

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

L'ESSENZIALE IN BREVE

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'attrattiva 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.

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.

Obiettivo dello **scenario auspicato** è la garanzia della funzionalità dell'agglomerato tramite un concetto di sostenibilità e la valorizzazione del lago come elemento di identificazione collettivo (progetto comune). A tale scopo si tratta prima di tutto di eliminare o attenuare i punti deboli identificati e, in un secondo tempo, di indirizzare lo sviluppo futuro coordinando lo sviluppo insediativo con lo sviluppo del sistema dei trasporti.

Lo scenario auspicato prevede in particolare un **asse di transizione e di collegamento** lungo le rive del lago da Brissago a Dirinella. Sulla base dello scenario auspicato sono stati definiti i seguenti **obiettivi principali del PALoc**:

- valorizzazione e integrazione delle aree di protezione della natura e del paesaggio.
- sviluppo degli insediamenti all'interno delle aree urbane medesime (densificazione qualitativa e quantitativa) e non un'ulteriore estensione delle aree insediative.
- sviluppo della rete e dell'offerta dei trasporti pubblici e del traffico lento
- messa in sicurezza della rete stradale e ottimizzazione della gestione (inclusi i posteggi)

In linea generale si possono delineare tre **strategie di intervento** principali che devono mirare a :

- **contenere** lo sviluppo della mobilità tramite una pianificazione territoriale adeguata
- **trasferire** nella misura del possibile i flussi di traffico verso vettori meno inquinanti e meno soggetti ad incidenti, come il trasporto pubblico e il traffico lento, cercando di sfruttare al meglio le opportunità date dalla realizzazione di AlpTransit
- **concentrare** il traffico stradale sulle arterie principali, in particolare nelle aree aggirate dalla Mappo – Morettina e dal futuro collegamento A2-A13, migliorando le condizioni di vita nelle altre aree.

Con questo quadro d'analisi e di obiettivi il PALoc ha sviluppato una serie di **misure che permettono di rispondere alle seguenti sfide**:

- proporre un modello di sviluppo territoriale e identificare le aree in cui concentrare lo sviluppo insediativo
- definire gli spazi naturali da conservare e i paesaggi da proteggere
- proporre la moderazione del traffico e la messa in sicurezza di una buona parte della rete stradale, e adeguamenti puntuali alla stessa

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

- proporre un potenziamento importante del trasporto pubblico per colmare le lacune esistenti, in particolare nell'area centrale dell'agglomerato, e per sostenere lo sviluppo centripeto previsto dal modello di sviluppo territoriale
- proporre un potenziamento importante della rete del traffico ciclopedonale per offrire un'alternativa di mobilità particolarmente efficiente, sia nelle aree urbane, sia nelle aree dove l'efficacia del trasporto pubblico è limitata (edificazioni di pianura disperse)

Le misure del PALoc sono state sviluppate e coordinate con le misure del Programma d'agglomerato del Bellinzonese, in modo che non vi siano cesure tra i due programmi d'agglomerato sul Piano di Magadino.

Le misure del PALoc permettono di ottenere in particolare i **risultati** seguenti:

- riduzione delle percorrenze del traffico stradale del 5,6%
- concentrazione del traffico stradale sulla rete superiore e riduzione delle percorrenze del 12% rispettivamente del 24% sulle strade secondarie e locali
- aumento della quota modale del trasporto pubblico, che passa dall'11% al 16% (numero persone che si spostano)
- la percentuale di persone con un grado di allacciamento buono/ottimo al TP aumenta dal 13,6% dello stato attuale al 18,6% nello scenario auspicato; per i posti di lavoro si passa dal 26,5% al 33,6%
- aumento dell'efficacia del sistema dei trasporti permettendo un risparmio di 9'600 ore / giorno feriale per gli spostamenti
- riduzione delle emissioni nocive del 6% complessivamente e del 12%, rispettivamente del 25%, lungo strade secondarie e locali
- riduzione percettibile delle emissioni foniche sul 15% della rete stradale, in particolare lungo strade secondarie e locali

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 Verbano 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)

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

- 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 (TL 4)

La seconda tappa comporta investimenti per quasi 46 mio. CHF. **L'efficacia degli interventi di questa fase è simile a quelli della fase A ma lo stato dei progetti non è altrettanto avanzato.** Alcuni progetti sono inoltre stati inseriti in lista B per garantire la **sostenibilità finanziaria** del PA, senza sovraccaricare eccessivamente la lista A. Gli interventi di fase B permettono:

- di migliorare ed assicurare la funzionalità e la sicurezza del nodo intermodale di Locarno – Muralto FFS
- di completare gli interventi per assicurare la sicurezza e la funzionalità dell'area GGT alla porta est di Tenero
- di migliorare la sicurezza, riqualificare e adattare diversi assi stradali:
 - con forte volume di traffico ed elevata densità abitativa (Losone, Minusio)
 - con volume di traffico non elevato ma in attraversamento di nuclei storici (Verscio e Cavigliano)

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

- ad elevato tasso di incidenti (snodo S. Materno ad Ascona, via Varesi a Locarno, ecc.)
- di potenziare gli assi principali del trasporto pubblico regionale (Vallemaggia, Centovalli, Brissago)
- di completare la rete ciclopedonale e l'asse di transizione e collegamento a lago con una nuova passerella tra Locarno e Ascona

Tra i progetti inclusi nella terza tappa (lista C) ve ne sono due che richiedono l'avvio in tempi brevi di studi e verifiche tecniche adeguate. Si tratta della questione legata alla viabilità e alla circonvallazione di Solduno e della problematica dell'instabilità geologica e della sicurezza della strada in zona Moscia-Acapulco.

La tabella 1 riepiloga le misure del PALoc per i primi due quadrienni e settore d'intervento. Gli investimenti complessivi ammontano a quasi **105 mio. CHF**, vale a dire ca. 13 mio CHF per anno. Si tratta di una cifra importante ma ritenuta sostenibile da Cantone e Comuni anche nell'ipotesi più pessimistica di un contributo federale minimo (31,5 mio CHF, vale a dire il 30% dell'investimento previsto).

tabella 1: le misure del PALoc per priorità e settore d'intervento

Settore d'intervento	Priorità (investimenti in mio. CHF)		Totale A+B (mio. CHF)	In %
	A	B		
Adeguamento rete stradale	1.60	2.40	4.00	3.8%
Messa in sicurezza e riqualifica della rete stradale	13.90	25.50	39.40	37.5%
Trasporti pubblici (inclusi nodi)	29.10	10.90	40.00	38.1%
Traffico lento	14.55	7.00	21.55	20.5%
Totale	59.15	45.80	104.95	100.0%

Fonte: elaborazione Rapp Trans

La ripartizione degli investimenti per i vari settori d'intervento risulta equilibrata considerando i risultati dell'analisi della situazione e le necessità d'intervento. Gli interventi principali mirano alla messa in sicurezza e riqualifica della rete stradale (38% degli investimenti), al potenziamento del trasporto pubblico (38%) e del traffico lento (21%).