoc 3 riprende e rafforza alcune scelte strategiche già sviluppate e pianificate con il PALoc (pag 13 Rapporto) mentre "Paloc4 è un'integrazione di PALoc3"(pag 82 Rapporto).

¹⁵ Già segnalati nelle osservazioni fatte a proposito di PALoc 3.

- il **principio di pianificazione dell'offerta** di traffico (si adeguano le strutture, parcheggi compresi, in funzione del tipo e quantitativo di traffico voluto;
- il **principio di canalizzazione del traffico** di attraversamento su limitati assi principali, onde evitare la "naturale" tendenza del traffico a diluirsi nelle strade esistenti;

b) l'**abbandono del riferimento al modello viario PTLV- PALoc2** che indicava tre scenari distinti (Alpha, Beta e Gamma) per valutare l'incidenza delle misure previste sul sistema viario. L'assenza in PALoc3 e nel progetto PALoc4 di analisi dei dati quantitativi di traffico in relazione a tali scenari.

c) l'**abbandono del concetto di percorso ciclabile** continuo lungo le sponde del Lago Maggiore, delineato chiaramente nel PALoc3. In particolare, nel PALoc4 si rinuncia alla creazione di un collegamento ciclabile lungo il lago nel Gambarogno. Si rammenta l'utilità di un percorso ciclabile continuo lungo il Lago Maggiore non solo per gli spostamenti quotidiani, ma anche come attrazione turistica, tenendo conto anche dell'espansione attuale del cicloturismo. Si rileva anche che, mentre il PALoc4 abbandona la prospettiva di detto itinerario, in territorio italiano ci si muove verso la progettazione e la realizzazione di un percorso ciclabile continuo lungo le sponde piemontese e lombarda.

6) Scenario auspicato da PALoc4 (Cap. 8.1 Visione - RAPPORTO PALoc4_20.10.2020, pag. 82)

Lo *Scenario auspicato dell'organizzazione territoriale* (fig. 26, pag. 84) indica le varie reti di TP (ferroviario e gomma), viaria (autostrada, asse stradale di collegamento, asse urbano principale, asse urbano secondario) e Mobilità lenta (cicli e pedoni). Esso si basa sullo **scenario** della mobilità TIM di PTLV, fatto proprio da PALoc2.

La durata temporale di uno scenario di sviluppo è superiore ai 4 anni; tuttavia le direttive DATEC- ARE segnalano che *"la necessità di modificarlo si pone invece quando ciò risulta opportuno sulla scorta degli sviluppi osservati oppure in presenza di indicazioni in tal senso nel rapporto d'esame concernente la precedente generazione¹⁶"*.

Lo scenario in vigore, rispettivamente il modello viario PTLV non valutavano l'impatto di un asse di transito est -ovest che favorisse il collegamento con Verbania e relativo nodo autostradale. Orbene:

- a) la **decisione trasformare** il tunnel Mappo-Morettina¹⁷ in semiautostrada, di proprietà della Confederazione, e
- b) i **miglioramenti stradali** auspicati sul versante ticinese del litoraneo (nuova galleria Moscia- Acapulco) consentiranno di potenziare la mobilità transfrontaliera tra il Canton Ticino e l'Italia, collegando da Brissago la SS 34 con la strada cantonale litoranea per Locarno"

c)

comportano conseguenze che PALoc4 non considera o approfondisce sufficientemente:

¹⁶ DATEC-ARE DIPTA, pag. 17.

¹⁷ Il tunnel Mappo - Morettina dal 2020 è parte integrante della "strada nazionale N 13" (Bellinzona sud - Ascona). La tratta rotonda Aeroporto Locarno - Ascona classificata dall'USTRA come semiautostrada di 2 categoria, mentre la tratta Bellinzona sud - rotonda Aeroporto Locarno di 3° categoria.

1. l'aumento del traffico da e verso il Confine (prima del tunnel <al 5%)
2. il sovraccarico derivante per la galleria Mappo – Morettina
3. la modifica della struttura viaria e relativa gerarchia stradale alla base di PTLV e PALoc2 - per i quali il tunnel era l'asse stradale di collegamento, tra i Poli di MAPPO a ovest, e Morettina a est. Mentre gli assi urbani interni erano via Gottardo Minusio – Muralto

Inoltre ma soprattutto nel frattempo:

- a) la bicicletta elettrica sta rivoluzionando la mobilità, molti sono gli utenti (giovani e anziani) che optano per tale mezzo. Il traffico ciclabile, sia di pendolari, sia turistico è in forte aumento. Un fenomeno accelerato dalla pandemia Covid¹⁸. Una tendenza inarrestabile¹⁹.
- b) Una **nuova rete Tilo** è entrata in funzione tra i Poli di Locarno, Bellinzona e Lugano, offrendo collegamenti diretti, aumento numero di treni e riduzione tempi di percorrenza. PALoc4 non analizza e approfondisce i potenziali effetti ed impatti sulla futura mobilità, sull'ambiente di questa radicale innovazione nei TP.
- c) La pandemia **COVID con le misure di lockdown**, ha ridotto temporaneamente il fabbisogno di mobilità, introducendo l'home office che per talune funzioni rimarrà, ma ha comunque accelerato la trasformazione del lavoro tramite l'adozione tecnologie smart, che, oltre all'home office, tenderanno a ridurre il lavoro umano e bisogni di spostamenti derivanti.

Nuova offerta TP, bicicletta elettrica, sharing e tecnologie smart influenzeranno i comportamenti generando bisogni di mobilità diversi dal passato e del presente: meno spostamenti casa lavoro, bicicletta non auto con impatti positivi livello di inquinamento (aria e fonico) salute, consumi energetici,... e costi!

I **suddetti elementi** avrebbero dovuto suggerire l'**aggiornamento dello scenario**, nonché verifica della priorità e strategia d'agglomerato locarnese²⁰. Cosa che purtroppo PALoc4 non fa insistendo sul prosieguo della strategia di PALoc3.

¹⁸ "Une étude de l'Institut de planification du trafic et des systèmes de transport de l'École polytechnique fédérale de Zurich montre que, durant la pandémie, les kilomètres parcourus par les cyclistes suisses ont presque triplé par rapport à l'automne 2019. Cette tendance risque de se renforcer chez les usagers durant les prochaines étapes de déconfinement, qui pourraient chercher à éviter les transports publics et les contacts".

¹⁹ Varie città Svizzera (Berna, Losanna, Zurigo) hanno compreso che la ML deve avere priorità, hanno reagito in relazione a Cdi fronte Esse hanno realizzato in poco tempo vie e corsie per biciclette, mentre cantoni (vedi Vaud: piano cantonale [Faciliter les déplacements à vélo, pour une mobilité multimodale durable](#)) hanno emanato direttive specifiche (che prevedono pure eliminazioni di parcheggi auto per creare spazi sufficienti). Paloc4 non ha colto l'importanza e l'urgenza di adattare le strutture e di approntare specifiche misure.

²⁰ E dovrebbero pure fare riflettere sull'insistenza di realizzare un collegamento veloce autostradale, allorché la nuova offerta ferroviaria e la sua rete capillare di TP e ML risultano più efficaci ed efficienti, più ecologici (consumano meno suolo, inquinano meno, riducono incidenti. Migliorano qualità di vita, meno stress)

Riassunto degli auspici e delle richieste

Aggiornare lo scenario di sviluppo ai cambiamenti intervenuti: la nuova offerta TP, la bicicletta elettrica, lo sharing e le tecnologie smart influenzeranno i comportamenti generando bisogni di mobilità diversi da quelli considerati da PALoc2 -3.

Strategia: precisare formulando finalità (obiettivo generale), obiettivi operazionali, obiettivi operazionali specifici, modalità e mezzi.

Offerta mobilità (TP, TIM e ML): precisare gli obiettivi specifici modali perseguiti, formulando i criteri di valutazione: quantità, entro quando, con cosa.

Modello di calcolo e simulazione: informare e pubblicare i risultati delle simulazioni.

Dati su Mobilità: pubblicare i dati MOCA, precisare la ripartizione e la quota modale attuale e auspicata per le diverse forme (TP; ML E TIM) (indicazione quantitativa e percentuale). In particolare diminuzione offerta per TIM e aumento per TP (trasporto pubblico) e ML (mobilità ciclabile e pedonale). **Monitoraggio** ciclico della mobilità TP;ML e TIM, compresi i parcheggi.

Schede misure: completare indicazione dell'obiettivo specifico (con performance, Condizioni, criteri di valutazione: Cosa, Quanto, Entro quando).

Informazione pubblica periodica su obiettivi perseguiti – risultati con dati numerici (Previsto-Reale).

Misure osservazioni e proposte (complemento alle osservazioni inviate da ATA, AQR-CNPV-M e PVT.

TIM 22 PALoc3 (Priorità A): *Gestione centralizzata degli impianti semaforici nel Locarnese. Misura senz'altro utile. Obiettivo "garantire una maggiore fluidità del traffico individuale motorizzato, diminuire i tempi di attesa per pedoni e ciclisti e prioritizzare il trasporto pubblico".*

Ci sembra tuttavia necessario e urgente regolare l'accesso ai portali est e ovest mediante semafori (misura già prevista da PTLV e fatta proprio dal DT qualora le misure H,H+, H++ non avessero consentito di raggiungere obiettivo). Purtroppo il Cantone non dato seguito agli intenti dichiarati!

TIM – Offerta e gestione parcheggi: riprendere ed aggiornare il regolamento parcheggi elaborato da Adelio Scolari per il PTLV (vedi rapporti CIT - PTLV)

TIM 13.2 Priorità B in PALoc3, rimane tale anche in PALoc4. Ciò è inaccettabile oltre che irresponsabile. Già PTLV prevedeva misure per disincentivare il traffico nei due sensi lungo la tratta "Cimitero Muralto fino a curva Via Cà di Ferro Minusio" utilizzata come "bypass", aggiramento di via S. Gottardo.

Alternativa auspicata: misura di gestione – moderazione del traffico (Priorità A):

Finalità: "disincentivare il TIM e favorire qualitativamente gli spostamenti pedonali/ciclabili sul tratto di strada tra "Cimitero Muralto fino a curva Via Cà

di Ferro Minusio". Misura: Ridurre il TIM (mass. 3000 veicoli circolanti al giorno su via R. Simen, con punte massime di 300 veicoli all'ora).

Mezzi: interventi di moderazione del traffico adeguati oltre a segnaletica orizzontale e verticale. NB: in attesa del rifacimento gli interventi possono essere realizzati con mezzi provvisori (vedi esempi città di Zurigo).

TP: Realizzare una fermata Tilo per Cugnasco Gerra (tutt'ora priva di un accesso alla Linea che transita a poche centinaia di metri) che fungerà quale "Porta d'accesso del Parco del Piano di Magadino".

ML 24- "adattamento sottopasso ferroviario Rabissale a Muralto" (Priorità A) propone "l'accesso al sottopasso esistente con la realizzazione di due lift sufficientemente capienti per trasportare biciclette e persone a mobilità ridotta sedia a rotelle) per ovviare all'ostacolo delle scale". Tale soluzione è infelice su una tratta molto trafficata e costituisce una barriera improponibile per i ciclisti, soprattutto per quelli veloci.

ALTERNATIVA in attesa della realizzazione rapida di un sottopasso senza scale agibile per i ciclisti e pedoni proponiamo la soluzione di **dirottamento ciclisti su Via R. Simen, Minusio (vedi PALoc2 TL1.1.2)**.

ML 5 Completamento e messa in sicurezza rete ciclopedonabile Brissago-Ronco (priorità C in PALoc3 rimane tale in PALoc4. Inaccettabile perché su tale tratta v'è aumento di ML (soprattutto ciclisti. **Urge, quindi prioritario, eseguire interventi di messa in sicurezza** su tale tratta mettendola nella lista di priorità A.

ML 5.2 Completamento e messa in sicurezza rete ML: Cugnasco-Gerra - Alla Monda-Contone, nuova passerella sul fiume Ticino (PALoc3 priorità C). Rimane Tale in PALoc4. Non condividiamo tale scelta: la misura risponde ad un bisogno esistente, in forte aumento facilitato dalla bici elettrica, tale collegamento è oltretutto funzionale all'accesso del Parco del Piano di Magadino.

ML Nuova misura di Priorità A (importante e urgente): completamento dei percorsi ciclabili nei e tra i centri urbani di Locarno, Muralto e Minusio) aggiornando e completando la rete ciclabile e la messa in sicurezza all'interno dei collegamenti diretti est- ovest tra Locarno - Muralto e Minusio e verticali in detti comuni (via s. Gottardo è insicura, e a senso unico nel comune di Murato).

ML Messa sicurezza dei ciclisti: completare l'esecuzione di misure indicate TL1 di PALoc2 (priorità A) ma non attuate ovvero:

- **PALoc2 TL1-1.3** Permeabilità ciclabile tra Viale Verbano e la stazione FFS a Muralto (doppio senso ciclabile)
- PALoc2 TL1 1.4: Riqualifica, messa in sicurezza e prioritizzazione attraversamento del TL tra il Debarcadero e Piazza Grande, a Locarno attuata solo parzialmente.

Ringraziando per l'attenzione e le risposte inviamo cordiali saluti

**Associazione per un
Piano di Magadino a misura d'uomo**

Daniele Polli, Segretario



**Associazione Quartiere
Rivapiana – Minusio**

Marcella Snider, Presidente



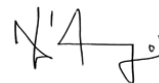
**ATA Associazione Traffico Ambiente
Ticino**

Bruno Storni, Presidente



**Comitato iniziativa
Nuovo Piano Viario Minusio**

Ferruccio D'Ambrogio, Presidente



Pro Velo – Ticino

Marco Vitali, Presidente

