

*Per conoscenza allego il testo
pubblicato su "La Regione" il 21
giugno 2006.*

Mappo – Morettina: 10 anni di vita, evviva!

La qualità dell'aria a valori che consentono anche nelle giornate afose estive di respirare bene; ozono, polveri fini, odori dolciastrici dei benzenici un ricordo. I trasporti collettivi a gas o elettrici assicurano una mobilità flessibile e puntuale: la città rivive. Ciclisti e pedoni si muovono senza più pericoli d'esser investiti. Le strade dei quartieri sono ridiventate luogo d'incontro e gioco. Gli anziani e i bambini riappaiono nei luoghi pubblici rilassati e sorridenti. Il centro con tutti i suoi negozi è invaso da una folla felice che cammina nelle strade, si sofferma nei luoghi di ristorazione; i commerci fioriscono, e il turismo di qualità accorre al richiamo della quiete. E la realtà di Lucerna, Parma o Ferrara per restare vicini a noi. E Locarno, Muralto, Minusio? Ferme al "palo". Su questo lato del Verbano tutto l'opposto: roboanti dichiarazioni d'intenzioni, ma azioni: poche.

Eppure tutto è pronto: lo scenario "Incontro" elaborato nel 1994 su mandato della Commissione Intercomunale dei Trasporti del locarnese (CIT) per gestire con una visione d'insieme unitaria la problematica dei trasporti nel locarnese ha trovato l'accordo corale di cantone e comuni. Un progetto forte che aveva coinvolto i vari operatori: autorità, imprenditori, commercianti, rappresentanti di categorie. Un nuvolo di specialisti, condotti dall'arch, Güller, un tecnico zurighese di ampia esperienza e al di sopra di ogni sospetto, ha lavorato con metodo, tenendo conto dei diversi pareri, le varie sottocommissioni hanno prodotto proposte concrete per una pianificazione coerente. Il sottoscritto ha partecipato a quella denominata degli "scenari", come altri commissari, mettendo a disposizione gratuitamente il proprio tempo e competenze personali oltre che entusiasmo.

Uno studio tecnico – scientifico, complesso e innovativo, una novità alle nostre latitudini che aveva ben evidenziato come la realizzazione di opere viarie (in particolare la galleria Mappo Morettina, la rotonda di piazza Castello, il raddoppio del ponte sulla Maggia) non avrebbe consentito di raggiungere automaticamente gli obiettivi relativi alla cosiddetta qualità (inquinamento fonico e dell'aria entro i limiti stabiliti). Tre

scenari denominati alfa, beta e gamma erano stati sviluppati per consentire di cogliere l'importanza delle misure fiancheggiatrici, di moderazione del traffico e d'incentivazione dei trasporti pubblici. Gli esperti non usarono mezzi termini: lo scenario gamma corrispondente agli obiettivi auspicati poteva essere realizzato solo mediante la concretizzazione di un catalogo di misure fiancheggiatrici (le misure ora H, H+ e H++) da loro precisato nel dettaglio. Mentre lo scenario alfa, non auspicato, indicava la realizzazione del tunnel e delle varie rotonde senza sufficienti misure fiancheggiatrici.

Nel 2000 uno studio ordinato dal cantone, per verificare l'impatto della galleria sul traffico e l'ambiente a quattro anni dell'apertura, affermava che "dopo l'apertura della galleria i volumi di traffico all'interno della zona aggirata si sono ridotti quasi ovunque. Ma tra il 1997 e il 2000 il traffico ha ricominciato a crescere in diversi punti del conteggio".

Il rapporto annunciava le cause di tale situazione: "non tutte le misure considerate negli studi pianificatori sono state realizzate". Infatti delle 12 misure fiancheggiatrici considerate per i calcoli del traffico solo 6 erano state attivate, altre 6 (chiusura al transito della città vecchia, riduzione del 20% dei parcheggi a Muralto e Locarno, chiusura di via Solaria a Minusio, Zone 30 km/h nei quartieri, moderazione traffico su via S. Gottardo a Minusio, autosilo in piazza Castello, priorità ai trasporti pubblici) erano ancora lettera morta. "Tutte misure", sentenziava il rapporto, "di competenza dei comuni".

Conseguenza: "in alcuni punti il traffico era il doppio" di quello fissato dall'obiettivo perseguito, confermando pienamente le previsioni lungimiranti dei tecnici CIT, descritte nello scenario alfa, il peggiore, ben lontani quindi da quanto voluto (scenario gamma).

Oggi, nel decimo anniversario dell'apertura della galleria, e a sei anni da quel rapporto, le cose non sono migliorate. Fatta eccezione della recente creazione della zona 30 nel quartiere attorno a Piazza Pedrazzini a Locarno e di qualche corsia per i trasporti pubblici, la situazione viaria nel Locarnese è sotto ai nostri occhi: caotica, con traffico in aumento continuo e inquinamento alle stelle. La non applicazione e/o la realizzazione parziale delle misure previste e concordate tra i comuni è finora inefficace e rende irraggiungibili gli obiettivi.

D'altronde il comunicato stampa del Dipartimento del territorio diramato per l'anniversario mal cela l'imbarazzo: inneggia agli oltre 550 milioni di Fr. per costruire il tunnel e ai milioni di veicoli ivi transitati, accenna vagamente alla fluidificazione del traffico, ben badando di fare una valutazione critica!

Riassumendo: la pianificazione del traffico, proprio per la sua complessità, esige una grande coerenza e determinazione

nel mettere in atto rigorosamente l'insieme di tutte le misure: la non realizzazione di una sola, invalida l'intero impianto!

Il piano dei trasporti regionale del locarnese, costato milioni di franchi (soldi pubblici), è un piano necessario e valido, ma è zoppo. Azzoppato dall'incapacità o dalla mancanza di volontà di eseguire quanto previsto di chi aveva tale responsabilità, ovvero le autorità comunali in primis, con il "bene placet" del Cantone che sta a guardare. Mentre la Confederazione, che ha sborsato buona parte dei soldi per le opere, non può far altro che prendere atto delle promesse non mantenute dei Tessiner. Poi ci si lamenta di certi stereotipi nei nostri confronti!

L'inadempienza delle autorità dei tre comuni locarnesi e del cantone che, ricordiamolo, hanno sottoscritto integralmente il piano elaborato dalla Commissione Intercomunale dei Trasporti, ma che non hanno applicato l'insieme delle misure fiancheggiatrici del traffico previste è ingiustificabile. Si sono sorpassati tutti i limiti ragionevolmente ammissibili. Sindaci, presidente della CIT e capo del Dipartimento del territorio sono chiamati all'appello per dimostrare di esser all'altezza del compito assegnato. Ai discorsi generici, pieni di buone intenzioni, devono seguire fatti concreti, frutto di coraggio e determinazione, per finalmente mettere in atto tutte le misure concordate 12 anni orsono. Occorre evitare che il piano generale dei trasporti con le migliaia di pagine prodotte, cada, come altri progetti, nell'oblio di uno scaffale polveroso, e che qualche (solita) "pietra" copra il buco dei milioni spesi inutilmente. L'occasione per cambiare registro è data dalla messa in servizio dell'autosilo di piazza Castello che dovrà consentire l'applicazione delle misure mancanti che, ricordiamolo, sono vieppiù di segnaletica stradale realizzabili con mezzi contenuti. Con tale auspicio, per nulla rassegnato, di cuore dico: buon compleanno Mappo - Morettina.

19 giugno 2006

Ferruccio D'Ambrogio
membro commissione Scenari CIT
e
presidente nuovo piano viario
Minusio