

#proviamosenzaauto

Primo bilancio e piste di approfondimento

OBIETTIVI OPERAZIONE

Ho scelto di sperimentare un mese senz'auto per capire se ne vale la pena per il lavoro, la famiglia, la qualità di vita, ma anche cosa funziona e cosa magari si può migliorare. Far politica per me significa anche camminare qualche metro con le scarpe degli altri per cercare nuovi sguardi, nuove risposte, nuove idee, senza paura di rimettersi in discussione e di mettere alla prova le proprie convinzioni. L'ho fatto all'inizio dell'anno con una supplenza in una scuola media, ci ho riprovato su un altro tema importante, quello della mobilità, del quale mi occupo molto politicamente e professionalmente.

Sia ben chiaro, l'esercizio non ha nessuna pretesa di esaustività e men che meno scientificità, ma è una semplice esperienza personale per acquisire elementi conoscitivi.

BILANCIO GENERALE

Aspetti positivi	Aspetti negativi
<ul style="list-style-type: none">- Fattibilità: sono riuscito a fare <u>quasi</u> tutto (chiedendo qualche passaggio in auto).- Buona capillarità sul territorio (da migliorare però le frequenze).- Guadagno tempo di lavoro durante lo spostamento: e-mail, lettura, preparazione riunioni, telefonate.- Pochi imprevisti (bus sostitutivo, qualche ritardo, e-bike non disponibile).- Maggiore consapevolezza e conoscenza del territorio (geografia, distanze, sguardo al territorio).- Buona qualità dei veicoli.- App Arcobaleno utile e semplice.- Interazioni sociali tendenzialmente positive ("<i>grazie e arrivederci</i>"; incontri positivi che compensano qualche comportamento arrogante, come anche qualche chiacchierata spontanee troncata malamente per non perdere la corsa).	<ul style="list-style-type: none">- Dipendenza dagli orari e grande necessità di programmare con cura e in anticipo.- Perdita di flessibilità (e richiesta di maggiore flessibilità personale).- Spesso allungamento dei tempi di percorrenza (anche se molto dipende dagli orari in cui ti muovi), soprattutto la sera.- Frequenza corse a volte troppo rarefatta (sera, fine settimana, regioni periferiche).- Alcune fermate presentano una qualità forse discutibile e lasciano esposti ai capricci della meteo.- Iniziale difficoltà ad orientarsi (indicazioni non sempre sono cristalline, specie per gli anziani).

CONSIDERAZIONI PUNTUALI E PISTE DI APPROFONDIMENTO

QUALITÀ FERDATE E STAZIONI

Da non sottovalutare l'importanza della qualità delle fermate, intese certo come le stazioni ferroviarie (Lamone da migliorare per quanto riguarda l'informazione, in particolare verso i bus; anche le fermate FLP sono da migliorare e fortunatamente vi sono progetti in tal senso), ma anche e soprattutto le fermate dei bus per quanto riguarda

- le informazioni (molto utili le paline informative),
- l'acquisto dei biglietti (fondamentali i distributori di biglietti in cui si possa pagare non solo con monete)
- e soprattutto la protezione dagli agenti atmosferici. Quest'ultima è molto importante per quanto riguarda l'attrattiva del trasporto pubblico: passi quando fa caldo, ma quando piove e sei uscito senza ombrello rischi di perdere il bus (se sei al riparo troppo lontano dalla fermata e il bus non si ferma) o di prendere una lavata che ti porti in giro tutto il giorno.

Anche l'ubicazione delle stesse è importante: basti pensare che a Bellinzona mi sono recato più spesso in bus che in treno; con il trasporto pubblico su gomma avevo infatti dei punti di partenza e di arrivo più vicini.

Infine, mi è stato sottoposto da un utente il tema della flessibilità di utilizzo delle fermate, permettendo – in caso di colonna ferma – ai passeggeri di scendere dal veicolo in presenza di una fermata in sicurezza (anche di un'altra linea). Una proposta che va in questo senso approfondita.

→ **Importanza di lavorare sulla qualità delle fermate bus (Comuni, Commissioni dei trasporti, Cantone, agenzie di trasporto)**

→ **Approfondire se permettere ai passeggeri di scendere dal bus in presenza di una colonna ferma e di una fermata bus autorizzata**

GLI ULTIMI METRI – L'IMPORTANZA DELLA MOBILITÀ LENTA

L'utilizzo dei trasporti pubblici mi ha palesato ancor di più l'importanza della promozione della mobilità lenta per la gestione del percorso tra - da un lato - le fermate del trasporto pubblico e - dall'altro - i punti di partenza e di arrivo prefissati. Ho trovato in questo senso molto utile, se non necessaria, la rete di bike-sharing del Locarnese, che mi ha ad esempio permesso di andare o tornare dalla Stazione FFS/FART di Locarno-Muralto in pochi minuti; oppure ancora raggiungere zone non servite dal TP (ad esempio a Losone). Importante anche garantire – per chi lo desidera – il trasporto di biciclette o trotinette sul mezzo pubblico.

Un utente mi ha infine segnalato l'opportunità di approfondire la realizzazione di un sistema di scooter-sharing sul modello di Zurigo.

→ **Promozione di reti di bike-sharing, piste ciclabili (attenzione alla manutenzione) e passaggi pedonali attrattivi e sicuri per gli spostamenti da e per il trasporto pubblico**

REGIONI PERIFERICHE

Un capitolo specifico lo meritano evidentemente le regioni periferiche, in particolare, penso alla Valle Onsernone. Ho trovato sempre parecchie persone sul bus per la Valle, anche perché le corse sono poche e impediscono un utilizzo totale del trasporto pubblico: per me è stato per esempio impossibile presenziare a delle riunioni serali (l'ultimo bus da Russo scende alle 16.56!). Un orario che, durante l'estate, impedisce a molti turisti di terminare un'escursione o fermarsi per un aperitivo e rientrare con il trasporto pubblico (ultima corsa da Russo ore 16.56), come è impossibile per una persona che abita in Valle e lavora in un centro del Cantone – o semplicemente svolge un apprendistato di commercio a Locarno – utilizzare il trasporto pubblico per rientrare al domicilio (ultima corsa verso l'Onsernone ore 18.16 dalla Stazione di Locarno). Ciò costituisce un importante quanto inopportuno limite sia all'utilizzo del trasporto pubblico, oltre che una pesante penalizzazione per i giovani (rientro a casa con il trasporto pubblico dopo la formazione, il lavoro o delle attività sportive).

Nel caso concreto della Valle Onsernone

- **Introdurre una corsa serale in entrambe le direzioni (non prima delle 21.00) tutto l'anno e tutti i giorni, in modo da permettere non solo a turisti e persone del centro di fermarsi in Valle sino a dopo cena, ma anche e soprattutto a chi vive in Valle di rientrare al proprio domicilio dopo il lavoro, la scuola o un'attività ricreativa;**
- **Potenziare le corse durante il periodo estivo, anche sulla base delle varie iniziative intraprese per il rilancio turistico della Valle, come anche l'introduzione del Ticino Ticket.**

In generale per le Valli

- **Valutare quando possibile il potenziamento delle corse, anche con modalità innovative**
- **Sostegno di Cantone e Commissione regionali dei trasporti a progetti di mobilità pubblica condivisa o alternativa, in modo da ridurre la forte penalizzazione territoriale di queste regioni**

FAMIGLIA E TEMPO LIBERO

Per gli spostamenti in famiglia il trasporto pubblico è stato da un lato divertente (momento di condivisione, e di scoperta per Furio) e dall'altro più difficile, anche perché nel fine settimana gli orari sono molto più difficili. C'è da chiedersi se la variazione tra orario settimanale e festivo non sia troppo grande.

Da chiedersi anche se la sicurezza per i bambini è garantita.

- **Valutare se non rendere il trasporto pubblico più attrattivo per le famiglie, con orari mirati e l'offerta di appositi biglietti, magari anche abbinati ad attrazioni**

- **Valutare l'efficacia di un orario festivo così ridotto**

LAVORO SUL MEZZO

L'esperienza mi ha mostrato che è possibile sfruttare il tempo di spostamento per lavorare: questa è senz'altro una grande opportunità. Su alcuni mezzi hai addirittura prese e wi-fi: atout sicuramente apprezzati. Certo che non sempre è possibile: dipende molto dall'occupazione del mezzo pubblico, come pure dal tragitto (in bus da Locarno e Bellinzona è fattibile, da Locarno a Russo meno).

→ **Promuovere infrastrutture per il lavoro (prese, wi-fi, ecc.)**

Evitare sovraffollamenti

→ **Differenziazione degli orari di inizio delle scuole**

→ **Valutare la possibilità di differenziare il costo dei biglietti in funzione degli orari**

COSTI

Il capitolo dei costi è evidentemente molto sensibile e qualsiasi ragionamento deve basarsi su una premessa: il grado di copertura dei costi (introiti biglietti) in Ticino è tra i più bassi della Svizzera, attorno al 35% (media nazionale 50%).

Spostarsi saltuariamente con i mezzi pubblici pone un problema di costi decisamente elevati: singole corse difficilmente si presentano come opzioni favorevoli dal punto di vista economico (quando mia moglie mi ha accompagnato, ad esempio, CHF 5 Locarno – Losone e CHF 17.60 Locarno – Monte Carasso, sempre andata e ritorno). Diverso il discorso con un abbonamento: con CHF 205 puoi girare il Cantone per un mese intero (abbonamento annuale CHF 1845).

Il sistema delle zone – oltre a non essere di facilissima comprensione – solleva alcuni dubbi applicativi rispetto ad alcune tratte.

Ideale sarebbe favorire un sistema integrato di trasporto, ma per troppe persone è eccessivo pagare sia l'abbonamento Arcobaleno che i costi dell'auto. E, tenendo conto che il park&ride è da pagare in aggiunta all'abbonamento del treno, allora molti rinunciano ad usare i mezzi pubblici e viaggiano solo in auto.

→ **Effettuare uno studio approfondito sul sistema delle zone**

→ **Approfondire la fattibilità di inserire il costo del P&R nel biglietto ferroviario**

CONTROLLI

In un mese sono stato controllato 3 volte: due volte la sera tardi sul treno (TiLo e FLP), una volta in serata sul bus (Autopostale nel Bellinzonese). C'è da chiedersi se 3 controlli in un mese sono tanti, pochi o sufficienti: l'impressione è che siano pochi (da approfondire) e forse intensificarli potrebbe portare a un aumento degli introiti.

→ **Valutare se intensificare i controlli – magari in collaborazione tra più vettori – per aumentare gli introiti, diminuendo al contempo la spesa pubblica e i possibili abusi**