

# Rapporto

numero	data	Dipartimento
<b>7517 R</b>	2 ottobre 2018	TERRITORIO
Concerne		

## della Commissione della gestione e delle finanze sul messaggio 28 marzo 2018 concernente lo stanziamento

- di un credito netto di CHF 3'749'000.00 e autorizzazione alla spesa di CHF 7'101'000.00 per la realizzazione della prima tappa del nodo intermodale di Locarno-Muralto (misura CmP1.A) nell'ambito del Programma d'agglomerato del Locarnese di seconda generazione (PALoc2),
- di un credito netto di CHF 3'125'000.00 e autorizzazione alla spesa di CHF 6'237'000.00, quale aggiornamento del primo credito di CHF 14'100'000.00, per la realizzazione di un secondo pacchetto di opere del PALoc2, per un totale di CHF 20'337'000.00,
- di un credito netto di CHF 1'612'000.00 e autorizzazione alla spesa di CHF 2'480'000.00 per la realizzazione della tratta Riveo est-Riveo del percorso ciclabile della Vallemaggia nell'ambito del Programma d'agglomerato del Locarnese di terza generazione (PALoc3)

## 1. RICHIESTA E SCOPO DEL MESSAGGIO

### 1.1 Richiesta

Il messaggio governativo chiede di stanziare tre crediti in favore della mobilità del Locarnese nell'ambito delle misure inserite nel Programma d'Agglomerato del Locarnese di seconda generazione (PALoc 2) e di terza generazione (PALoc 3). In particolare, il messaggio chiede di stanziare un primo credito netto di **CHF 3'749'000.00** (e di autorizzare una spesa di CHF 7'101'000.00) **per la realizzazione del nuovo sottopasso pedonale tra la stazione FFS e il lungolago** (prima tappa del nodo intermodale di Locarno-Muralto).

Il secondo credito richiesto è di **CHF 3'125'000.00** (con un'autorizzazione alla spesa di CHF 6'237'000.00) quale secondo pacchetto di opere del PALoc2, aggiornando dunque la spesa totale a CHF 20'337'000.00. Il secondo pacchetto – dopo il primo approvato dal Gran Consiglio lo scorso 19.02.2018 – prevede sostanzialmente la **realizzazione di diverse misure in favore della mobilità lenta e del trasporto pubblico (ciclopiste Verbanella Minusio-Mappo e Riazzino-Cugnasco; messa in sicurezza di via Locarno ad Ascona; riorganizzazione dei servizi su gomma nel settore Locarno-Ascona-Losone in particolare con la creazione di corsie preferenziali per i bus).**

Il terzo e ultimo credito netto di **CHF 1'612'000.00** (con un'autorizzazione alla spesa di CHF 2'480'000.00) permette infine la **realizzazione della tratta tra Riveo est e Riveo del percorso ciclabile della Vallemaggia nell'ambito del PALoc3.**

## 1.2 Scopo

Lo scopo del presente messaggio è triplo. In primo luogo si vogliono apportare delle **migliorie ai percorsi ciclabili**, così da rendere più armonioso, sicuro e attrattivo l'utilizzo della bicicletta per gli spostamenti utilitari o ricreativi all'interno dell'agglomerato del Locarnese. Secondariamente, le misure proposte **migliorano il percorso dei trasporti pubblici**, che si ritroveranno quindi delle corsie totalmente dedicate a loro, a tutto beneficio del servizio offerto all'utenza. In terzo ed ultimo luogo, il messaggio **favorisce l'attrattiva e gli spostamenti a piedi da e per la stazione ferroviaria**, cercando così di favorire l'accesso ai treni.

## 2. I PROGETTI E LE RICHIESTE DI CREDITO

### 2.1 Prima tappa del nodo intermodale di Locarno-Muralto (misura PALoc2 - CMP1.A)

In seguito dapprima all'apertura della galleria di base del San Gottardo (già avvenuta) e successivamente di quella del Monte Ceneri (prevista nel dicembre 2020), la stazione FFS/FART di Locarno-Muralto sarà sempre più la porta d'entrata del Locarnese per gli utenti della ferrovia: si stima che la quantità di persone che transiterà dalla stazione crescerà dagli attuali 8'000 passeggeri al giorno a circa 12'500 nel 2030. In questo senso è quindi fondamentale preparare la struttura ad accogliere un numero sempre crescente di persone che, dalla stazione FFS, si dirigerà verso il terminale di autobus, il centro cittadino o il lungolago. Il PALoc2 ha quindi fatto della riorganizzazione totale del comparto della stazione per favorire un'interconnessione dei vari mezzi di trasporto (pubblici e privati) un proprio caposaldo. La prima fase, oggetto del messaggio governativo, ha l'obiettivo di creare un sottopasso pedonale tra la stazione FART, i marciapiedi FFS e il lungolago lato ovest (la seconda fase si occuperà invece di terminale bus, stalli taxi, posteggi per bici, flussi pedonali e riassetto della strada cantonale antistante alla stazione). Il nuovo sottopasso permetterà non solo di aumentare la capacità di accesso pedonale agli impianti ferroviari e garantire un interscambio snello fra stazione FFS e stazione FART, ma anche di diluire i flussi pedonali, sgravando l'attuale uscita lato strada cantonale. Inoltre a livello locale il nuovo sottopasso permetterà di collegare l'autosilo previsto sotto l'attuale area P+R con il lungolago di Muralto, dove è prevista l'introduzione di una zona incontro. L'inizio dei lavori è programmato per giugno 2019 e la fine è invece prevista per settembre 2020, in corrispondenza con l'entrata in funzione del cambio d'orario di dicembre a seguito dell'apertura del nuovo tunnel di base del Ceneri e l'introduzione dei collegamenti diretti Locarno-Lugano. Il costo totale dell'investimento è quindi di CHF 7'101'000.00, di cui CHF 3'749'000.00 a carico del Cantone (per maggiori dettagli si rinvia al messaggio governativo).

### 2.2 Misure a favore della mobilità lenta e riorganizzazione dei trasporti su gomma nel settore Locarno-Ascona-Losone

Il secondo pacchetto delle misure PALoc2 da un lato rende più attrattivo, o completa laddove carenti, determinati percorsi ciclabili; dall'altro rafforza alcune linee di trasporto pubblico e la loro attrattiva. Il costo totale di questo secondo pacchetto necessita di un credito netto di CHF 3'125'000.00 e di un'autorizzazione alla spesa di CHF 6'237'000.00. Qui di seguito una panoramica delle misure (per maggiori dettagli sulle opere e sui costi si rinvia al messaggio governativo).

### **Misura TL1.1: Nuovo tratto di ciclopista alla Verbanella, Minusio-Mappo**

Tra la rotonda di Mappo e il debarcadero di Muralto esistono due percorsi ciclabili: quello lungo il lago (via alla Riva, “stradina rossa”) per i ciclisti “lenti” e quello “più veloce” che scorre lungo la strada (via Simen) collegandosi poi al primo con una rampa fuori norma per pendenza e larghezza, creando alcuni problemi di traffico e coesistenza con i pedoni. La realizzazione di questo nuovo tratto ha quindi l’obiettivo di completare il percorso ciclabile “veloce” tra l’imbocco di via Simen e la rotonda di Mappo per 600 m, rendendo definitivamente attrattivo il percorso a monte, tramite la creazione di una pista ciclabile sul sedime dell’attuale strada cantonale (3 metri di larghezza, suddivisa in due corsie, una per ogni direzione) con la riduzione a una sola corsia di scorrimento (dalle attuali due) dei veicoli. L’inizio dei lavori è previsto per il primo semestre del 2019 e il costo totale dell’opera è di CHF 913’000.00, di cui CHF 373’000.00 a carico del Cantone.

### **Misura TL 2: 2.1 Nuovo percorso a monte di Riazzino**

Il nuovo percorso – che si estende sui Comuni di Locarno, Lavertezzo e Cugnasco-Gerra – si sviluppa per 800 metri dal centro scolastico di Lavertezzo fino al centro sociale di Cugnasco-Gerra. Si tratterà in particolare di ampliare – attraverso espropri e correzioni puntuali della carreggiata – il marciapiede a lato di via Cantonale dagli attuali 1.50 m ai futuri 2.75 m per permettere il transito di pedoni e ciclisti; sarà anche adeguato il passaggio sotto il ponte di Cugnasco-Gerra, la cui altezza minima è attualmente troppo bassa (sarà quindi abbassata la carreggiata). L’inizio dei lavori è previsto per il primo semestre del 2019 e il costo totale dell’opera è di CHF 1’674’00.00, di cui CHF 1’069’00.00 a carico del Cantone.

### **Misura TL2.7: Messa in sicurezza via Locarno ad Ascona**

Il progetto consiste nella messa in sicurezza dei percorsi ciclabili lungo via Locarno ad Ascona. Per farlo, è necessario allargare i due marciapiedi esistenti (tramite espropri e rifacimento delle attuali delimitazioni), così da ottenere due percorsi ciclopedonali larghi 2.50 m, per una lunghezza totale di circa 900 m. L’inizio dei lavori è previsto per il primo semestre del 2019 e il costo totale dell’opera è di CHF 1’350’000.00, di cui CHF 565’000.00 a carico del Cantone.

### **Misura PALOC2 – TP1, tratte T1-T2-T3: Riorganizzazione trasporti su gomma nel settore Locarno-Ascona-Losone**

Visto che fra le lacune riscontrate dal PALoc per quanto riguarda la rete di trasporto pubblico su Ascona e Losone vi era quella del traffico congestionato e i conseguenti ritardi, si è deciso di puntare non solo sul potenziamento dell’offerta nel centro dell’agglomerato (delta della Maggia) e su nuovi nodi di interscambio, ma anche sulla valorizzazione delle fermate e soprattutto sulla realizzazione di corsie preferenziali. L’inizio dei lavori delle opere è previsto per il primo semestre del 2019 e il costo totale è di CHF 2’300’000.00, di cui CHF 1’118’000.00 a carico del Cantone. Il cantiere sarà suddiviso in diverse fasi per garantire gli accessi privati e ridurre al minimo gli inconvenienti al traffico. Di seguito quanto proposto nel messaggio governativo in esame.

- L’intervento sulla **tratta T1 (Via Locarno a Losone)** consiste nella realizzazione di una nuova corsia preferenziale per i bus e la conseguente nuova demarcazione delle corsie stradali dalla rotonda Ponte Maggia all’uscita del parcheggio del Mercato Cattori (290 metri circa). Ciò implica lo spostamento del marciapiede esistente con relativa

espropriazione di fondi privati. La pavimentazione proposta sarà conforme alle normative sulla protezione fonica e, inoltre, saranno pure realizzate due nuove fermate bus nei pressi della rotonda sul Ponte Maggia (una per ogni direzione di marcia, di fronte al supermercato Denner e al garage Winteler). Il tutto coordinandosi con quanto previsto nel PALoc3.

- L'intervento sulla **tratta T2 (Via Locarno ad Ascona)**, volta alla creazione della corsia preferenziale dei bus di 100 metri in direzione della rotonda Ponte Maggia, prevede una semplice modifica delle demarcazioni attuali e uno spostamento delle isole spartitraffico già presenti sul manto stradale. Ciò in ragione del fatto che la carreggiata in questione è già stata oggetto nel 2015 di un risanamento strutturale; non sono quindi necessari interventi fisici sulla strada. Inoltre, sarà realizzata una nuova fermata dei bus in prossimità del supermercato Manor (direzione Ponte Maggia) e una in prossimità del garage Storelli (direzione San Materno). Per garantire l'accessibilità ai bus senza entrare in conflitto con i veicoli provenienti dall'A13, il progetto comprende infine una modifica delle fasi semaforiche attuali.
- L'intervento sulla **tratta T3 (Via Vigizzi a Losone)**, tra il ponte sul fiume Maggia e la rotonda Ponte Maggia, prevede la realizzazione di una nuova corsia per i bus di circa 75 metri mantenendo i due marciapiedi esistenti. Anche in questo caso non sono necessari interventi fisici, ma semplicemente la modifica delle demarcazioni e uno spostamento delle isole spartitraffico esistenti.
- Come detto precedentemente, si prevede la creazione di **quattro nuove fermate per i bus**, di cui due in via Locarno a Losone e due in Via Locarno ad Ascona. Il tutto conformemente alle normative in materia per permettere in particolare alle persone diversamente abili l'accesso ai bus senza scalini, ma anche per accrescere la qualità e l'attrattiva dell'offerta.

### **2.3 Completamento della pista ciclabile della Vallemaggia (misura ML 17-PALoc3)**

Nell'aprile 2017, il Gran Consiglio ha approvato i crediti di costruzione necessari alle tratte 4 e 5 (territorio di Cevio) della ciclopista della Vallemaggia: con quanto proposto si tratta ora di approvare il credito per il seguito di tale pista, con la costruzione della tratta 6 che va dal ristorante Soladino fino alla "esse" in fondo alla tirata di Riveo. La nuova pista ciclabile si estende per 1.5 km e sarà separata dal campo stradale con, di principio, un'aiuola verde larga circa 50 cm e da un'apposita segnaletica. Ciò permetterà, da un lato, una convivenza pacifica tra ciclisti e pedoni e, dall'altro lato, di incrementare la sicurezza dei ciclisti.

L'inizio dei lavori è previsto per il primo semestre del 2019 e l'autorizzazione alla spesa è di CHF 2'480'000.00, con un credito netto di CHF 1'612'000.00 a carico del Cantone.

## **3. CONSIDERAZIONI COMMISSIONALI**

### **3.1 Punto della situazione PALoc2 e PALoc3**

Il messaggio governativo oggetto di analisi in questo rapporto prevede crediti per un totale di CHF 8'486'000.- a beneficio di misure inserite sia nel Programma d'Agglomerato del Locarnese di seconda generazione (PALoc 2), sia in quello di terza generazione (PALoc 3). Visto che negli ultimi anni le istituzioni coinvolte – Cantone, Comuni e CIT – hanno lavorato intensamente per elaborare e concretizzare i programmi di agglomerato, anche con investimenti finanziari importanti, prima di entrare nel merito delle richieste puntuali, la

Commissione della gestione e delle finanze ha voluto fare brevemente il punto della situazione in merito ai due programmi d'agglomerato del Locarnese. Questo non solo per contestualizzare le misure puntuali, ma anche e soprattutto per non perdere di vista una visione più generale della mobilità del Locarnese.

Il Gran Consiglio ha già approvato un primo pacchetto realizzativo di misure **PALoc2**; si tratta quindi oggi di approvare un secondo pacchetto di misure. Per quanto riguarda lo stato dei lavori per le misure PALoc2 "mobilità" e "di comparto", il primo reporting trasmesso alla Confederazione (stato di avanzamento al 30 settembre 2016) è stato valutato come buono e conforme all'obiettivo prefissato, salvo la misura "nuova fermata TiLo": per quest'ultimo punto la Commissione gestione e finanze si attende la presentazione del progetto in tempi brevi.

Per quanto riguarda il **PALoc3** – per il quale una buona parte dei progetti preliminari sono già avviati o in fase di avviamento – è di qualche settimana fa la decisione del Consiglio Federale di sostenerlo in maniera importante. Di seguito riportiamo la valutazione globale del Rapporto d'esame della Confederazione (pp. 6-7):

*Il Programma d'agglomerato Locarnese di 3a generazione (PA) è coerente con la generazione precedente, in quanto favorisce lo sviluppo centripeto del tessuto edificato nelle zone centrali e suburbane. Propone una visione d'insieme pertinente, tradotta in una strategia di coordinamento fra trasporti e sviluppo degli insediamenti. Il filo conduttore tra le analisi, la visione d'insieme, le strategie settoriali e le diverse misure del PA è chiaro e coerente. Le strategie settoriali restano tuttavia un po' troppo concise e la visione multimodale proposta è attuata solo parzialmente.*

*Il punto di forza del programma d'agglomerato consiste nello sviluppo di un'offerta TP coerente a livello urbano e regionale. Le misure proposte sono concrete e rafforzano l'effetto dell'attuazione della tappa 2020 della rete TILo. La riorganizzazione della rete di bus e il raccordo tra TP e traffico lento (TL) migliorano l'accessibilità dell'agglomerato e agevolano l'intermodalità. La strategia TL è chiara e le misure identificate permettono di colmare le importanti lacune della rete. Il programma propone numerose riqualifiche dello spazio stradale volte a moderare il traffico nelle aree urbane e a promuovere l'utilizzo della rete strutturante, del tutto coerenti con la strategia del trasporto individuale motorizzato (TIM) e la visione d'insieme. Per quanto riguarda i posteggi, le disposizioni cantonali («tassa di collegamento», revisione del regolamento cantonale) prevedono una prima tappa pertinente al fine di gestire l'accessibilità del trasporto individuale motorizzato (TIM) nelle zone centrali lavorative.*

*In materia di sviluppo degli insediamenti, il programma d'agglomerato prevede una densificazione dei comparti delle stazioni, dell'area centrale tra Ascona e Losone nonché del quartiere ai Saleggi (ex quartiere Gas Macello) a Locarno. È altresì prevista una crescita della popolazione lungo gli assi urbani primari e secondari. Anche il miglioramento della qualità degli spazi pubblici costituisce un elemento importante del programma.*

*Un punto debole del programma consiste in una strategia di gestione del trasporto individuale motorizzato (TIM) troppo poco concretizzata. In effetti, i principi per la gestione del flusso di traffico verso il centro dell'agglomerato sono poco esplicitati, anche se il programma presenta controlli d'accesso sulle cartine e prevede la messa in servizio di una centrale di gestione del traffico.*

*Nell'ambito dello sviluppo degli insediamenti, uno dei punti deboli è costituito dalla mancanza di concretizzazione della strategia di sviluppo. In effetti, il programma propone unicamente disposizioni molto generali per garantire lo sviluppo centripeto o per limitare la dispersione degli insediamenti. Inoltre il PA definisce i limiti dello sviluppo degli insediamenti solo attraverso la morfologia e linee di forza del paesaggio. Infine, la questione dei grandi generatori di traffico (GGT) e del loro sviluppo è affrontata solo in maniera sommaria.*

*La sicurezza del traffico è migliorata in una certa misura, grazie in particolare alla messa in sicurezza di una parte dei punti critici identificati come pure alle riqualifiche dello spazio stradale, fattori che agiscono positivamente sul sentimento di sicurezza all'interno dello spazio stradale. La sicurezza non è tuttavia oggetto di una strategia specifica o sistematica.*

*Per quel che riguarda il paesaggio e l'ambiente, il programma propone misure paesaggistiche convincenti, in particolare quelle volte a rivitalizzare e riqualificare i corsi d'acqua. Gli effetti*

*negativi del PA sull'ambiente e l'uso di risorse dovrebbero tuttavia essere limitati. Solo una debole flessione delle parti modali a favore del TP e del TL sembra concepibile. In effetti, il programma non garantisce la gestione del TIM, e non propone nessuna soluzione concreta per contenere il consumo di superfici.*

*Esaminando i programmi d'agglomerato di 3a generazione, la Confederazione considera lo stato di avanzamento dell'attuazione delle misure presentate con le generazioni precedenti nonché il reporting sull'attuazione. Le carenze registrate in uno di questi ambiti possono comportare una riduzione di uno o più punti nella valutazione dei benefici del programma. Nel caso del PA Locarnese, nessuna deduzione di punti è stata effettuata. Il reporting e l'avanzamento dell'attuazione delle misure della 2° generazione sono soddisfacenti.*

*Dopo l'esame dell'ordine di priorità delle misure, il Programma d'agglomerato Locarnese presenta costi di investimento pari a 95,32 milioni di franchi. Quest'importo comprende 32,684 milioni di franchi per le misure della lista A della 2a generazione<sup>5</sup>. I costi di investimento per l'agglomerato medio-piccolo in questione sono considerati bassi.*

*A seconda dell'efficacia del programma (rapporto costi/benefici) si propone al Parlamento federale di applicare la seguente aliquota contributiva della Confederazione alle misure cofinanziate di 3a generazione: 40%.*

### **3.2 Misure a favore della mobilità lenta**

La Commissione della gestione e delle finanze ha voluto prima di tutto chinarsi sull'**evoluzione della spesa riguardante le piste ciclabili**: va in questo senso evidenziato come nel periodo 1995-2012 in Ticino sono stati stanziati 38 milioni di franchi (tramite quattro crediti quadro specifici), mentre nel periodo 2013-2018 ben 83, di cui 77 già stanziati e 6 ancora in attesa di decisione parlamentare (oggetto del presente messaggio). Nello specifico, per il Locarnese, nel periodo 2013-2018 sono stati stanziati 17 milioni di franchi, di cui 6 attualmente oggetto di analisi da parte del Gran Consiglio.

Per quanto riguarda il nuovo tratto di **ciclopista alla Verbanella di Minusio**, la Commissione della gestione e delle finanze evidenzia come la sua realizzazione sia di fatto coerente con quanto già deciso dal Gran Consiglio in risposta alla già citata petizione "Minusio, un attacco alla mobilità lenta" del 20 agosto 2015 presentata dal signor Mattia Bacchetta-Cattori e sottoscritta da 1212 cittadini. Nel suo rapporto del 6 giugno 2016 – fatto proprio dal parlamento cantonale – la Commissione delle petizioni e dei ricorsi auspicava infatti di "*procedere con la messa in sicurezza e l'avanzamento del progetto previsto per la pista ciclabile alternativa in via Simen, perché non si può pensare di risolvere il problema senza proporre un'alternativa di percorrenza sicura*". La misura TL1.1 risponde dunque alle esigenze di convivenza pacifica tra pedoni e biciclette sul lungolago di Minusio, favorendone l'attrattiva e la sicurezza per la mobilità ciclabile. Sollecitato in tal senso dal relatore, il Dipartimento del Territorio ha garantito che la riduzione da 2 corsie a 1 per lasciare spazio alla pista ciclabile non comporterà alcuna riduzione di capacità e non porterà a un peggioramento della fluidità del traffico in quanto, già oggi, il flusso veicolare proviene da una sola corsia (via San Gottardo). Anche la riduzione della velocità da 80 km/h a 60 km/h non avrà a dire dei servizi interpellati influssi negativi sul traffico veicolare, e questo nemmeno nelle ore di punta (720 veicoli/ora, corrispondente a ca. 60% della capacità secondo norma VSS); al contrario, l'abbassamento della velocità a 60 km/h permette di rendere più omogenea la velocità tra i vari veicoli, che arrivano da una zona a 50 km/h, e quindi incide in modo favorevole sulla stessa capacità. Infine la Commissione della gestione e delle finanze – come peraltro il Municipio di Minusio – si è chiesta se non fosse il caso di accentuare ulteriormente la separazione tra tratto stradale e pista ciclabile, essendo quest'ultima in due direzioni (e dunque anche contromano rispetto alla corsia delle auto): a dire dei servizi del Dipartimento del Territorio la questione è stata approfonditamente valutata e si è arrivati alla conclusione che non occorre nessuna

separazione fisica secondo le norme in materia nel caso di una velocità ridotta a 60 km/h, di un traffico motorizzato unidirezionale su un'unica corsia e di un carico previsto di traffico ciclopeditone comunque limitato (il principale collegamento resta quello via lago).

Per quanto riguarda il **nuovo collegamento ciclabile a Riazzino parallelo alla strada cantonale**, ci si è chiesti se questo non costituisca un doppiante rispetto ai percorsi ciclabili che già ora si possono utilizzare nelle campagne, a poche centinaia di metri. La motivazione di questa doppia offerta sta nella differenza tra da un lato percorsi di interesse cantonale (nel Piano) prevalentemente a uso turistico o di svago e, dall'altro, percorsi di interesse regionale più utilitari legati alla mobilità breve o funzionale. Il nuovo tratto – che appartiene a quest'ultima categoria – è più diretto e funzionale (rispetta la linea di desiderio) per il maggior numero di abitanti (in particolare a Cugnasco a monte della strada cantonale): la linearità, il dislivello e il tempo sono infatti tra i fattori più importanti da considerare nella pianificazione dei collegamenti regionali. In breve, il nuovo percorso a monte di Riazzino costituisce un nuovo collegamento "dolce", locale e utilitario per il quartiere di Cugnasco-Gerra con la stazione TILO, le industrie e i commerci di Riazzino. Tale percorso si rende ancora più utile dopo l'introduzione della rete regionale di bike-sharing. Nell'ottica di una mobilità intermodale, dopo le bici, è quindi importante favorire anche i collegamenti per la mobilità lenta tra le fermate dei trasporti pubblici e i quartieri residenziali.

La Commissione della gestione e delle finanze si è inoltre posta la domanda se non fosse possibile – nell'ambito della **messa in sicurezza di Via Locarno ad Ascona** – separare il tratto ciclabile da quello pedonale. Un'opzione, questa, scartata per più ragioni, in primis tecniche e finanziarie: una misura più incisiva comporterebbe non solo un rilevante aumento dei costi a causa degli importanti espropri che sarebbero da farsi (la separazione fisica fra ciclisti e pedoni impone un campo stradale dedicato di circa 4.0 m, con un maggior esproprio di 1.50 m), ma soprattutto il rischio di forti opposizioni e ricorsi che potrebbero compromettere la realizzazione stessa dell'opera; quanto proposto è dunque il compromesso tra l'ideale, il fattibile e il finanziabile. Inoltre secondo il Dipartimento del territorio concedere l'uso del marciapiede ai ciclisti è una prassi consolidata in Svizzera in particolare nei casi in cui il traffico veicolare lungo la carreggiata è molto intenso e rappresenta un forte deterrente all'utilizzo della bicicletta per gli spostamenti quotidiani a scopo utilitario (casa-lavoro, casa-scuola o nel caso in esame casa-acquisti). In questi casi – come quello trattato – per garantire la sicurezza stradale su strade relativamente frequentate, l'Ordinanza sulla segnaletica stradale (OSStr) prevede la posa di una specifica eccezione denominata "bici permesse" all'inizio dei marciapiedi (art. 65 cpv. 8). L'esperienza insegna che i ciclisti più veloci rimarranno comunque sulla carreggiata e inoltre non è comunque concesso l'uso dei marciapiedi alle bici elettriche più veloci, quelle con pedalata assistita fino a 45 km/h. Nel concreto, il marciapiede in provenienza dal nodo di San Materno è già oggi aperto all'uso ciclabile: con il progetto si prevede semplicemente di allargare lo stesso fino a 2.5 metri, permettendo di conseguenza l'incrocio tra pedone e ciclista in maniera confortevole secondo le normative in vigore. Non si possono escludere potenziali criticità, ma i servizi interpellati sono portati a credere che in questo caso l'allargamento dei marciapiedi per agevolare l'utilizzo ciclabile possa essere considerata un'opportunità da cogliere piuttosto che un potenziale pericolo per la convivenza tra utenti. Anche perché, specificano i servizi interpellati, la visibilità è sempre garantita in modo da permettere la condivisione sicura dello spazio tra pedoni e ciclisti sui marciapiedi, con questi ultimi che dovranno concedere la precedenza all'utenza pedonale. Va infine ribadito che alternative ciclabili al percorso esistono, come ad esempio quello sull'argine della Maggia; mentre un'altra misura del Paloc2 prevede il risanamento totale e

la messa in sicurezza della passerella ciclopedonale esistente "Siberia" ad Ascona (TL 2.5) – oggi non accessibile – che permetterà di creare un ulteriore asse utilitario, diretto e sicuro tra Ascona e Losone.

### **3.3 Riorganizzazione dei trasporti su gomma nel settore Locarno-Ascona-Losone**

La Commissione della gestione e delle finanze è cosciente degli importanti sforzi finanziari intrapresi da Cantone e Comuni per migliorare sia i percorsi di mobilità lenta (come abbiamo visto), sia il potenziamento del trasporto su gomma, in questo caso nel settore Locarno-Ascona-Losone. Al contempo la Commissione condivide la strategia di realizzare quando necessario sia nuove fermate – in quanto la vicinanza di quest'ultime ai punti di partenza e arrivo è fondamentale per l'attrattiva del servizio – sia nuove corsie preferenziali per il trasporto pubblico su gomma con l'intento di agevolarlo, velocizzarlo e renderlo più puntuale. L'obiettivo finale delle corsie preferenziali è proprio quello di stabilizzare l'orario dei bus di linea; stabilità essenziale per garantire le coincidenze agli utenti (pensiamo in particolare con i treni alla stazione FFS/FART di Locarno-Muralto), e quindi per rendere attrattivo il trasporto pubblico. Anche perché lo scenario auspicato 2025 – quindi con le misure PALoc 2 – prevede un aumento del 5% degli spostamenti con il trasporto pubblico verso il centro città rispetto allo scenario trend 2025 (dunque senza misure PALoc 2).

Le corsie preferenziali sono state progettate in base a rilievi delle colonne nelle ore di punta: le colonne più lunghe e più penalizzanti per il trasporto pubblico si formano nell'ora di punta della sera su Via Locarno a Losone (tratta T1) in provenienza da Losone, dove sono state rilevate colonne di oltre 200 metri e dove quindi è stato previsto l'impiego delle maggiori risorse finanziarie.

A mente della Commissione della gestione e delle finanze occorre però prestare attenzione al fatto che tali agevolazioni – come detto condivise – non creino ulteriori disagi agli altri utenti della strada, in particolare nelle ore di punta, che come visto possono anche risultare problematiche: anche qui, come in precedenza, i servizi del Dipartimento del Territorio – in risposta alle sollecitazioni del relatore – hanno garantito che la creazione di corsie preferenziali per i bus non impatterà negativamente sulla fluidità del traffico in quanto le corsie sono previste in avvicinamento alla rotonda, nei pressi della quale vengono però mantenuti gli attuali due accessi per le auto. Fondamentale è e sarà trovare un giusto equilibrio tra le esigenze del trasporto pubblico, che è giusto agevolare, e quelle comunque importanti del traffico individualizzato.

### **3.4 Completamento della pista ciclabile della Vallemaggia**

La pista ciclabile della Vallemaggia, prioritariamente a fini escursionistici e di svago, è già stata oggetto dell'attenzione del Gran Consiglio, che a più riprese ha sostenuto tale percorso con la concessione dei diversi crediti necessari alla sua costruzione: l'ultimo in ordine cronologico è il credito concesso nell'aprile 2017 per le tratte 4 e 5. Nel complesso, per il percorso della Vallemaggia tra Tegna e Cavigno sono stati spesi finora ca. 10.5 mio CHF (ultimo intervento in ordine di tempo la tratta Tegna-Avegno); con DL dell'11.04.2017 (messaggio 7249) sono stati stanziati ulteriori 5.0 mio CHF per la tratta Riveo-Cevio/Visletto (di cui, come da richiesta commissionale, si attende un aggiornamento dei costi dell'opera a lavori conclusi). Il credito per la tratta 6 – oggetto del presente messaggio – è quindi un ulteriore tassello volto a completare il percorso in territorio di Riveo, evitando un percorso ciclabile spezzettato e di conseguenza poco attrattivo. Per il completamento definitivo della pista ciclabile della Vallemaggia saremo



ancora chiamati – a breve/medio termine – ad approvare i crediti di progettazione e realizzazione delle ultime tappe 7 e 8 tra Someo e Riveo.

Cosciente dell'importante sforzo finanziario già intrapreso e da intraprendere, la Commissione gestione e finanze ha chiesto al Dipartimento di territorio di motivare le ragioni dell'investimento. In primo luogo abbiamo l'utilizzo da parte degli utenti: tra il primo giugno e il 31 agosto 2017 a Gordevio nei fine settimana sono stati registrati in media 380 transiti giornalieri con punte attorno ai 550 utenti; è inoltre verosimile che nella tratta tra Tegna e Avengo il numero di passaggi sia notevolmente superiore visti i vari punti di interesse (vecchio ponte ferroviario, vista sulle gole, campeggio, spiaggette di Avegno, grotti). Inoltre, il percorso ciclabile della Vallemaggia è stato inserito – peraltro come percorso sicuro – nella rete di Svizzera mobile promossa a livello nazionale: un inserimento che ne garantisce, e potenzia, il richiamo turistico.

Va infine sottolineato come la recente decisione del Consiglio federale di concedere un sostegno finanziario (sussidio del 40% su un importo massimo di CHF 5'000'000 per gli interventi all'interno del perimetro PALOC) alla pista ciclabile della Vallemaggia – oltre che costituire un chiaro segnale riconoscimento di quest'opera e della sua funzione – impatti positivamente sul contributo cantonale, che potrà di conseguenza essere abbassato rispetto a quanto stabilito dal messaggio governativo: si attendono i calcoli e le cifre definitive in sede di consuntivo.

Anche qui, come nelle conclusioni del Rapporto 7249 del 21 marzo 2017, la Commissione della gestione e delle finanze auspica infine che i vari interventi siano coordinati con le esigenze dell'autorità comunale e dei suoi abitanti, come anche dei proprietari dei sedimi e delle attività economiche esistenti, in modo da garantire sia la sicurezza dei ciclisti, sia le esigenze di altri tipi di mobilità e delle attività economiche vallerane.

#### **4. CONCLUSIONI**

La Commissione della gestione e delle finanze – sulla base di quanto esposto – invita pertanto il Gran Consiglio ad accogliere i decreti legislativi allegati al messaggio governativo oggetto del presente rapporto.

Per la Commissione gestione e finanze:

Nicola Pini, relatore

Bacchetta-Cattori - Badasci - Bang -

Bignasca - Caprara - Caverzasio - Dadò -

De Rosa - Denti (con riserva) - Durisch (con riserva) -

Farinelli - Garobbio - Garzoli - Quadranti