Presa di posizione sul Programma d'agglomerato del Locarnese di 4°generazione

SINTESI

PALoc4 è il quarto programma, dopo PTLV, PALoc2 e PALoc3, riguardante l'agglomerato Locarnese. Richiamando quanto già fatto osservare in PALoc2 e PALoc3[1], qualsiasi pianificazione deve comprendere: a) l'enunciazione di principi, b) la presentazione di dati statistici aggiornati, c) la formulazione di finalità e obiettivi specifici; d) l'elenco di misure associate agli obiettivi specifici, d) l'elenco di misure associate agli obiettivi specifici, e) la realizzazione coordinata di tutte le misure riguardanti la mobilità: basta una singola misura non attuata (chiusura di una strada, riduzione di parcheggi, ecc.) per scombussolare il funzionamento dell'intera rete, inficiando il raggiungimento di obiettivi.

Nello specifico di PALoc4

Principi pianificatori

Pur affermando che PALoc4 sia la continuità di scenario dei PA precedenti, nei fatti smantella due principi cardine di PTLV e PALoc2:

a) la canalizzazione del traffico lungo gli assi,
b) la pianificazione dell'offerta di traffico (e non della domanda). Questo seppur insistendo sulla continuità dello scenario rispetto ai PA precedenti.

Dati statistici

Il PALoc4 non considera i cambiamenti in atto e/o già intervenuti riguardanti:

→ **Demografia**: diminuzione della popolazione (già in atto da 3-4 anni, confermata dall'Ufficio di statistica federale nel 2020). Il documento finale pur ammettendo tale diminuzione, rinvia le implicazioni a futuri PA!
→ **Traffico**: assenza di dati statistici riguardo la ripartizione modale, nonché numero/tipologia dei parcheggi (NB la CIT aveva garantito che lo avrebbe fatto nel documento finale)
→ **Trasporto pubblico**: impatto della nuova offerta TILO
→ **Mobilità lenta**: il forte aumento di bici elettriche
→ **Cambiamenti strutturali e bisogno di mobilità**: l'impatto del telelavoro sulla mobilità e sui carichi traffico

Consuntivo delle misure precedenti

Il PALoc4 non presenta un consuntivo completo riguardante l'impatto delle misure previste (SOLL) e di quelle attuate (IST). Non menziona le misure previste da PTLV (approvate e finanziate dal GC nel 1995 per la loro realizzazione, menzionate da PALoc2) ma non attuate; fra cui quelle strutturalmente importanti quali:

i. **chiusura attraversamento Città Vecchia** lungo via Cappuccini (Muralto) - via Borghese (Locarno)
ii. **chiusura via delle Monache (Muralto**), via delle Grazie (Muralto), via Solaria (Minusio)
iii. **chiusura del bypass** lungo l'asse via G. Nessi (Muralto) – via R. Simen fino a via Cà di ferro (Minusio)
iv. **chiusura del traffico TIM di via Bernardino Luini:** a lavori appena conclusi si realizza il contrario. Il TIM circola lungo tutta via Luini (da Lungolago G. Motta a via R. Simen, bypassando la Rotonda di Piazza Castello). Si tratta quindi di un ulteriore smantellamento della canalizzazione del traffico TIM!

Simulazione dello sviluppo del traffico

Il PALoc4 (come già il PALoc3) non propone una simulazione del traffico Soll-Ist con dati quantitativi per tutte le strade (come invece proposto da PTLV 1995 con gli scenari Alfa, Beta Gamma e Gamma+).

Finalità e obiettivi

Il PALoc4 è prolisso nelle dichiarazioni generali e nella formulazione di intenzioni che non trovano conferma nella definizione di obiettivi specifici formulati in modo che si possa verificare e misurare il loro raggiungimento.

Valutazione impatto misure sul traffico Soll-Ist

Il PALoc4 cita il Modello cantonale senza fornire dettagli quantitativi numerici sulla ripartizione modale ed in relazione a: obiettivi, risultati e misure previsti. Si limita a dati percentuali categorizzati secondo: Mobilità lenta (senza operare distinzione tra pedoni e ciclisti ML), Trasporto pubblico (TP) e Trasporto individuale motorizzato (TIM).

Nessuna delle proposte formulate dalle cinque Associazioni in fase di consultazione è stata accolta.

[1] https://drive.google.co htm/file/d/1Sz86NvHd8s1yJtlCl_2GxCOecPJvpHm4/view?usp=sharing

Preambolo

A metà settembre, ossequiando la proroga concessa dall'ARE il Dipartimento del Territorio e la CIT Locarnese, hanno inviato la richiesta di finanziamento per il Programma d'agglomerato del Locarnese di 4° generazione (PALoc4). Il programma è frutto di consultazioni con i Comuni, seguita poi da una consultazione con cittadini ed associazioni tra il 16 di novembre e 16 di dicembre 2020. L'8 marzo 2021, non avendo ottenuto proroga per l'analisi della complessa e corposa documentazione, le sottoscritte cinque associazioni hanno inviato un complemento di osservazioni a DT/CIT, con copia all'ARE. La risposta alla consultazione pubblica e il rapporto finale sono insoddisfacenti sia per la ripresa delle osservazioni inoltrate (elenco incompleto, formulazione troppo succinta, e/o poco comprensibile), sia per contenuto (ripetitive, vaghe, ma per contro lunghe).

1. Nello specifico

Per trasparenza e comprensione riprendiamo *le osservazioni formulate* sui documenti della consultazione, e le osservazioni riguardanti il documento definitivo inviato all'ARE.

1. Informazione e partecipazione

Nel rapporto si afferma che "*Nel corso del processo di allestimento del PALoc4 è stata comunque prestata una particolare attenzione all'informazione sia della popolazione, sia dei Comuni*" (cap.13.1.3 Partecipazione, p. 114). Per quanto riguarda la popolazione, tale affermazione non è veritiera! Nessuna informazione specifica è stata divulgata. La richiesta (formulata già nei PA precedenti) di informare sui lavori e favorire la partecipazione graduale a cittadine/i e alle loro associazioni al fine di integrare le osservazioni in modo costruttivo è stata ancora una volta disattesa. È stata addirittura la richiesta di proroga fino al 6 di gennaio 2021 (fine delle festività) che nessun pregiudizio avrebbe comportato essendo periodo festivo!

2. Forma e struttura del documento

Il documento PALoc4 si compone di 2 fascicoli: *Rapporto esplicativo* (137 pagine) e *Rapporto Schede delle misure* (135 pagine). La *struttura* del Rapporto esplicativo PALoc4 si differenzia totalmente da quella di PALoc3, introducendo diversi nuovi capitoli. Questo rende laborioso trovare e confrontare le informazioni. Eppure non c'è alcuna miglioria nella struttura del rapporto in generale, che resta dispersiva e ridondante.

2.1 Il rapporto finale aggiunge nuovi capitoli

- → 12. Valutazione del PALoc4
- → 13. Adempimento requisiti di base (RB)
- → 13.5.2. MOCA 1: ripartizione modale
- → 13.5.3. MOCA 2 incidenti
- → 13.5.4. MOCA 3 e MOCA 4: quota abitanti e occupati per categoria di TP
- → 13.5.5. MOCA 5: densità delle zone per l'abitazione, delle zone miste e delle zone centrali edificate
- → 14. Allegati: Reporting sullo stato di attuazione del PALoc2 e del PALoc3

2.2 Stato di esecuzione delle misure

La scheda riassuntiva delle misure (con relativa sigla) accolte dalla Confederazione (quindi a beneficio del credito specifico) dei PA precedenti **fornisce ricapitolazioni erronee** riguardanti la misura CmP3 decisa e approvata in PALoc2 (ARE 5113.2.005). Tale misura comprendente le opere di TP - la realizzazione della fermata TILO, e quelle di sviluppo centripeto dell'area in prossimità del nodo TILO, viene smembrata e classificata erroneamente in due programmi:

- → Misure priorità lista A di 2ª generazione: nodo ferroviario TILO a Minusio (codice ARE 5113.2.00)
- → Misure di 3ª generazione non finanziabili (codice ARE 513.3.079)[2]

Si tratta di un errore, perché deve figurare nell'elenco 2ª generazione non finanziabili (codice 5113.2.005). Tuttavia, anche se non finanziata, la loro esecuzione è vincolata a quanto previsto da CmP3 di PALoc2.

[2] PALoc2- CmP3 Nodo ferroviario Tilo Minusio, fonte PALoc -104.2, Documento finale Volume II, schede, p 11. In PALoc3 le misure riguardanti lo Sviluppo centripeto dell'area centrale di Minusio in prossimità della fermata ferroviaria contenute in CmP3 vengono splittate con la Scheda IN4 (ARE 5113.2.005).

Nel Reporting: lo Sviluppo centripeto dell'area centrale di Minusio in prossimità della fermata ferroviaria TILO, parte integrante di CmP3 (ARE 5113.2.005), è scomparsa, venendo inserita in quelle di PALoc3 con un altro codice (ARE 513.3.079)! **Si tratta di una forzatura inammissibile!** La suddetta misura è parte integrante di PALoc2 CmP3 e non può essere dissociata, inserendola in PALoc3! Infatti il finanziamento federale delle opere è vincolato alla realizzazione delle misure non cofinanziabili! Inoltre, il reporting ignora lo stato di esecuzione delle misure di PTLV[3] che sebbene non fosse un PA, sono state citate e riprese in toto da PALoc2 (tra cui quelle h, h+ e h++).

2. Metodologia

2.1 Impostazione e redazione

Il rapporto esplicativo mescola i livelli gerarchici di informazione, appesantendo e rendendo ridondante la lettura[4]. Si auspica una struttura diversa:

- → Corpo principale: indice capitoli, Introduzione generale
- → Singoli capitoli: 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

Il rapporto finale non realizza quanto auspicato.

La formulazione della **Strategia[5]** è vaga in particolare in relazione agli obiettivi, alla loro gerarchia e alla loro formulazione[6]. Nel documento si parla di obiettivo in senso lato: obiettivi strategici, obiettivi di fondo, obiettivi prefissati senza tuttavia operare distinzione gerarchica tra finalità, obiettivo generale, obiettivo operazionale. Nel documento si parla di *favorire il raggiungimento degli obiettivi* senza però indicare in termini operazionali: cosa/performance, condizioni e criteri di valutazione[7] che consentano di valutare oggettivamente il loro raggiungimento.

Il rapporto finale non corregge quanto sopra, gli obiettivi restano più che altro delle intenzioni, formulati in modo insufficiente per consentire la valutazione del loro raggiungimento (osservazione già fatta nei PA precedenti e riproposta nelle osservazioni senza successo!) che non trovano corrispondenza in obiettivi specifici misure che ne consentano di raggiungere i risultati auspicati e valutare il grado di raggiungimento.

2.2 Valutazione dei risultati

Vi è assenza di:

- → presentazione dello stato SOLL- IST in termini di obiettivi fissati e risultati raggiunti fissati nei PA precedenti
- → dati completi a sostegno dei giudizi espressi.

2.3 Schede Misure

Le schede misura sono prive di finalità e obiettivi formulati in termini operazionali, di modalità (cosa, con che cosa) presentano una vaghezza riguardo la scadenza (entro quando). Non vi sono indicazioni tra il nesso della singola misura con quanto sviluppato nel rapporto esplicativo (capitolo, pagina) che aiuti a trovare l'informazione nel testo.

Alla difficoltà di orientamento si aggiunge il cambiamento di denominazione e di sigla delle misure di PALoc2 effettuato con PALoc3. Ad esempio: TIM 13.2 si legge che *la misura è direttamente correlata con IN4 e ne rappresenta la conseguente risposta progettuale*, citando IN4 una misura definita in PALoc3 relativa a CmP3, (che prevede la densificazione/sviluppo centripeto comparto fermata TILO Minusio approvata in sede di PALoc2).

---

[3] PTLV (p, 54 Rapporto principale) tra le quali: chiusura Città Vecchia, chiusura via Luini al traffico privato, chiusura via Ramogna, riduzione 20% posteggi.
[4] Questione da noi già segnalata nelle osservazioni su PALoc3.
[5] Una strategia è un piano preciso del modo di procedere per raggiungere un obiettivo (militare, politico, economico, sociale,… per analogia: obiettivo di sviluppo urbano, di traffico,…
[6] Questione da noi già segnalata nelle osservazioni su PALoc2 e ribadita per PALoc3.
[7] Esempio: O. operazionale: 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.

3.1 Insediamenti: tendenze ed evoluzione della popolazione (capitolo 7.3.4)

In fase di consultazione avevamo rilevato che i dati indicati e le analisi si basano su previsioni positive di evoluzione della popolazione che contrastavano con le indicazioni dell'Ufficio federale di statistica del 2020 (estate 2020) che per il Ticino un cambiamento radicale di prospettiva: da Cantone con marcata crescita a Cantone in stasi demografica fino al 2030, per poi passare alla diminuzione.

Nella sua risposta la CIT fa notare che "*lo scenario demografico 2040 è stato stimato sulla base delle prognosi di crescita per il Locarnese elaborate dall'Ufficio statistica cantonale (USTAT) disponibili nel 2018*" e che "*le più recenti prognosi (NB: diminuzione della popolazione) verranno tenute in considerazione al momento della successiva generazione di PA*[8]. Il PALoc4 mantiene quindi le previsioni di un aumento di popolazione 2015 e 2030 del 12,2%. Un ragionamento che reputiamo inammissibile per le conseguenze: DT e CIT disponevano di 8 mesi, un largo margine sufficiente per aggiornare le previsioni e di conseguenza le schede.

3.2 Ripartizione modale

Il rapporto finale *non* fornisce alcun dato statistico sulla ripartizione modale, promessa nella risposta di CIT/DT: "*L'aggiornamento dei dati statistici sul traffico, come pure degli obiettivi per una migliore ripartizione modale, sono in fase di allestimento e saranno integrati nella documentazione finale*[9]"**.**

A. Traffico individuale motorizzato (TIM) capitolo 7.6: il rapporto fornisce una valutazione di tipo qualitativo[10] ed i carichi TIM (stato 2017), ma solo per gli assi stradali. Il rapporto non offre nessun confronto numerico e/o aggiornamento riguardo quanto richiesto nelle osservazioni formulate in fase di consultazione:

- → l'insieme delle strade (come invece faceva PTLV)
- → gli obiettivi quantitativi TIM formulati in PALoc2 e la situazione reale

Idem a riguardo dei parcheggi. La CIT ed il DT non hanno dato seguito alla loro affermazione "*l'aggiornamento dell'offerta attuale di parcheggi pubblici nel centro urbano e la relativa strategia di gestione, sono attualmente in fase di allestimento e saranno integrati nella documentazione finale*"[11]. Inoltre, la Città di Locarno continua a progettare nuovi posteggi (vedi nuovo autosilo Parco Balli, nonché ampliamenti Largo Zorzi e Fart ecc.) non menzionati nel rapporto.

B. Previsione futura TIM. Il 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*)[12]. Affermazioni formulate senza fornire altri ragguagli.

C. Mobilità lenta. La quota modale della mobilità lenta indicata non distingue tra mobilità ciclistica e mobilità pedonale, pertanto non si possono trarre conclusioni sugli effetti auspicati delle misure in favore della mobilità ciclistica. In ogni caso, l'incremento atteso della quota modale della mobilità lenta è molto modesto sia in termini relativi che assoluti. Non risulta chiaro se le ripartizioni modali 2015 e 2040 elencate si riferiscano ai soli spostamenti interni all'agglomerato oppure, come si suppone, anche agli spostamenti di scambio (es. tra Locarnese e Bellinzonese). In tal caso, poiché la mobilità lenta si concentra soprattutto sugli spostamenti a breve raggio, l'obiettivo modale della mobilità lenta per il 2040 dovrebbe essere espresso anche e soprattutto per spostamenti interni all'agglomerato.

---

[8] PALoc4 Rapporto finale, p. 37.

[9] Rapporto intermedio - Consultazione popolazione dal 16 novembre al 16 dicembre 2020/p. 4.

[10] "*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, p. 68).

[11] Rapporto intermedio-Consultazione popolazione dal 16 novembre al 16 dicembre 2020/p. 8.

[12] PALoc4 Rapporto esplicativo, p. 85.

D. Evoluzione del traffico, valutazione quantitativa: Auspicato- Realizzato (Soll-Ist.) Il PALoc4 nomina *il modello del traffico cantonale*, ma non menziona il modello di calcolo adottato da PTLV[13], modello che presentava la simulazione del traffico su tutte le strade in funzione delle misure prese. I tre scenari **alfa** (circonvallazione quale unica opera); **beta** (oltre alla circonvallazione, una serie di misure accompagnatorie nell'ambito del TIM, affinché le zone aggirate siano effettivamente liberate dal traffico; chiusura transito Città Vecchia, di via Luini a Locarno, del passaggio a livello a Muralto, di via Simen a Minusio-escluso traffico locale e bus regionali, riduzione del 20% dei posteggi pubblici, con concentrazione all'entrata in Piazza Castello) e **gamma** (miglioramento della mobilità da e per Locarno e all'interno delle zone aggirate attraverso il potenziamento TP e ML). NB: la CIT, stava scritto, "*vede la necessità della variante gamma*".

Il PTLV ha fornito la simulazione del traffico secondo le varianti[14]. Gli ultimi dati disponibili rispetto al traffico rimontano a ben 14 anni orsono. Né PALoc3 né PALoc4 offrono tale simulazione. Gli unici dati relativi al traffico forniti dal PALoc4 sono il "carico veicolare TFM Attuale 2020" (Fig. 19, PALoc4 Rapporto finale, p. 61), il carico OPM e OPS 2020 (risp. figura 20 e 21, PALoc4 Rapporto finale, p. 62 e 63); nonché "Variazione percentuale relativa a TP, TIM e ML orizzonte 2040" (senza fornire le ipotesi/parametri adottati e tabulati a sostegno di tale risultato). La ripartizione espressa percentualmente è insufficiente ed è ingannevole, siccome una diminuzione in % non significa diminuzione effettiva. Per tale ragione occorrono dati numerici.

I dati sulla mobilità e loro aggiornamento sono fondamentali perché il controllo degli effetti[15] del PTA viene effettuato sulla base dei valori di riferimento MOCA (monitoraggio e controllo del traffico d'agglomerato) e di un questionario compilato dagli agglomerati. Le Direttive sul traffico d'agglomerato (DPTA) chiedono che siano fornite indicazioni sui "*valori di riferimento per i cinque indicatori MOCA[16] (dati quantitativi per il rispettivo orizzonte temporale dello scenario auspicato). I valori di riferimento devono essere motivati nel rapporto principale (ARE DIPTA, p. 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).
Nel caso del traffico secondo DPTA, Allegato 3, vanno indicate la capacità della strada, in particolare la prova che sono state vagliate tutte le opzioni, soprattutto nella gestione di traffico e sul lato della domanda (DPTA, p. 84 (non fatto in PA4).

Inoltre:

- → le misure di gestione del traffico devono sostenere e rafforzare i principi delle strategie settoriali TIM,TP e TL. Devono essere atte a favorire TP, dosare il TIM incentivare l'uso della bicicletta
- → occorre favorire la mobilità elettrica

La presentazione dello stato dell'attuazione delle misure è vaga e non comprende quanto indicato dalle direttive ARE[17] e relative. Riguardo al monitoraggio del traffico TIM e della mobilità non viene fornito alcun dato né riferimento. Gli ultimi dati disponibili, disponibile, non citati, risalgono al 2006, elaborato da Rapp/Tran[18] (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).

[13] PTLV Rapporto principale, p. 54.
[14] PTLV Rapporto principale, p. 55-56.
[15] 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, p. 10).
[16] 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, p.10).
[17] Tabelle di attuazione (ARE DIPTA, p. 74).
[18] 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.

4. Simulazione del traffico e misure

Il PALoc4 cita quale unico riferimento il *modello cantonale del traffico*[19] senza fornire alcuna informazione sui risultati della simulazione riguardanti l'applicazione delle misure. Simulazione che consentirebbe di prevedere l'efficacia della misura (come fu il caso con gli scenari: Alfa, Beta, Gamma di PTLV).

4.1 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 dell'uso. 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 PTLV[20].

4.2 Sincronismo delle misure

L'efficacia di gestione e 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++ [21]). Sebbene la responsabilità di realizzare le misure spetti alle Autorità che hanno competenza giuridiche (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, cap.4.2, p. 14)

Non possiamo condividere che PALoc4 sia una continuazione dei PA precedenti[22]: 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 PALoc3, in particolare[23]:

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

- → 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.

---

[19] 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.

[20] Vedi regolamento parcheggi elaborato dal Dr. A Scolari per il PTLV.

[21] 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!

[22] Lo scenario auspicato del PALoc 3 riprende e rafforza alcune scelte strategiche già sviluppate e pianificate con il PALoc (p. 13 Rapporto) mentre "PALoc4 è un'integrazione di PALoc3". (PALoc4, Rapporto Cap.8, p. 83).

[23] Già segnalati nelle osservazioni fatte a proposito di PALoc3.

6. Scenario auspicato da PALoc4 (Cap. 8.1 Visione - RAPPORTO PALoc4, p. p83)

Lo *Scenario auspicato dell'organizzazione territoriale* (Fig. 27 p. 85) 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 generazione*[24]". Contrariamente a quanto si afferma nel rapporto PALoc4, lo scenario in vigore, rispettivamente il modello viario PTLV e PALoc 2 proponevano la realizzazione del tunnel Moscia Acapulco per motivi di sicurezza, ma *non* consideravano la necessità, anzi la escludevano, di rafforzare l'offerta di mobilità da e per Verbania, onde evitare un nuovo asse di transito che avrebbe effetti perniciosi sul traffico attraverso la Mappo Morettina, già oggi al limite della saturazione.

Orbene:

a) la decisione di trasformare il tunnel Mappo-Morettina[25] in semiautostrada, di proprietà della Confederazione, nonché
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"*. Essi comporteranno conseguenze che PALoc4 non considera o non approfondisce sufficientemente:
    i. l'aumento del traffico da e verso il Confine
    ii. il sovraccarico derivante per la galleria Mappo Morettina
    iii. 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. Gli assi urbani interni invece erano via S.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 Covid[26]. Una tendenza inarrestabile che ha spinto varie città svizzere ad accelerare l'adozione di nuove misure a favore della ML[27].
b) una nuova rete TILO è entrata in funzione tra i Poli di Locarno, Bellinzona e Lugano, offrendo collegamenti diretti, aumento del 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 di tecnologie smart, che, oltre all'home office, tenderanno a ridurre il lavoro umano e bisogni di spostamenti derivanti.

Calo demografico, 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, TP-ML e meno TIM avranno impatti positivi a livello di inquinamento (aria e fonico) salute, consumi energetici,… e costi!

---

[24] DATEC-ARE DIPTA, p. 17.

[25] 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.

[26] *"Une étude de l'Institut de planification du trafic et des systèmes de transport de l'Ecole 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*".

[27] Varie città Svizzera (Berna, Losanna, Zurigo) hanno compreso che la ML deve avere priorità, hanno reagito realizzando 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.

Tali elementi avrebbero dovuto suggerire l'aggiornamento dello scenario, nonché la verifica delle priorità e una strategia d'agglomerato locarnese[28].

Purtroppo suddetti elementi suggeriti non sono stati considerati, insistendo sul prosieguo della strategia di PALoc3.

[28] E dovrebbero pure fare riflettere sull'insistenza di realizzare un collegamento veloce autostradale , allorquando 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 e generano meno stress).

Riassunto degli auspici e delle richieste

Di seguito abbiamo stipulato un elenco delle proposte formulate dalle Associazioni. Nessuna di queste è stata completamente integrata nel documento finale.

Proposte parzialmente integrate nel documento finale

→ Dati sulla mobilità: pubblicare i dati MOCA, precisare la ripartizione e la quota modale attuale e auspicata per le diverse forme di TP, ML (distinguendo pedoni e ciclisti) e TIM (indicazione quantitativa e percentuale). In particolare la diminuzione dell'offerta per TIM e l'aumento per il TP (trasporto pubblico) e la ML (mobilità ciclabile e pedonale). Monitoraggio ciclico della mobilità TP, ML e TIM, parcheggi compresi.

→ ML - nuova misura di priorità A [29]: 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).

Proposte non integrate nel documento finale

→ Aggiornare lo scenario di sviluppo ai cambiamenti intervenuti, in particolare: la rivoluzione TILO con nuova e potenziata offerta TP, la bicicletta elettrica, le forme d'organizzazione di lavoro(tra cui telelavoro), lo sharing e le tecnologie smart che influenzeranno i comportamenti generando bisogni di mobilità diversi da quelli considerati da PALoc2 e PALoc3.

→ Strategia - distinguere la tipologia degli obiettivi: scopo, obiettivo generale, obiettivi operazionali specifici (con criteri di valutazione: quantità, entro quando, con cosa).

→ Modello di calcolo e simulazione per la rete viaria: spiegare ed informare riguardo ai criteri del modello, pubblicare i risultati delle simulazioni.

Schede misure: completare con l'indicazione dell'obiettivo specifico (con performance, condizioni, criteri di valutazione [cosa, quanto, entro quando]).

→ Informazione pubblica periodica: su obiettivi perseguiti, risultati previsti e risultati raggiunti, allegando dati numerici.

→ Misura IN 7.2 - Riqualifica dei fronti lungo l'asse urbano secondario a Minusio (via Verbano): la politica del salame iniziata con PALoc 3 continua. Via Verbano è parte integrante del Comparto CmP3 /IN4 e nel contesto di organizzazione di tale comparto che va considerata. Siamo decisamente contrari ad operazioni del genere. Ribadiamo la ripresa delle misure di comparto indicato in CmP3.

→ TIM - Offerta e gestione parcheggi: riprendere ed aggiornare il regolamento sui parcheggi elaborato da Adelio Scolari per il PTLV (vedi rapporti CIT - PTLV) evitando doppioni di studi. Nessun riscontro da parte della CIT.

→ Misure TIM 13.1 e TIM 13.2 - Riqualifica urbana e contenimento TIM riguardante via G. Nessi (Muralto) e via R. Simen (Minusio): lo spostamento del traffico di collegamento da via Simen su via San Gottardo è tema pluridecennale e contemplato da PTLV (misure H, H+ e H++). La chiusura al traffico privato dell'ultimo tratto alla Verbanella è stata il primo, ma anche ultimo passo. La nuova organizzazione del traffico alla Croce Bianca e di via Ballerini (spostamento su corsia sinistra di coloro che vanno in Collina o svoltano per scendere lungo via S. Gottardo; attivazione del semaforo lampeggiamento che garantisce un flusso continuo (salvo quando arriva l'autobus) da via Ballerini su via S. Gottardo in direzione Minusio e che consente quindi di canalizzare il traffico sulla strada cantonale e potenzialmente liberare la tratta tra via G.Nessi (Muralto) e via R.Simen (Minusio) dal traffico di transito), per finalmente realizzare quanto previsto dalle misure di moderazione previste da PTLV, che figurano nella Decisione di finanziamento delle opere di gestione del traffico ora H, di 8 milioni di franchi approvati dal Gran Consiglio (CdS 16.11.1995). Tuttavia per mancanza delle suddette misure rimane tutt'ora un bypass parallelo a via S. Gottardo.

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

[29] Priorità A : importante e urgente

→ Alternativa auspicata: misura di gestione – moderazione del traffico (priorità A) con la finalità: disincentivare il TIM introducendo cesure e favorire qualitativamente gli spostamenti pedonali/ciclabili sul tratto di strada tra "Cimitero di Muralto fino a curva Via Cà di Ferro a Minusio". Misura: ridurre il TIM (max 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).

→ TIM 22 - PALoc3 (priorità A): gestione centralizzata degli impianti semaforici nel Locarnese. Misura senz'altro utile. L'obiettivo è di "garantire una maggiore fluidità del traffico individuale motorizzato, diminuire i tempi di attesa per pedoni e ciclisti e priorizzare il trasporto pubblico". Ci sembra tuttavia necessario e urgente regolare l'accesso ai portali est e ovest mediante dei semafori (misura già prevista dal 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!

→ TP - Realizzare una fermata TILO: attualmente i Comuni di Cugnasco e Gerra Piano e la fermata TILO di Riazzino sono serviti dalla linea bus Bellinzona-Locarno e viceversa, con grandi ritardi di orario a causa delle strade intasate di traffico. La nuova fermata per Cugnasco-Gerra (Comune tutt'ora privo di un accesso alla linea ferroviaria che transita a poche centinaia di metri) risolverà il problema e fungerà quale "Porta d'accesso del Parco del Piano di Magadino".

→ ML 5 - Completamento e messa in sicurezza della rete ciclopedonale Brissago-Ronco (priorità C in PALoc3, rimane tale in PALoc4): priorità C inaccettabile perché su tale tratta v'è aumento di ML, soprattutto ciclisti. Urge, quindi fortemente prioritario, eseguire interventi di messa in sicurezza su tale tratta mettendola nella lista di priorità A. Come misura concreta è stata proposta la formazione di una passerella (vedi esempio ML 8.3.1).

→ ML 5.2 - Completamento e messa in sicurezza della 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 24 - Adattamento sottopasso ferroviario Rabissale a Muralto (priorità A): questo 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. Il traffico di 30 biciclette giornaliero indicato nella scheda è largamente sottovalutato. L'entrata in vigore del nuovo orario FFS (5 treni/ ora in ogni direzione) manterrà chiuso il passaggio a livello quasi costantemente. Alternativa: realizzazione di un sottopasso senza scale agibile per i ciclisti e pedoni. Nessun riscontro da parte della CIT. In attesa onde proponiamo la soluzione di dirottamento ciclisti da Muralto Via R. Simen, Minusio (vedi PALoc2 TL1.1.2) Nessun riscontro da parte della CIT.

→ ML - Messa sicurezza dei ciclisti: completare l'esecuzione delle misure indicate da TL1 di PALoc2 (priorità A) ma tuttavia non ancora attuate, ossia:

- 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 priorizzazione attraversamento del TL tra il Debarcadero e Piazza Grande, a Locarno attuata solo parzialmente.

Ringraziando per l'attenzione e le risposte porgiamo cordiali saluti,

Associazione per un Piano di Magadino a misura d'uomo	Associazione Quartiere Rivapiana Minusio	ATA Associazione Traffico Ambiente	Comitato iniziativa Nuovo Piano Viario Minusio	Pro Velo Ticino
Daniele Polli Segretario	Marcella Snider Presidente	Bruno Storni Presidente	Ferruccio D'Ambrogio Presidente	Marco Vitali Presidente

Locarno, 21.12.2021