

9.7.2018, Matteo Buzzi

Signora presidente, signor sindaco, stimati Municipali, cari colleghi e care colleghe,
saluto con molto piacere la mozione presentata da Alessandro Spano e cofirmatari.

La bicicletta che ha festeggiato nel 2017 i suoi primi 200 anni di esistenza è secondo me a tutti gli effetti il mezzo di trasporto virtuoso per eccellenza, praticamente ad emissioni zero. Inoltre, rispetto all'automobile, permette di ridurre di un fattore dieci l'uso dello spazio urbano. La bicicletta come mezzo ecologico ed efficiente va quindi favorita o perlomeno messa allo stesso livello degli altri mezzi di trasporto. Se si pensa che quasi il 50% degli spostamenti in automobile sono inferiori a 5 km e quasi un terzo inferiori a 3 km si può immaginare l'enorme potenziale che potrebbe essere coperto con la bicicletta, a maggior ragione nell'era della bicicletta elettrica.

In tutti i 4 punti principali di azione del piano di mobilità ciclistica che PRO VELO Ticino propone si notano importanti lacune a Locarno e nel Locarnese, ciò che conferma il ritardo più che ventennale rispetto ad altre realtà d'oltre Gottardo. E ora entro brevemente nel merito di queste lacune.

1. Locarno non ha un obiettivo per la quota parte degli spostamenti fatti in bici, ma nemmeno il PALOC ne ha di vincolanti.
2. L'infrastruttura per la bicicletta a Locarno è carente, la rete ciclabile è infatti frammentata con diversi punti critici e pericolosi. Tutti i quartieri della città dovrebbero essere toccati da una capillare rete di collegamenti ciclabili sicuri. E con collegamenti ciclabili sicuri intendo solo 3 tipologie possibili: ciclopiste separate dal traffico motorizzato, zone 30 km/h o zone incontro a 20 km/h. Corsie ciclabili tratteggiate e invadibili dal traffico motorizzato a 50 km/h oppure zone 30 o zone 20 km/h invase dal traffico di transito o parassitario non possono essere considerate dei tratti ciclabili attrattivi e sicuri. Una particolare attenzione va data anche agli incroci con le arterie stradali principali e ai parcheggi per le bici, molto spesso dimenticati.

3. Nella mobilità scolastica e aziendale si deve fare molto di più per promuovere la bici.
4. Campagne promozionali della bicicletta, presso ad esempio i dipendenti comunali sono assai rare.

E' evidente che il piano di mobilità ciclabile andrà coordinato con il piano del traffico in allestimento e le misure del PALOC. Auspico quindi che il piano del traffico possa prevedere chiaramente nella zona urbana la priorità del trasporto pubblico e della mobilità lenta e quindi anche della bicicletta. Le premesse di questo Municipio almeno in termini di ampliamento dei parcheggi per auto in Città, addirittura nel centro storico, non sono però di buon auspicio, le priorità sembrano infatti ancora altre.

L'allestimento di un piano della mobilità ciclistica è stato proposto da PRO VELO Ticino nella consultazione sul PALOC 3 ma non è stato seriamente considerato. E' quindi più che positivo che Locarno assuma in questo ambito un ruolo faro in un contesto d'agglomerato in cui la bici non è ancora la priorità. Il successo del Bike-Sharig, partito da Locarno, può però fungere da stimolo a dare l'esempio.

Visto il ritardo ventennale e le tempistiche sempre lunghe nella realizzazione di infrastrutture per la bicicletta, sono deluso dal ritiro del terzo punto della mozione. Un credito in questo ambito nell'anno a venire avrebbe obbligato il Municipio ad accelerare l'allestimento del piano di mobilità ciclistica e la realizzazione delle prime opere. Si spreca quindi un'altra occasione per procedere più speditamente a favore della bici.

Sostengo comunque con convinzione la mozione anche senza il terzo punto e ringrazio Alessandro Spano per la mozione.

Come ciclista quotidiano e in qualità di membro di comitato e fondatore di PRO VELO Ticino sono a disposizione del Municipio per contribuire alla definizione dei contenuti del piano di mobilità ciclistica.

Grazie e buone pedalate estive a tutti.