

Domande frequenti

[Che cos'è un Programma d'agglomerato?](#)

È un progetto di carattere locale e regionale voluto dalla Confederazione per prevenire le difficoltà future nei trasporti e negli insediamenti urbani, ma soprattutto per garantire la coordinazione fra i trasporti e lo sviluppo insediativo (urbanizzazione).

[Chi se ne occupa?](#)

Nel caso del Locarnese, la Commissione Intercomunale dei Trasporti (CIT) e il Dipartimento del territorio (DT), che poi lo sottoporranno all'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE). I lavori sono iniziati nell'inverno 2009-2010 e si concluderanno alla fine del 2011.

[A che cosa serve un Programma d'agglomerato?](#)

Anzitutto a immaginare gli scenari futuri dell'agglomerato, con specifica attenzione ai trasporti e alla distribuzione degli insediamenti. E poi a proporre delle soluzioni per far fronte ai problemi che sorgerebbero se non ci fosse alcun intervento oppure se non ci fosse alcuna concertazione a livello regionale. L'orizzonte considerato è quello intorno al 2025.

[Come si concretizza?](#)

Il risultato finale è un documento, lo scenario auspicato, che descrive le misure formulate. Contiene argomenti e strategie generali, ma elenca anche le misure precise e puntuali da prendere su scala locale. Lo scenario auspicato è una sorta di "visione" globale di come il territorio potrà e dovrà essere in futuro ed è l'elemento centrale del Programma d'agglomerato. Si può parlare di un "faro" da seguire.

[Dopo la preparazione, che cosa succede?](#)

Poi il documento viene proposto alla popolazione, che può sottoporre idee per modifiche e cambiamenti. In seguito queste indicazioni vengono prese in considerazione. Infine il Programma d'agglomerato viene inviato alla Confederazione per essere approvato entro il 31 dicembre 2012.

[Ci sono dei criteri da seguire?](#)

Sì, perché la Confederazione approva il Programma sulla base di quattro criteri di efficacia:

la qualità dei sistemi di trasporto deve migliorare,
gli insediamenti devono subire uno sviluppo centripeto,
la sicurezza del traffico deve aumentare,
l'impatto ambientale e il consumo delle risorse devono diminuire.

[Come si procede per sviluppare il Programma d'agglomerato?](#)

Anzitutto si effettua un'analisi approfondita dello stato attuale e delle tendenze di sviluppo, seguendo il *trend* in corso, senza ulteriori misure oltre a quelle già pianificate (scenario *trend*). Questo serve per individuare i punti forti e i punti critici, le opportunità e i rischi. Poi si elabora lo scenario auspicato, che è frutto di una riflessione molto approfondita sugli scenari di sviluppo possibili. In seguito si sviluppano le strategie e le misure da concretizzare, che devono essere realistiche e realizzabili. Infine si valutano gli effetti e se ne stabilisce la priorità.

[Ma c'è già un Piano direttore cantonale! Il Programma d'agglomerato non è un doppione?](#)

No. Il Programma d'agglomerato dovrà anzi essere compatibile con le indicazioni del Piano Direttore oppure dovrà permettere di modificarlo. Il Piano direttore dovrà integrare le misure del programma d'agglomerato che hanno valenza regionale.

Nell'agglomerato ci sono 21 Comuni, ciascuno con le proprie esigenze. Non si rischia di ottenere un Programma d'agglomerato formato solo da una lunga lista di misure, disordinata e magari internamente incoerente?

No. L'Ufficio federale dello sviluppo territoriale non lo accetterebbe. La Confederazione vuole invece che lo scenario auspicato prescindia dai desideri dei singoli Comuni e punti invece a soddisfare i bisogni dell'agglomerato nella sua totalità.

Quali principi guidano la definizione del Programma d'agglomerato?

I principi sono sei:

1. tutelare il paesaggio stabilendo quali limiti gli insediamenti non possono superare,
2. indurre negli insediamenti uno sviluppo centripeto, cioè densificarli quantitativamente e qualitativamente,
3. sviluppare le zone dove si vive, si lavora e si commercia solo dove è buona l'offerta dei trasporti pubblici,
4. migliorare l'efficienza dei trasporti pubblici,
5. migliorare la qualità della vita,
6. favorire la mobilità lenta e il trasporto pubblico rispetto al traffico privato.

Quali sono i Comuni coinvolti nel Programma d'agglomerato del Locarnese e Vallemaggia (PALoc)?

I Comuni sono 21:

1. Ascona
2. Avegno-Gordevio
3. Brione s/Minusio
4. Brissago
5. Cavigliano
6. Centovalli
7. Cugnasco Gerra
8. Gambarogno
9. Gordola
10. Lavertezzo
11. Locarno
12. Losone
13. Maggia
14. Mergoscia
15. Minusio
16. Muralto
17. Orselina
18. Ronco s/Ascona
19. Tegna
20. Tenero Contra
21. Verscio

Com'è la situazione attuale del Locarnese?

Il Locarnese è caratterizzato da una **situazione paesaggistica e geografica privilegiata**. L'agglomerato si è però sviluppato nel corso degli anni secondo una **struttura multipolare diffusa**, ossia con gli elementi che lo costituiscono che si sono sviluppati perlopiù in modo indipendente e scoordinato. Il coordinamento con lo sviluppo della rete dei trasporti, in particolare dei trasporti pubblici e del traffico lento, è avvenuto in modo solo parziale.

Malgrado un buon grado di allacciamento alla rete ferroviaria superiore e la realizzazione della galleria di circonvallazione stradale di Locarno – Muralto e Minusio, la **situazione del traffico e dei trasporti** in generale **non risulta ancora soddisfacente**. I nodi nevralgici della rete stradale sono saturi o vicini alla saturazione, ed in diverse zone dell'agglomerato vi è un elevato volume di traffico negli abitati. Ciò

crea effetti cesura, emissioni di inquinanti atmosferici, rumore, ricerca di scorciatoie nelle strade di quartiere, incide sul numero degli incidenti e sui tempi di percorrenza del trasporto pubblico, come pure sull'attrattività degli spostamenti a piedi o in bicicletta. L'elevato volume di traffico stradale è in parte dovuto anche a carenze nel trasporto pubblico e nel traffico lento.

Che cosa succederebbe nel Locarnese se non si applicasse il Programma d'agglomerato?

L'analisi dello scenario trend ha evidenziato che i **problemi ed i punti deboli attuali verranno accentuati** dall'evoluzione futura, se non verranno presi ulteriori provvedimenti. Un punto positivo è dato dallo sviluppo dell'offerta del traffico ferroviario legato al progetto AlpTransit, che dovrebbe portare ad un notevole aumento di persone che per andare/venire dal Locarnese utilizzerà il treno. Un altro punto favorevole risulta dal miglioramento tecnologico dei veicoli stradali, che in futuro permetterà di ridurre sensibilmente le emissioni di alcune sostanze inquinanti.

La tecnologia non aiuterebbe a risolvere i problemi del Locarnese?

Sì, ma non basterebbe. L'aumento del traffico stradale non sarebbe compensato dal progresso tecnologico.

Quali sono le misure previste dallo scenario auspicato del Programma d'agglomerato?

L'attuazione delle misure sviluppate nel quadro del progetto avviene per **tappe**. La suddivisione in tappe ha considerato in particolare i seguenti aspetti:

- importanza della misura per l'agglomerato
- grado di avanzamento della misura
- rapporto costi/benefici
- periodo di realizzazione
- sostenibilità finanziaria per l'agglomerato
- equilibrio tra i vari tipi di misure

Le misure della prima tappa (**lista A**) sono le seguenti:

- prima tappa della riorganizzazione del nodo intermodale della stazione FFS di Locarno-Muralto (CmP 1.A)
- prima tappa del concetto urbanistico e del riassetto viario della porta est di Tenero (CmP 2.A)
- nodo ferroviario TILO di Minusio (CmP 3)
- concetto di sviluppo e riqualifica dell'area ex Caserma di Losone (PI 2)
- creazione del parco del Piano di Magadino (PI 3)
- valorizzazione delle aree di svago di Rivapiana (PI 10) e della Verbanella – Campo Felice (PI 11)
- promozione economica e riqualifica urbanistica del Polo di sviluppo economico di Riazzino (PI 15)
- densificazione residenziale attorno alla stazione di Gordola (PI 16)
- introduzione del concetto UPI 50/30 a Solduno e nel nucleo di Brissago (INF 1)
- messa in sicurezza dei collegamenti pedonali / ciclabili tra Quartino e Magadino (INF 4) e delle strade in attraversamento dei nuclei di Ronco s/Ascona e Tegna (INF 9)
- riassetto viario di viale Papio ad Ascona (INF 6) e di viale Verbanella a Muralto (INF 8)
- strategia di gestione dei posteggi pubblici e dei P&R (INF 16)
- riorganizzazione dei servizi di trasporto pubblico su gomma nel comprensorio Locarno – Losone – Ascona (TP 1)
- potenziamento delle prestazioni sulla rete ferroviaria TILO grazie al raddoppio dei binari a Minusio (TP 2)
- prima tappa dell'asse di collegamento e transizione a lago (TL 1)
- prima tappa del completamento della rete ciclopedonale dell'agglomerato (TL 2)

La prima tappa comporta investimenti per circa 59 mio di CHF. **Tutti gli interventi proposti in questa fase sono di elevata efficacia** in quanto:

- permettono di avviare i lavori in due comparti centrali per l'agglomerato, vale a dire la stazione ferroviaria di Locarno-Muralto, il maggior nodo intermodale del Locarnese, e la porta est di Tenero
- migliorano la sicurezza e riqualificano assi stradali:
- con forte volume di traffico ed elevata densità abitativa (Solduno)
- con volume di traffico non elevato, ma in attraversamento di nuclei storici (Brissago, Ronco s/Ascona, Tegna)
- ad elevata affluenza pedonale / turistica durante il giorno (lungolago Muralto)
- permettono di completare o migliorare l'asse di transizione a lago tra Locarno e Minusio-Mappo e di potenziare e mettere in sicurezza la rete del traffico lento soprattutto nel polo dell'agglomerato, dove vi sono i maggiori potenziali di domanda, senza dimenticare importanti interventi puntuali nella corona (passerella Moghegno-Maggia, attraversamento del fiume Ticino lungo la A13 e collegamento verso Quartino)
- colmano una lacuna importante nel trasporto pubblico migliorando in maniera sensibile i collegamenti tra le due sponde della Maggia e tra Losone ed Ascona (il volume d'utenza del TP che attraversa il fiume Maggia raddoppia rispetto allo scenario trend)
- permettono di potenziare in maniera sostanziale la rete TILO con la nuova stazione di Minusio e l'aumento della cadenza a 15 minuti lungo l'intero arco della giornata, con un aumento dell'utenza giornaliera del 22% rispetto allo scenario trend (che già include AlpTransit!)

Le misure principali della seconda tappa (**lista B**) sono le seguenti:

- seconda tappa della riorganizzazione del nodo intermodale della stazione FFS di Locarno-Muralto (CmP 1.B)
- seconda tappa del concetto urbanistico e del riassetto viario della porta est di Tenero (CmP 2.B)
- realizzazione del Parco urbano del delta della Maggia (PI 1)
- valorizzazione di numerosi parchi urbani / aree di svago in tutto l'agglomerato (PI 4 – PI 9, PI 12)
- riorganizzazione territoriale delle aree di trasformazione di Ascona-Losone (PI 13) e di Locarno (PI 14)
- concetto di gestione delle residenze secondarie (PI 17)
- introduzione del concetto UPI 50/30 a Losone (via Locarno) e a Minusio (INF 2)
- messa in sicurezza dei collegamenti pedonali / ciclabili tra P. Ronco – Brissago e Magadino - Dirinella (INF 5), delle strade in attraversamento dei nuclei di Verscio e Cavigliano (INF 10), di via Varesi a Locarno (INF 11) e di via Simen a Minusio (INF 13)
- riorganizzazione dello svincolo di S. Materno (INF 7)
- potenziamento delle linee regionali di trasporto pubblico (TP 3)
- seconda tappa dell'asse di collegamento e transizione a lago (TL 3)
- seconda tappa del completamento e della messa in sicurezza della rete ciclopedonale

[Dove trovo tutti i particolari del Programma d'agglomerato de Locarnese?](#)

Il Programma d'agglomerato del Locarnese è ora disponibile alla lettura e al commento da parte di tutti i cittadini. Contiene l'analisi dello stato attuale della situazione e dello scenario *trend* (tendenze di sviluppo), cioè l'evoluzione della situazione se non si prendesse alcuna misura. Naturalmente c'è anche la strategia globale e la lista delle misure programmate.

La documentazione completa (schede delle misure, rapporto finale) sono scaricabili dal sito www.ers-lvm.ch/partner/cit?sm=30 a partire dal 27 settembre 2011.

[L'opinione dei cittadini viene presa in considerazione?](#)

Il Programma d'Agglomerato è già stato messo in consultazione dei Municipi coinvolti, che quindi rappresentano i cittadini perché sono stati eletti da loro. Gli Esecutivi hanno preso posizione nelle diverse fasi dei lavori entro la fine di luglio 2011.

La Svizzera è una democrazia diretta. Perciò anch'io voglio avere voce in capitolo. Perché, al di là delle misure generali, a me interessa sapere che cosa succede nel mio Comune, nel mio quartiere, nella mia strada. Il Programma d'agglomerato se ne occupa puntualmente? Se c'è qualcosa che non mi convince, che cosa posso fare?

I Cittadini della regione possono inoltrare **entro il 30 ottobre 2011** osservazioni per iscritto all'indirizzo e-mail ers-lvm@bluewin.ch o tramite posta alla CIT/Commissione Intercomunale dei Trasporti, via Rusca 1 – CP 323 – 6601 Locarno.

Le tue osservazioni possono essere generali oppure puntuali e limitate. Ricordati però di argomentare bene la tua opinione, se vuoi che sia tenuta in considerazione. Non si tratta però di una consultazione formale vera e propria.

Si terrà conto delle mie osservazioni?

La CIT esaminerà tutte le osservazioni: quelle che rientrano in un'ottica di Programma d'agglomerato potranno essere considerate e contribuire a un adattamento.

Entro quale data il Programma d'agglomerato verrà adattato sulla base delle osservazioni dei cittadini?

Entro la fine del 2011. Entro il 31 dicembre 2011 il Programma d'agglomerato verrà inviato a Berna affinché sia esaminato dagli uffici federali competenti, che si pronunceranno in proposito nel 2013.

Poi tutto questo verrà realizzato davvero?

Se la Confederazione lo approverà, il Programma d'agglomerato sarà uno strumento di pianificazione importante, del quale si terrà conto nello sviluppo del prossimo Piano direttore cantonale. Sarà comunque uno strumento importante di pianificazione regionale. Se tutte le condizioni saranno soddisfatte, le misure prioritarie del PALoc dovrebbero essere iniziate già nel quadriennio 2015-2018.

Chi pagherà?

La Confederazione erogherà dei sussidi per la realizzazione degli interventi che avrà approvato. Per quanto non sussidiato dovranno contribuire Cantone e Comuni, singolarmente o tramite la CIT, a dipendenza dall'interessenza delle singole misure. Le misure proposte devono essere praticabili e dev'essere dimostrata la volontà politica e la fattibilità tecnica di realizzazione.