

Messaggio

numero	data	Dipartimento
4446	16 ottobre 1995	TERRITORIO
Concerne		

Concernente l'approvazione dell'offerta di trasporto per la Regione Locarnese e Vallemaggia, lo stanziamento dei crediti per le opere di gestione del traffico motorizzato (8 milioni) e la riorganizzazione dei servizi di trasporto pubblico da attuare parallelamente all'entrata in funzione della galleria di circonvallazione Mappo-Morettina (ora H)

Onorevole signor Presidente, onorevoli signore e signori Consiglieri,

con questo Messaggio vi presentiamo gli indirizzi relativi alla gestione della mobilità nel Locarnese e Vallemaggia e vi sottoponiamo contemporaneamente la richiesta di credito per la realizzazione delle misure indispensabili per la riorganizzazione dei trasporti pubblici, la conduzione e la moderazione del traffico in concomitanza con l'inaugurazione della galleria di circonvallazione Mappo-Morettina prevista per il 13 giugno del 1996.

Introduzione

La problematica della mobilità ha assunto dimensioni sempre più vaste e complesse. Sulle strade cantonali si è registrato nell'ultimo decennio un incremento medio annuo del traffico del 5,4%, ciò che porta al raddoppio del suo volume sull'arco di circa 13 anni.

Questi ritmi di crescita sempre più difficilmente potranno essere gestiti unicamente con una politica di estensione e potenziamento delle sole infrastrutture stradali. Da un lato infatti la realizzazione di queste ultime si urta a crescenti problemi di inserimento territoriale, di compatibilità ambientale e, non da ultimo, di sopportabilità finanziaria. D'altro lato l'estensione delle infrastrutture stradali porta anche a creare nuovo traffico e tende quindi a procrastinare nel tempo i problemi di congestionamento senza però risolverli compiutamente.

L'amplificarsi degli effetti generati dalla mobilità e la loro diffusione sul territorio ha pure reso più difficile il raggiungimento degli indispensabili consensi a livello politico. La scala di valutazione locale non riesce a far percepire con la dovuta chiarezza il grado di priorità dei problemi da risolvere e, soprattutto, a creare le premesse per il necessario coordinamento operativo.

Il Consiglio di Stato, conformemente agli obiettivi pianificatori cantonali del Piano direttore e del Piano di risanamento dell'aria, nell'ambito delle Linee direttive 1992-95 ha indicato alcuni principi per affrontare la problematica secondo una nuova ottica:

- la necessità di coordinare ed incentivare selettivamente i diversi modi di trasporto in ragione delle loro potenzialità e dei loro effetti di natura economica, urbanistico-territoriale ed ambientale;

- la necessità di migliorare la ripartizione modale dei trasporti, conferendo una maggiore attrattività ai servizi di trasporto pubblico;
- la necessità di creare nuove premesse di natura organizzativa ed istituzionale per il raggiungimento degli indispensabili consensi.

Sul piano operativo oltre all'elaborazione della Legge sui trasporti pubblici, approvata da codesto Gran Consiglio il 6 dicembre 1994 si è consolidato il ruolo delle Commissioni intercomunali dei trasporti, istituite nel Luganese e nel Locarnese a partire dal 1988.

L'area del Locarnese ha beneficiato nel corso dell'ultimo decennio di notevoli investimenti nelle infrastrutture di trasporto. Con l'ormai imminente apertura della galleria di circonvallazione Mappo-Morettina si metterà in esercizio l'elemento principale delle diverse opere intraprese. Occorrerà tuttavia nell'immediato futuro aggiungervi le misure complementari e quelle fiancheggiatrici di cui una parte è oggetto di questo Messaggio.

La prima parte di questo Messaggio si propone di portare a conoscenza del Gran Consiglio il lavoro svolto con impegno e costanza dalla Commissione intercomunale dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia in sintonia con lo scrivente Consiglio. Il Piano intercomunale dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia (PTLVM) ha consentito di fissare alcuni indirizzi e contenuti per affrontare i problemi posti dalla mobilità nella regione a breve e a medio-lungo termine.

Nella seconda parte del Messaggio si intende illustrare il modo di procedere elaborato per attuare le misure indispensabili per una gestione efficace della nuova galleria di circonvallazione Mappo-Morettina (ora H).

L'efficacia della stessa, secondo gli intendimenti espressi dal Parlamento nelle decisioni degli anni 1985/86, va misurata nella sua capacità di sgravare gli assi di traffico interni e nella riqualifica ambientale ed urbanistica del nucleo dell'agglomerato.

La materia è dunque esposta secondo il seguente indice:

1. Modo di procedere
2. Interventi già avviati per la soluzione dei problemi di mobilità nel Locarnese e Vallemaggia
3. Il piano dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia (PTLVM)
 - 3.1. Principi e obiettivi superiori
 - 3.2. Concetto di sviluppo regionale
 - 3.3. Obiettivi specifici del PTLVM e strategie per il Piano dei trasporti
 - 3.4. Le misure proposte dal PTLVM
 - 3.5. Misure complementari
 - 3.6. Effetti ambientali del PTLVM
 - 3.7. Attuazione del PTLVM
 - 3.8. Valutazione dei costi e finanziamento
 - 3.9. Valutazioni globali e programma per l'attuazione degli interventi prioritari

4. Interventi da attuare parallelamente alla messa in esercizio della galleria di circonvallazione Mappo-Morettina (ora H)
 - 4.1. Riorganizzazione e potenziamento dei servizi di trasporto pubblico
 - 4.2. Gli interventi sulla rete stradale e la moderazione del traffico
 - 4.3. Monitoraggio e valutazione degli effetti sul traffico e sull'ambiente
5. Basi legali, procedure e finanziamento
 - 5.1. Basi legali
 - 5.2. Finanziamento
6. Linee direttive e Piano finanziario
7. Conclusioni

1. Modo di procedere

Il piano dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia (PTLVM) è uno strumento settoriale di pianificazione quadro e di indirizzo, volto a risolvere i problemi della mobilità e dell'ambiente nella Regione; esso trova la sua base negli obiettivi generali fissati dal Piano direttore cantonale e dal Piano di risanamento dell'aria; esso pone pure in evidenza la necessità di una stretta integrazione con la politica urbanistica e dell'organizzazione territoriale.

Come tale esso è articolato in modo da:

- individuare gli interventi necessari per conseguire l'obiettivo fissato e la strategia per la loro attuazione;
- coordinare le attività dei singoli attori responsabili;
- preparare le basi per le decisioni e le scelte progettuali.

Gli indirizzi e gli interventi prospettati nel PTLVM esplicano anche effetti sul territorio. Da questo profilo risulta necessario integrarli nel PD attraverso l'aggiornamento e il completamento delle schede di coordinamento e delle relative rappresentazioni grafiche. La procedura da applicare in questo quadro è quella prevista dalla LALPT (cfr. art. 18 e ss.).

In quest'ottica con il presente Messaggio si porta quindi a conoscenza del Parlamento strategia e contenuti globali del PTLVM.

Allo scopo di poter avanzare nel modo più celere possibile il Consiglio di Stato intende avviare la procedura di revisione e completamento delle schede di coordinamento succitate e contemporaneamente chiede di stanziare i crediti per l'attuazione degli interventi per l'ora H.

In un momento successivo all'adozione di questo Messaggio il Consiglio di Stato approverà e pubblicherà le schede di coordinamento che riguardano **tutti** gli interventi postulati nel PTLVM. In caso di ricorsi (per la categoria di dato acquisito), esse dovranno essere sottoposte al Gran Consiglio cui compete l'evasione degli stessi (art. 18 cpv. 4 LALPT).

Le procedure per l'attuazione delle singole opere sono definite dalle specifiche leggi vigenti, in particolare la Legge sulle strade, la Legge sui trasporti pubblici, la Legge sui percorsi pedonali ed i sentieri escursionistici, la Legge federale sulle ferrovie e la Legge cantonale di applicazione alla Legge federale sulla pianificazione del territorio.

2. Interventi già avviati per la soluzione dei problemi di mobilità nel Locarnese e Vallemaggia

L'inizio degli studi relativi alla mobilità del Locarnese e Vallemaggia risale oramai al lontano 1968.

Dopo lunghe trattative nel settembre del 1975 il Consiglio di Stato presentava un primo messaggio concernente il Piano viario del Locarnese (PVL) con la richiesta di credito per la realizzazione dei primi due tronchi del PVL, ossia il tratto Stradonino - Mappo (58.2 mio.) e il tratto Piazza Castello - Ascona (29.6 mio.).

Questi primi due tronchi, votati nel giugno del 1976 sono stati aperti al traffico nel 1980.

Nell'ottobre del 1985 il Gran Consiglio ha votato pure il credito di 61 milioni di franchi per la realizzazione della galleria di circonvallazione di Ascona (S.Materno - Cantonaccio), aperta al traffico nel marzo del 1991, con un notevole miglioramento delle condizioni viarie ed ambientali (pedonalizzazione completa del nucleo) di quel Comune.

Nel 1986/87 si dava pure inizio all'interramento del tracciato ferroviario della Centovallina (galleria FART) dalla stazione FFS di Muralto a S. Antonio e successivamente del tratto da Locarno-S. Antonio a Solduno-S. Martino (entrata in funzione il 17.12.1991). Questo intervento ha permesso di togliere la ferrovia dalla rete di superficie (separazione del traffico, soppressione di 25 passaggi a livello) consentendo, tra l'altro, di meglio gestire il traffico automobilistico e di migliorare i trasporti pubblici su gomma, creando in particolare una corsia riservata al bus tra le "5 vie" e Piazza Castello e ristrutturando la Piazza stazione a Muralto (nuovo terminale bus regionali, corsie riservate e semaforizzazione preferenziale per i bus).

La galleria di circonvallazione di Locarno-Muralto-Minusio (Mappo-Moretina), il cui credito di 406 milioni fu votato nella primavera del 1987, sarà aperta al traffico il 13 giugno 1996.

Dall'apertura di questa galleria sono attesi importanti miglioramenti della mobilità e delle condizioni ambientali dell'agglomerato urbano di Locarno, dipendenti però, in gran parte, dalle misure di accompagnamento (infrastrutturali e di gestione) che verranno adottate per incentivarne l'utilizzazione e consentire il miglioramento del servizio dei trasporti pubblici.

Ultimi elementi infrastrutturali di rilievo in fase di realizzazione o progettazione sono la ristrutturazione dello svincolo allo Stradonino e relativo collegamento allo svincolo delle Brere (credito di 12 mio. di franchi votato dal Gran Consiglio nell'ottobre del 1994) e la sistemazione di Piazza Castello per la gestione di tutto il traffico in entrata all'agglomerato urbano di Locarno, proveniente dalla galleria (credito di 28.5 mio. richiesto per l'acquisizione dei terreni nel novembre 1994).

In sintonia con la specifica indicazione contenuta nel rapporto della Commissione della gestione del 5 febbraio 1987 che chiedeva l'introduzione di tutte le misure atte a migliorare l'attrattività della galleria in modo da avere il massimo dei benefici indotti a livello di carico ambientale, come pure una fattiva collaborazione dei Comuni interessati,

l'allora Dipartimento delle pubbliche costruzioni ha promosso, nel novembre del 1987, la creazione della Commissione intercomunale dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia allo scopo di allestire un Piano regionale dei trasporti.

Gli importanti investimenti effettuati nella Regione hanno permesso finora indiscutibili miglioramenti settoriali e locali; essi non hanno però per il momento potuto interessare tutto l'agglomerato.

L'apertura della galleria permetterà invece di completare la struttura viaria principale e costituirà la **premessa per un incisivo riassetto della rete stradale interna dei Comuni**, in favore di un miglioramento decisivo della qualità della vita, dell'attrattività economica, delle condizioni ambientali globali e di un'accresciuta attrattività dei mezzi di trasporto pubblico e delle due ruote.

Gli studi della Commissione intercomunale dei trasporti scaturiti nel Piano regionale dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia hanno quindi posto una particolare attenzione alle misure da attuare a corto termine, in occasione dell'apertura della galleria (ora H), in modo da permettere il raggiungimento degli obiettivi citati (cfr. capitolo 4 del presente Messaggio).

3. Il Piano dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia (PTLVM)

La Commissione intercomunale dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia, costituitasi ufficialmente il 30 novembre 1989 è l'organo responsabile dell'allestimento del PTLVM. Essa comprende un comprensorio di 66 Comuni per un totale di circa 60'000 abitanti (cfr. figura 1).

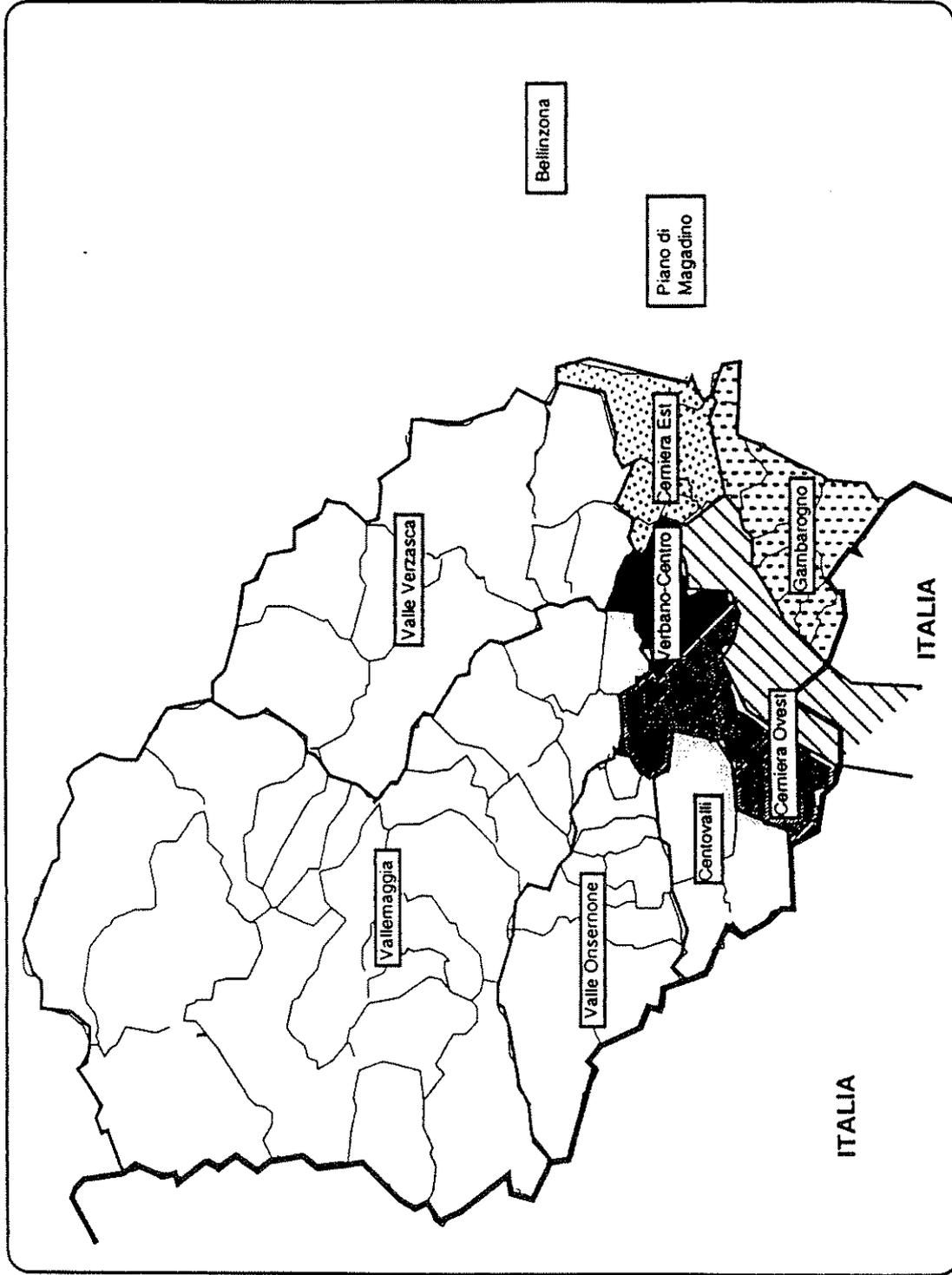
La responsabilità tecnica dell'elaborazione del PTLVM è stata affidata ad un operatore, che ha assunto la funzione di Capoprogetto. In tale funzione ha fatto capo agli studi ed alle esperienze accumulate dai tecnici che già hanno operato nella Regione ed ai quali ha affidato specifici mandati.

I lavori sono in pratica iniziati nel 1991 ed hanno portato alla stesura di una prima bozza di rapporto, che è stata posta in consultazione dal febbraio al maggio 1994.

Il Piano regionale dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia è stato concluso dalla CIT il 21 febbraio 1995 e trasmesso ufficialmente al Consiglio di Stato per approvazione nel marzo 1995.

COMMISSIONE INTERCOMUNALE DEI TRASPORTI DEL LOCARNESE:
COMPENSORIO DEL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI

Figura 1



Fonte: synergo

3.1 Principi e obiettivi superiori

Il PTLVM assume gli obiettivi generali definiti dal **Piano direttore cantonale** in materia di trasporti e vie di comunicazione, ossia:

- *soddisfare la domanda di mobilità necessaria per le relazioni esterne ed interne del Cantone, compatibilmente con la capacità ricettiva del territorio e le esigenze della protezione dell'ambiente;*
- *assicurare la mobilità adottando misure di pianificazione del territorio e di polizia del traffico, e promuovendo l'uso dei mezzi di trasporto pubblici;*
- *favorire il trasporto combinato delle merci e applicare, in caso di necessità, norme di polizia per limitare il traffico stradale di transito;*

come pure i due principali obiettivi del **programma di sviluppo della Regione Locarnese e Vallemaggia**:

- *integrare le prestazioni dei servizi di trasporto pubblico e armonizzarle secondo le esigenze della realtà regionale;*
- *promuovere la realizzazione delle opere stradali che permettano di sbloccare la situazione di isolamento della regione e sostenere l'attuazione di un'efficiente rete stradale quale premessa per migliorare le condizioni di vita e l'attrattività residenziale.*

Il PTLVM persegue l'**ottimizzazione del sistema regionale dei trasporti**, in particolare per:

- *migliorare le condizioni di mobilità;*
- *sostenere gli obiettivi socio-economici regionali;*
- *promuovere e potenziare i trasporti pubblici e il traffico lento (pedoni e ciclisti);*
- *migliorare la sicurezza e la qualità di vita (ambiente urbano e naturale) moderando dove necessario il traffico individuale motorizzato.*

3.2 Concetto di sviluppo regionale

Lo sviluppo di una regione risulta dall'interazione delle dinamiche presenti in diversi ambiti settoriali quali l'economia, la demografia, l'ambiente e la cultura. In questo quadro il ruolo dei trasporti è quello di sostenere gli sviluppi positivi desiderati.

Il PTLVM si è quindi basato anche sullo sviluppo in atto e quello auspicato per la Regione.

Quattro sono stati gli **scenari di sviluppo** prospettati:

- **Tecnopark:** *insediamento di industrie tecnologicamente avanzate, "pulite" e ad alto valore aggiunto, abbinato ad un turismo di qualità, rispettoso dell'ambiente e della popolazione locale;*
- **Isola:** *sviluppo della regione come rifugio per persone in cerca di tranquillità e di riposo;*
- **Massa:** *insediamento sul Piano di industrie di distribuzione e del turismo di massa;*
- **Carrefour:** *insediamento sul Piano di Magadino del futuro polo trainante della regione, con la realizzazione della nuova stazione Ticino dell'AlpTransit e il conseguente sviluppo di commerci, industrie e servizi. Il Verbano assumerebbe una funzione prettamente residenziale e turistica.*

Previa consultazione, la CIT ha definito un **concetto di sviluppo** denominato **"Incontro"** quale base per un'adeguata pianificazione dei trasporti; esso é costituito dall'integrazione e coordinazione tra i vari scenari.

Per il PTLVM si tratta in particolare di:

- *promuovere lo sviluppo in direzione "Tecnopark";*
- *stabilizzare lo sviluppo "Isola" nelle sue dimensioni attuali;*
- *ridimensionare lo sviluppo "Massa" diminuendo i punti di attrito con gli altri scenari e riducendo l'impatto sull'ambiente;*
- *approfittare dell'AlpTransit senza che uno sviluppo di tipo "Carrefour" determini un nuovo polo di crescita sul Piano di Magadino che possa emarginare Locarno.*

3.3 Obiettivi specifici del PTLVM e strategie per il Piano dei trasporti

3.3.1 Obiettivi del PTLVM

Il PTLVM risponde in modo specifico ai seguenti obiettivi:

- *deve essere espressione di una **volontà di azione coordinata** per affrontare la problematica che necessita apertura e lungimiranza nella ricerca degli essenziali interessi comuni per l'intero comprensorio;*
- *deve fissare gli **indirizzi e le opzioni d'intervento** atte a concretizzare il Piano nella sua globalità; sulla base dell'obiettivo gravità dei problemi, dei costi e delle risorse disponibili, sono poi definite le tappe operative in modo coerente con gli scopi perseguiti. Nella fase iniziale (ora H) appare indispensabile individuare le modalità per **gestire la mobilità regionale** in attesa della realizzazione delle componenti di più grande impegno del PTLVM.*
- *Gli **interventi realizzabili a medio-lungo termine**, tra cui la CIT cita:*
 - *i collegamenti verso l'esterno: progetto Alp Transit, collegamento N2, collegamenti con l'Italia;*
 - *le opere previste per alleggerire dal traffico le zone residenziali della zona Losone/Terre di Pedemonte/Solduno/Brissago, sottoposte in futuro ad una maggior pressione del traffico di transito dovranno seguire un calendario che tenga conto delle premesse finanziarie, della gravità dei problemi e delle priorità regionali e interregionali.*
- *Le **misure a breve-medio termine** sono principalmente legate all'apertura della galleria di circonvallazione Mappo-Morettina. Questa grande opera deve alleggerire in modo sostanziale il volume di traffico nelle aree aggirate. In quest'ottica assume un'importanza fondamentale:*
 - *la gestione ottimale delle infrastrutture esistenti;*
 - *l'adozione di una strategia di complementarità tra traffico pubblico ed individuale;*
 - *il risanamento ambientale.*
- *Il **trasporto pubblico** assume un ruolo ed una funzione importante nella gestione della mobilità. Il suo ruolo va rafforzato attraverso la razionalizzazione dell'esercizio ed il*

miglioramento dell'attrattività. Ciò contribuirà ad alleviare certe situazioni di degrado ambientale e di congestione.

- *Nella prospettiva dell'ora H (apertura galleria) appaiono indispensabili **misure di moderazione del traffico** idonee a valorizzare al massimo l'uso della circonvallazione, a risanare le condizioni ambientali nei quartieri, a valorizzare i contenuti urbanistici ed a creare le premesse per uno svolgimento efficace dei trasporti pubblici; esse sono pure auspicabili da un profilo di promozione dell'attrattività turistico-residenziale.*

3.3.2 Strategie a breve - medio termine

Se a medio - lungo termine i comparti che necessitano i maggiori interventi risultano essere la Cerniera Est (allacciamento N2 - A13 e Alp Transit) e la Cerniera Ovest (circonvallazioni), a breve - medio termine è il Verbano Centro l'oggetto principale delle misure proposte dal PTLVM (cfr. figura 2).

L'apertura al traffico della galleria di circonvallazione di Locarno-Muralto-Minusio (definita "ora H") non deve solo permettere di riorganizzare radicalmente il sistema integrato dei trasporti nell'agglomerato, ma deve essere lo spunto per ripensare e migliorare la mobilità, la sicurezza, l'ambiente urbano e naturale.

A questo scopo è proposta una serie di **interventi coordinati e integrati tra di loro** comprendenti misure per il traffico individuale motorizzato, per i trasporti pubblici, e per il traffico lento (cfr. punto 4 del presente Messaggio).

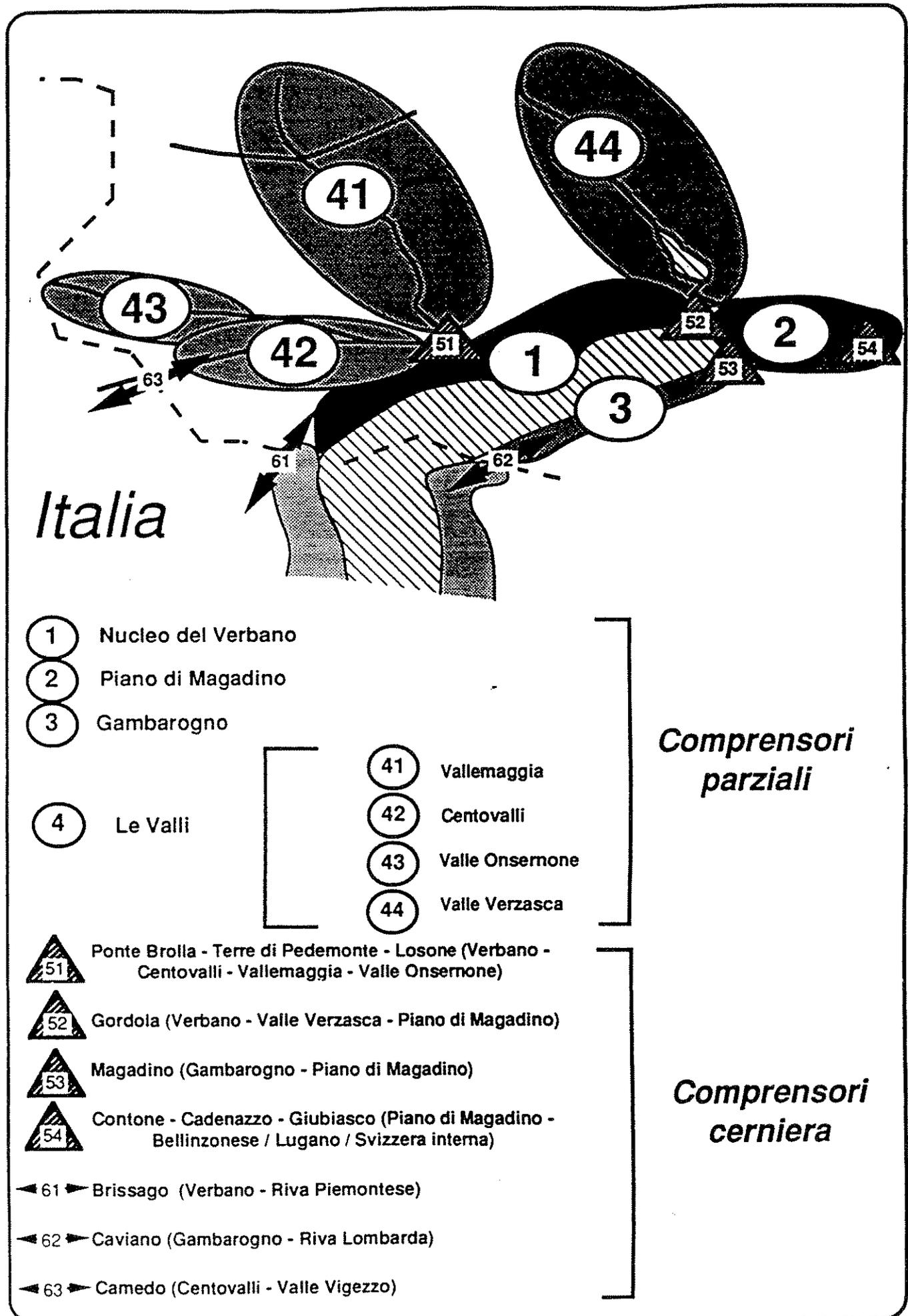
In sintesi sono indicate le seguenti **strategie di intervento**:

- all'interno del **Verbano Centro** si vuole ridurre e moderare il traffico stradale lungo gli assi principali attuali, nei centri e nei quartieri residenziali e nelle zone alberghiere (introduzione di zone con velocità limitata, conduzione del traffico, gestione dei posteggi pubblici, potenziamento del trasporto pubblico). Occorre pure sfruttare le possibilità offerte dalla moderazione stessa per promuovere i movimenti di pedoni e di ciclisti con una rete ciclabile regionale sicura e continua.
- Nella **Cerniera ovest** e nella **Cerniera est** occorre adottare misure adeguate per proteggere i nuclei dei paesi ed i quartieri residenziali e per evitare il formarsi di colonne sulle strade principali all'interno degli abitati.
- All'interno della **regione** si deve creare una rete di trasporto pubblico attrattiva ed adeguata alle potenzialità, basata su un sistema di trasporto integrato (orari e tariffe) migliorando e potenziando l'offerta esistente.

A complemento delle linee di raccolta periferiche devono essere previste delle possibilità di posteggio per gli utenti del trasporto pubblico (posteggi di interscambio o "Park & Ride").

I collegamenti con i mezzi pubblici tra Locarno e Bellinzona vanno sviluppati lungo due assi: Cadenazzo - Giubiasco (linea FFS) e lungo la sponda destra del Piano di Magadino (servizi su gomma). I servizi periferici devono pure essere maggiormente coordinati.

Figura 2
Suddivisione territoriale e funzionale del PTLVM



- Il **traffico merci** nella Regione va razionalizzato attraverso servizi logistici professionali mantenendo Cadenazzo quale centro di trasbordo per il traffico combinato strada - ferrovia.

La funzione del **Lago Maggiore** va rivalutata maggiormente come fattore di collegamento e comunicazione.

- Nelle **Valli** e nel **Gambarogno** occorre in linea di principio ottimizzare e razionalizzare i trasporti pubblici esistenti. I tratti stradali pericolosi vanno risanati ed i conflitti tra traffico turistico e ambiente vanno ridotti al minimo.

3.3.3 Strategie a medio - lungo termine

Sulla base dei principi e degli obiettivi superiori, definiti dalle pianificazioni cantonale e regionale, nonché degli obiettivi specifici del PTLVM e del concetto di sviluppo "Incontro", la CIT ha individuato le seguenti **strategie** per il medio - lungo termine:

- Integrazione del Locarnese nei sistemi di trasporto sovregionali già sviluppati o in via di realizzazione.

La mancanza di un contatto diretto della regione alle dorsali nord-sud autostrada e ferrovia ha portato vantaggi (elevata qualità residenziale e turistica) e svantaggi (un certo qual isolamento).

Nell'ambito del PTLVM é importante salvaguardare i primi riducendo, e se possibile, eliminando i secondi. In questa ottica vanno visti gli agganci alla N2 ed all'Alp Transit, nonché il miglioramento dei trasporti aerei (potenziamento aerodromo Locarno - Magadino) e lacuali.

Occorre tuttavia evitare che le realizzazioni stradali su territorio svizzero e italiano trasformino il Locarnese in un nuovo asse di transito alpino (in particolare traffico pesante).

- Interventi interni con modifiche infrastrutturali sulla rete viaria per risolvere i problemi dell'attraversamento delle località in relazione all'aumento del traffico di transito, da considerare nei programmi di investimento a medio e lungo termine.

In seguito agli interventi infrastrutturali già eseguiti ed in fase di completamento ed in vista del collegamento N2 - A13 e completamento della A26 in Italia, sarà aumentata la pressione del traffico (soprattutto di transito) attraverso i nuclei di paese.

Tenendo conto dei flussi di traffico e delle condizioni degli insediamenti, i punti che dopo l'ora H saranno maggiormente interessati sono i nuclei di Verscio e Cavigliano, il centro di Solduno, il nucleo di Cugnasco, il nucleo di Brissago e i nuclei di Vira Gambarogno e Magadino.

Tra le località con problemi di media gravità sono citate la via Collegiata e via Stazione a Muralto, la via S.Gottardo a Minusio, la tratta rotonda Losone-S.Materno e il nucleo di Gordola.

- Il sistema regionale dei trasporti pubblici non dovrebbe subire modifiche importanti oltre quanto già previsto nel breve periodo.

All'interno dell'agglomerato, a seconda dello sviluppo della domanda, vi sono certe potenzialità, da valutare, per sostituire parzialmente il servizio su gomma con un servizio su ferro.

- A lungo termine sono pure previsti ulteriori misure concernenti il traffico lento.

3.4 Le misure proposte dal PTLVM

3.4.1 Il PTLVM nel sistema di trasporto sovregionale

Il PTLVM é inserito in un quadro generale più ampio, dove le scelte principali relative al sistema dei trasporti di ordine superiore possono avere delle influenze decisive sul sistema regionale del Locarnese. Esso indica quindi le possibili ripercussioni di tali interventi previsti a medio - lungo termine, come pure le soluzioni che meglio contribuiscono al raggiungimento degli obiettivi del Piano dei trasporti regionale.

Tra questi vanno segnalati:

- il sostegno ad un nuovo allacciamento centrale di Bellinzona alla N2;
- sul Piano di Magadino, la predilezione di un tracciato A13 - N2 lungo la linea ferroviaria;
- il sostegno alla variante alternativa per il tracciato Alp Transit elaborata dal Cantone;
- lo spostamento all'esterno della Regione dell'attuale scalo merci della stazione di Muralto;
- il sostegno alla concezione cantonale del traffico aereo ed al progetto di potenziamento del 1990.

3.4.2 I trasporti pubblici sovregionali a breve - medio termine

Alfine di garantire e migliorare i collegamenti tra il Locarnese e le regioni limitrofe, offrendo anche trasporti attrattivi per i frontalieri, il PTLVM propone i seguenti interventi sul servizio di trasporto pubblico a breve - medio termine:

- collegamenti ferroviari semiorari tra Locarno e Bellinzona e collegamenti orari tra Locarno e Lugano/Chiasso;
- mantenimento dell'orario cadenzato biorario sulla linea Luino-Bellinzona;
- prolungamento della linea bus Locarno-Brissago sino a Cannobio e attestamento della linea Pallanza-Brissago a Cannobio;
- offerta minima di due corse mattutine e due serali sulla linea bus diretta Pallanza-Locarno;
- introduzione dell'orario cadenzato integrale per la Centovallina;
- offerta minima di due corse mattutine e due serali sulla Centovallina per i frontalieri;
- eventuale linea bus Ascona-Agno.

3.4.3 Settore Verbano Centro

Per il Settore Verbano Centro il PTLVM non prevede ulteriori interventi per il **medio - lungo termine**; in pratica la realizzazione della galleria di circonvallazione crea già a corto termine le premesse per un miglioramento decisivo del sistema dei trasporti.

L'obiettivo principale delle misure da realizzare a breve-medio termine é quello di spostare sulla nuova circonvallazione Mappo-Moretina il maggior traffico possibile, moderando il traffico privato all'interno delle zone urbane, aggirate, e potenziando i trasporti pubblici.

Il PTLVM propone 34 misure di intervento da realizzare essenzialmente a **breve termine** (ora H e ora H+, vedi capitolo 4 del presente Messaggio) così riassumibili (cfr. Figura 3):

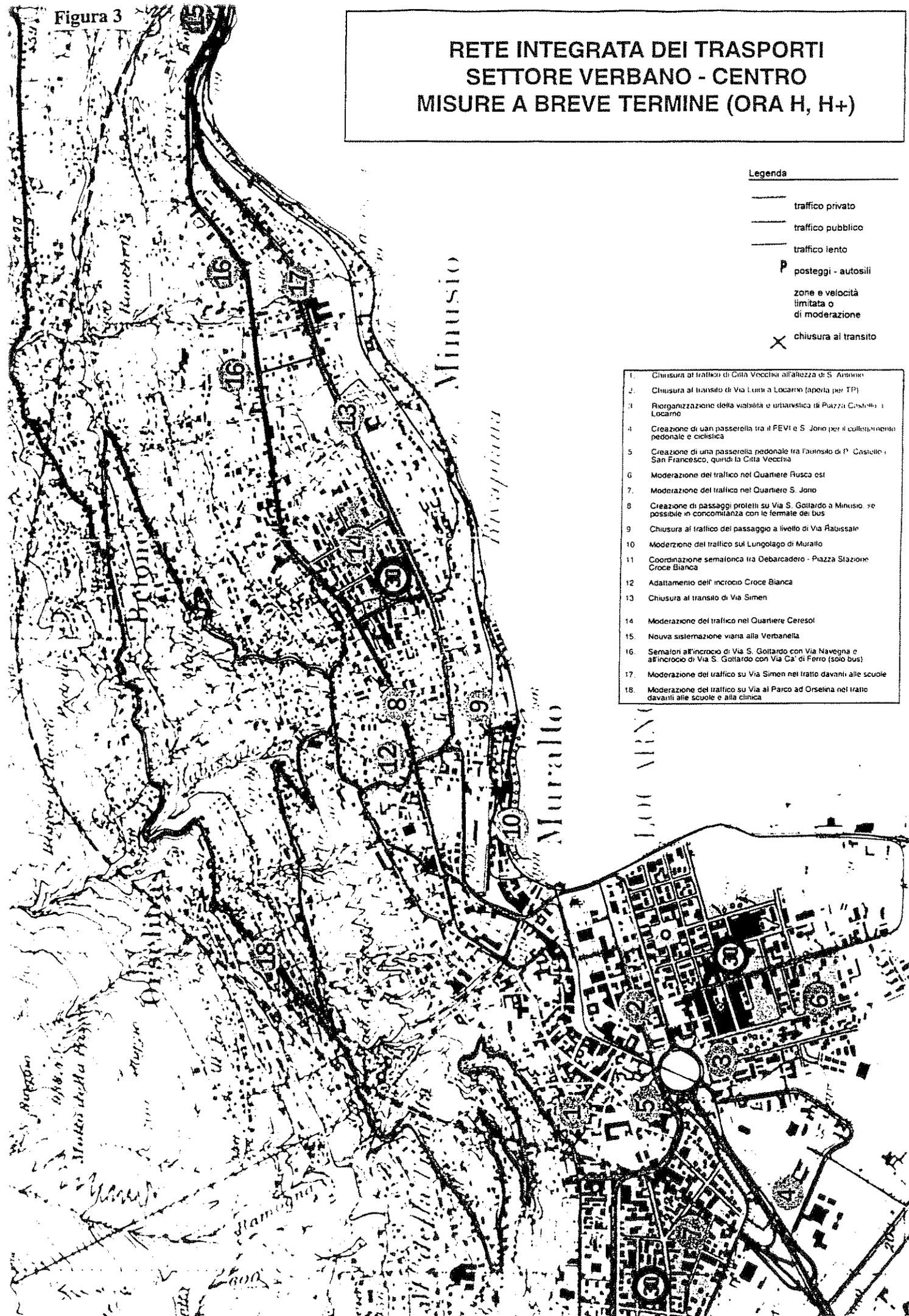
Figura 3

RETE INTEGRATA DEI TRASPORTI SETTORE VERBANO - CENTRO MISURE A BREVE TERMINE (ORA H, H+)

Legenda

- traffico privato
- traffico pubblico
- traffico lento
- P posteggi - autosili
- zone e velocità limitata o di moderazione
- X chiusura al transito

1. Chiusura al traffico di Città Vecchia all'altezza di S. Antonio
2. Chiusura al transito di Via Lomi a Locarno (aperta per TP)
3. Riorganizzazione della viabilità e urbanistica di Piazza Castello e Locarno
4. Creazione di una passerella tra il FEVI e S. Jono per il collegamento pedonale e ciclistico
5. Creazione di una passerella pedonale tra l'insediamento di P. Castello e San Francesco, quindi la Città Vecchia
6. Moderazione del traffico nel Quartiere Rusca est
7. Moderazione del traffico nel Quartiere S. Jono
8. Creazione di passaggi protetti su Via S. Gottardo a Minusio, se possibile in concomitanza con le fermate dei bus
9. Chiusura al traffico del passaggio a livello di Via Rabussari
10. Moderazione del traffico sul Lungolato di Murallo
11. Coordinazione semaforica tra Debarcadere - Piazza Stazione Croce Bianca
12. Adattamento dell'incrocio Croce Bianca
13. Chiusura al transito di Via Simen
14. Moderazione del traffico nel Quartiere Ceresoli
15. Nuova sistemazione viaria alla Verbanella
16. Semafori all'incrocio di Via S. Gottardo con Via Navegna e all'incrocio di Via S. Gottardo con Via Ca' di Ferro (solo bus)
17. Moderazione del traffico su Via Simen nel tratto davanti alle scuole
18. Moderazione del traffico su Via al Parco ad Orselina nel tratto davanti alle scuole e alla clinica



- Riorganizzazione viaria a Locarno con:
 - chiusura al transito della Città vecchia e di via Luini;
 - asse di scorrimento interno unico da Piazza Castello al lago (via Orelli);
 - misure di moderazione del traffico, in particolare in zone residenziali e alberghiere;
 - realizzazione in fasi (assetto viario per lo smaltimento del traffico) di Piazza Castello.
- Riorganizzazione viaria a Muralto e Minusio
 - a Minusio si propone di utilizzare via S.Gottardo quale asse regionale del traffico individuale e del trasporto pubblico urbano e via Simen esclusivamente per il traffico locale (misure di moderazione) e le due ruote ed il trasporto pubblico regionale;
 - a Muralto l'organizzazione viaria rimane invariata: sensi unici di via S.Gottardo e via Collegiata, con l'adeguamento del semaforo alla Croce Bianca per la gestione del traffico nei due sensi concentrato su via S.Gottardo a est dell'incrocio con via Ballerini. La moderazione del traffico sul Lungolago viene ottenuta essenzialmente con la chiusura del passaggio a livello.
- Riorganizzazione degli accessi alla collina, con:
 - accesso da Minusio (presso la chiesa), dalla Croce Bianca;
 - via delle Monache ev. chiusa solo dopo una verifica dei flussi dopo l'ora H;
 - misure di moderazione a Tenero e Minusio (miglioramento generale della sicurezza).
- Riorganizzazione viaria alla Verbanella, con:
 - concentrazione di tutto il traffico regionale in entrata e uscita da Locarno su via S.Gottardo;
 - via Simen riservata al traffico locale e al trasporto pubblico, con chiusura al transito.
- Potenziamento dei trasporti pubblici, con i seguenti principi:
 - settore Minusio: servizio bus urbano (cadenza 15 min.) su via S.Gottardo, servizio almeno ogni 30 min. su via Simen;
 - settore collina: servizio con cadenze di 30 min. per Orselina, i Monti e Brione; cadenza di 30 min. tra Locarno e la Clinica S.Agnese; servizio garantito su via ai Monti, via C.Mezzano e via Brione;
 - settore Locarno: servizio dei due corridoi Locarno centro-nuova Migros-zona Lido e Locarno centro-zona FEVI/Liceo.

Il dettaglio degli interventi sulla struttura e gestione dei trasporti pubblici, previsti a breve termine, è illustrato al capitolo 4 del presente Messaggio.
- Nuova politica dei posteggi

Il PTLVM propone l'adozione per tutti i Comuni dell'agglomerato, di un nuovo regolamento comunale dei posteggi che prevede:

 - la possibilità data al Comune di concedere ai privati senza un proprio posteggio l'uso illimitato di posteggi pubblici in un determinato settore;
 - la possibilità limitata di concedere l'uso privato di posteggi pubblici;
 - la quantificazione dei posteggi a seconda delle zone di utilizzazione;
 - l'applicazione delle norme agli edifici preesistenti.

- Moderazione del traffico nelle zone centrali, residenziali e alberghiere.
- Miglioramento percorsi, continuità e sicurezza per pedoni e ciclisti.

3.4.4 Settore Cerniera Ovest, Centovalli, Valle Onsernone e Vallemaggia

Per questo settore, in cui si prevede un aumento della pressione del traffico principale di transito, dovuto alle opere del PTLVM ed agli interventi sul sistema sovraregionale, il PTLVM prevede le seguenti misure a **medio e lungo termine** (cfr. Figure 4 e 5):

- circonvallazione di Intragna a sud oppure in galleria e successiva circonvallazione sud di Cavigliano con nuovo ponte sulla Melezza (da approfondire);
- nuovo ponte sulla Maggia prima della frazione di Solduno, oppure galleria a nord del nucleo (proposta da approfondire);
- circonvallazione di Losone con galleria sotto la zona residenziale in campagna e strada interrata lungo l'argine destro della Maggia;
- circonvallazione di Brissago;
- circonvallazione di Camedo (frana Ruinacci);
- risanamento di tratti stradali atti a migliorare la sicurezza stradale;
- potenziamento dei trasporti pubblici con orario cadenzato integrale sulla Centovallina e linea Onsernone attestata a Cavigliano;
- creazione di una rete dei trasporti lenti sicura, collegata ai nuclei e alla rete dei TP.

Le principali misure a **breve e medio termine** (riportate nel dettaglio per l'ora H al capitolo 4 del presente Messaggio) sono così riassunte:

- sistemazione, per motivi di sicurezza, del tratto Cantonaccio-Albergo Acapulco, con la realizzazione di una galleria;
- riorganizzazione viaria del nodo S.Materno - Losone - Solduno (in corso di realizzazione);
- potenziamento dei trasporti pubblici con ristrutturazione delle linee urbane e suburbane;
- miglioramento struttura percorsi e sicurezza per pedoni e ciclisti;
- galleria Cantonaccio-Acapulco;
- sicurezza sulle strade delle valli e limitazione del posteggio selvaggio;
- completazione della circonvallazione di Cevio;
- miglione di tratti stradali nelle valli;
- potenziamento (cadenzato semiorario in ore di punta) e accelerazione della linea della Vallemaggia e coordinamento linee laterali PTT;
- moderazioni del traffico nelle terre di Pedemonte.

Figura 4

- legenda
- | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| — | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| — | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| — | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| ■ | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | |

**RETE INTEGRATA DEI TRASPORTI
SETTORE TERRE DI PEDEMONTE E CENTOVALL
MISURE A BREVE, MEDIO E LUNGO TERMINE**

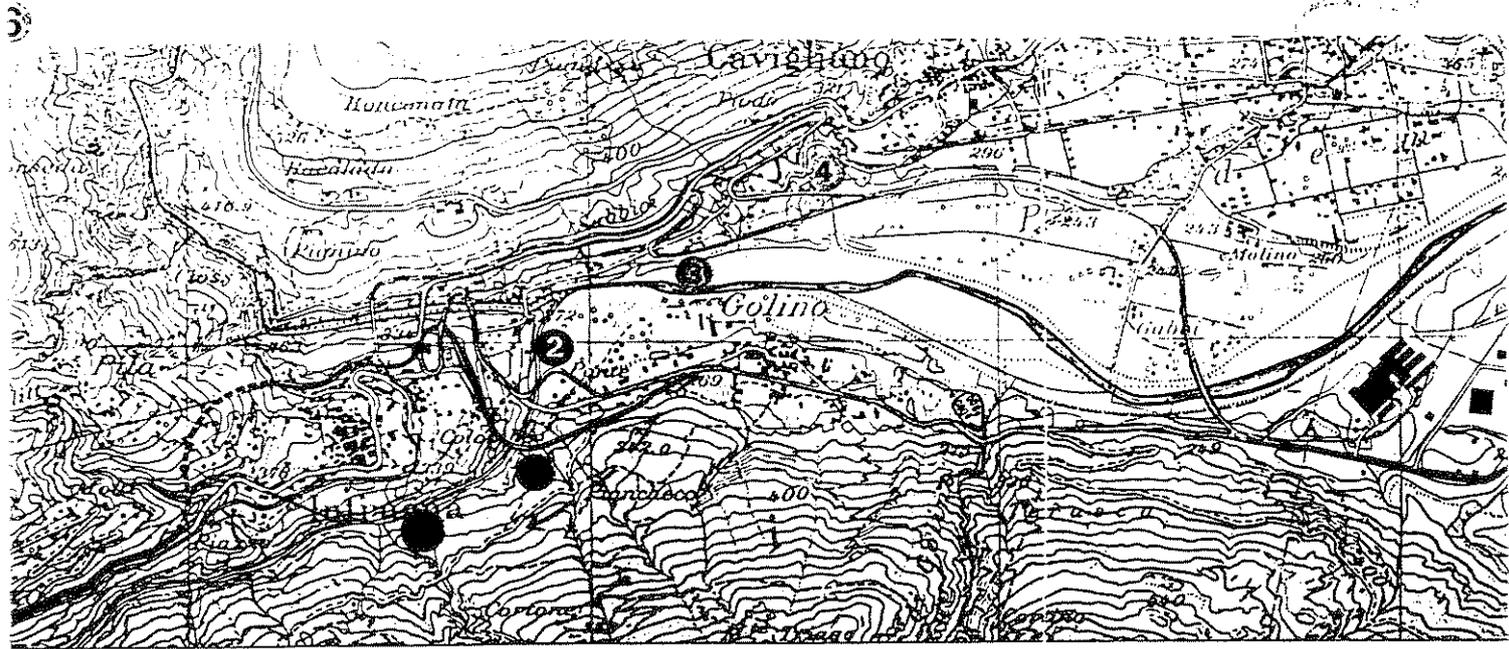
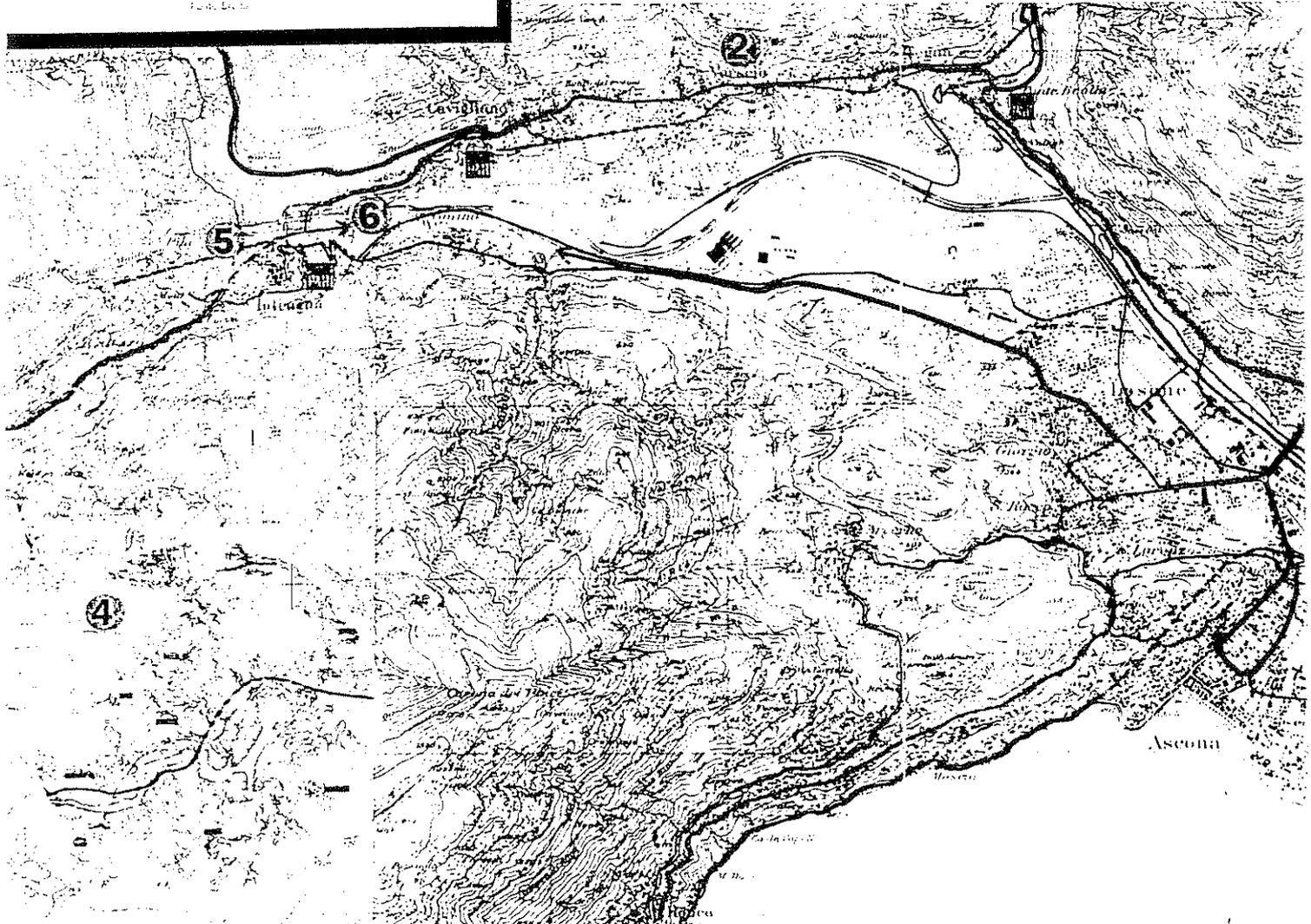


Figura 5



legenda

Misure a breve termine

Misure a medio lungo termine

- traffico privato
- traffico pubblico
- traffico lento
- P** posteggi - autosili

1. Tratto stradale San Matteo rotonda di Losone: ampliamento della rotonda di Losone e modifica dello svincolo San Matteo con la costruzione di una rotonda (cfr. dettaglio), e conseguente adattamento delle corsie Bus e dei percorsi pedonali e ciclabili
2. Adattamento dell'incrocio nel centro di Solduno per migliorare la viabilità

3. Brissago viene aggirata con una galleria in roccia di circa 3 Km
4. Il tratto pericoloso della A13 tra Brissago e Ascona in località Acapulco viene aggirato con una galleria
5. Allargamento della geometria stradale tra Ronco s/A e Porto Ronco
6. Costruzione di una circonvallazione di Losone partendo dalla rotonda, lungo l'argine del fiume Maggia per poi raggiungere la strada attuale in zona caserma
- 7a. Costruzione di un terzo ponte sul fiume Maggia collegato alla nuova circonvallazione di Losone o
- 7b. una galleria tra via Vallemaggia e via Viguzzi

**RETE INTEGRATA DEI TRASPORTI
SETTORE CERNIERA - OVEST
MISURE A BREVE, MEDIO E LUNGO TERMINE**

3.4.5 Settore Cerniera Est, Gambarogno e Valle Verzasca

Il PTLVM prevede per il **medio e lungo termine** la realizzazione (cfr. Figura 6):

- del collegamento principale A13 - N2;
- del collegamento diretto svincolo Brere-Valle Verzasca (ancora da approfondire);
- del risanamento di alcune tratte (sicurezza) in Valle Verzasca e nel Gambarogno;
- l'adozione di un nuovo regolamento comunale dei posteggi e posteggi per turisti.

Per i trasporti pubblici si prevede:

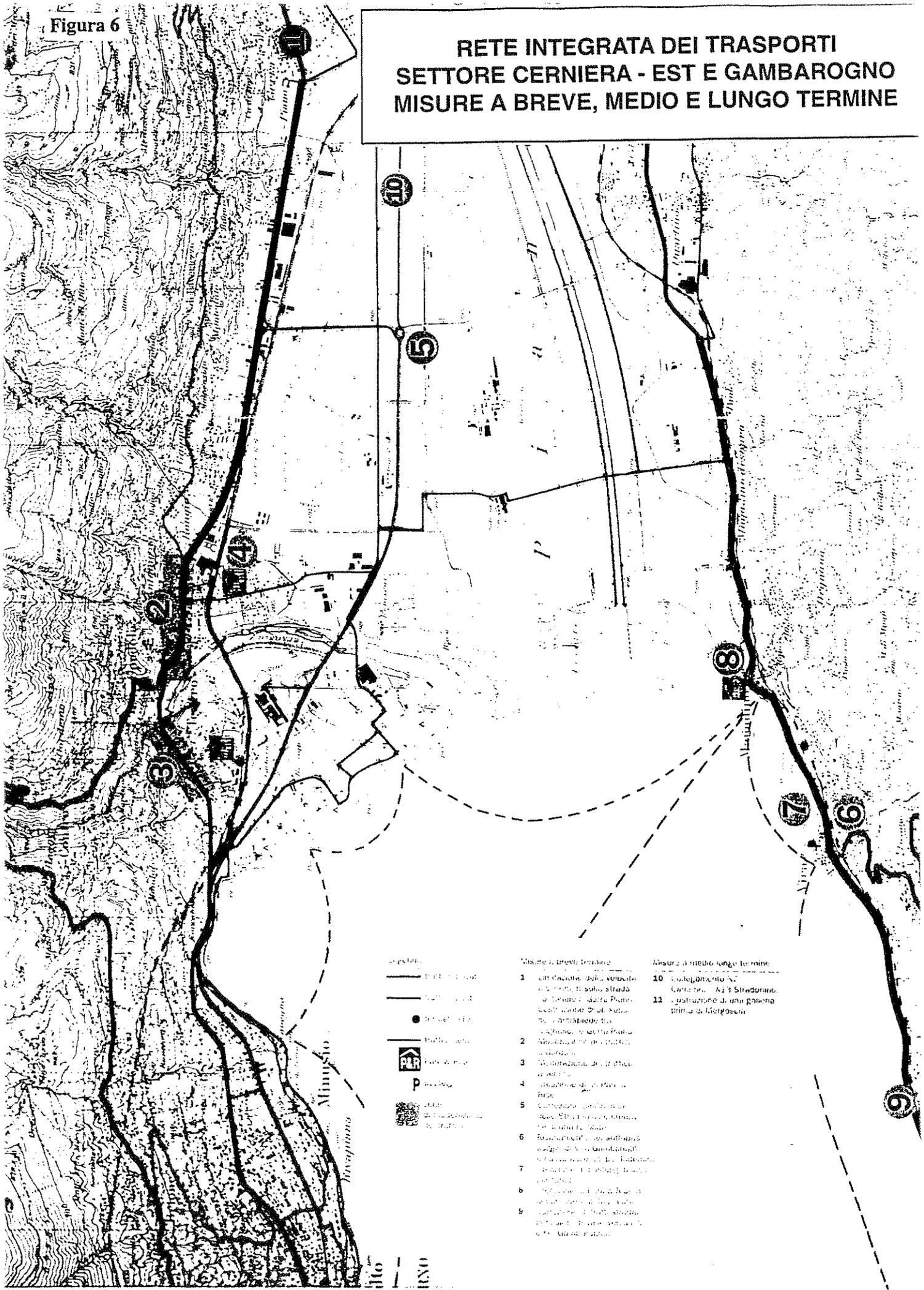
- il raddoppio del binario ferroviario tra Gordola e Cadenazzo e la ristrutturazione delle stazioni di Tenero, Cadenazzo e Bellinzona;
- il potenziamento del servizio bus tra Locarno e Gordola.

Le principali misure a **breve e medio termine** (le misure per l'ora H sono riportate in parte al capitolo 4) possono così essere riassunte:

- riorganizzazione viaria sulla sponda sinistra del Piano di Magadino con la realizzazione di rotonde sull'asse Quartino -Cadenazzo per aumentare la sicurezza, moderare e fluidificare il traffico;
- moderazioni del traffico e miglioramento della sicurezza dei pedoni sulla strada di sponda sinistra negli abitati dei paesi attraversati dalla strada cantonale;
- miglioramento della sicurezza sulle strade e limitazione del posteggio selvaggio nel Gambarogno;
- potenziamento e ristrutturazione dei trasporti pubblici, con:
 - creazione di una linea bus Locarno-Bellinzona senza interruzione a Cugnasco (come è invece attualmente);
 - aumento e ridefinizione delle fermate bus e realizzazione di un P&R presso la stazione FFS di Tenero;
 - attestamento della linea della Verzasca a Tenero (a Locarno in periodi di punta turistici);
 - sostituzione del servizio regionale ferroviario nel Gambarogno con servizio bus, con nuovi tracciati e nuove fermate;
 - trasformazione di Cadenazzo in stazione nodale con coincidenze per il Gambarogno;
 - collegamenti battello diretti con Locarno e coincidenze battello-bus a Magadino.
- completamento del sistema di rete ciclabile del Piano di Magadino con la costruzione di una passerella sulla Verzasca tra Tenero e Gordola e di due passerelle sul Ticino.

Figura 6

RETE INTEGRATA DEI TRASPORTI SETTORE CERNIERA - EST E GAMBAROGNO MISURE A BREVE, MEDIO E LUNGO TERMINE



- Legenda
- Strada asfaltata
 - Strada in costruzione
 - Stazione ferroviaria
 - Stazione di servizio
 - PR Parco rurale
 - P Parcheggio
 - Area di competenza del Comune

Misure a breve termine

- 1 Miglioramento della viabilità sulla strada di collegamento dalla Piana di Sesto San Giovanni alla Piana di Sesto San Giovanni.
- 2 Miglioramento della viabilità sulla strada di collegamento dalla Piana di Sesto San Giovanni alla Piana di Sesto San Giovanni.
- 3 Miglioramento della viabilità sulla strada di collegamento dalla Piana di Sesto San Giovanni alla Piana di Sesto San Giovanni.
- 4 Miglioramento della viabilità sulla strada di collegamento dalla Piana di Sesto San Giovanni alla Piana di Sesto San Giovanni.
- 5 Miglioramento della viabilità sulla strada di collegamento dalla Piana di Sesto San Giovanni alla Piana di Sesto San Giovanni.
- 6 Miglioramento della viabilità sulla strada di collegamento dalla Piana di Sesto San Giovanni alla Piana di Sesto San Giovanni.
- 7 Miglioramento della viabilità sulla strada di collegamento dalla Piana di Sesto San Giovanni alla Piana di Sesto San Giovanni.
- 8 Miglioramento della viabilità sulla strada di collegamento dalla Piana di Sesto San Giovanni alla Piana di Sesto San Giovanni.
- 9 Miglioramento della viabilità sulla strada di collegamento dalla Piana di Sesto San Giovanni alla Piana di Sesto San Giovanni.

Misure a medio e lungo termine

- 10 Collegamento con la Strada di Sesto San Giovanni.
- 11 Costruzione di una galleria prima di Giussano.

0 200 400 600 800 1000

3.5 Misure complementari

Tra le misure complementari o di supporto al PTLVM la CIT del Locarnese e Vallemaggia ha individuato alcune ipotesi di lavoro che potrebbero contribuire al raggiungimento degli obiettivi del Piano stesso, ossia:

- misure di ordine promozionale a livello turistico;
- cooperazione tra industrie e imprese di trasporto pubblico di persone;
- cooperazione interaziendale per il trasporto merci.

Il PTLVM comprende pure uno studio sulla **pianificazione del territorio mirata ai trasporti pubblici**, che confermi la possibilità nella Regione di migliorare l'attrattività degli stessi tramite una densificazione edificatoria lungo i principali assi serviti dal trasporto pubblico.

Tenuto conto del servizio con trasporti pubblici, il concetto di **azonamento generale** dell'agglomerato va assunto come linea direttrice per indirizzare la pianificazione territoriale dei singoli comuni, come pure delle politiche di localizzazione delle attrezzature d'interesse collettivo e più in generale degli investimenti degli enti pubblici ai vari livelli.

3.6 Effetti ambientali del PTLVM

Assieme al miglioramento della mobilità, il risanamento ambientale della Regione è uno degli obiettivi principali del PTLVM, in particolare migliorando la qualità dell'aria e riducendo le immissioni foniche nelle zone residenziali.

Il PTLVM ha fatto oggetto di una verifica basata sui flussi di traffico attuali e quelli previsti con la messa in opera di tutti gli interventi previsti dal PTLVM (cfr. Figure 7 e 8).

Sia per quanto riguarda l'inquinamento fonico che per quello atmosferico si è potuto confermare che il PTLVM permette un **miglioramento generale** in tutto il Locarnese, in particolare per i Comuni interessati direttamente dalle circonvallazioni.

Questi risultati sono tuttavia strettamente legati all'attuazione di **misure di accompagnamento** atte ad incentivare l'uso della galleria (moderazioni di traffico lungo gli attuali assi principali, nuove modalità di conduzione del traffico, ecc.) ed al potenziamento del servizio di trasporto pubblico, che permette un trasferimento degli spostamenti (ripartizione modale) dal veicolo privato al mezzo pubblico.

Figura 7
Carico soluzione finale PTLVM, ora di punta

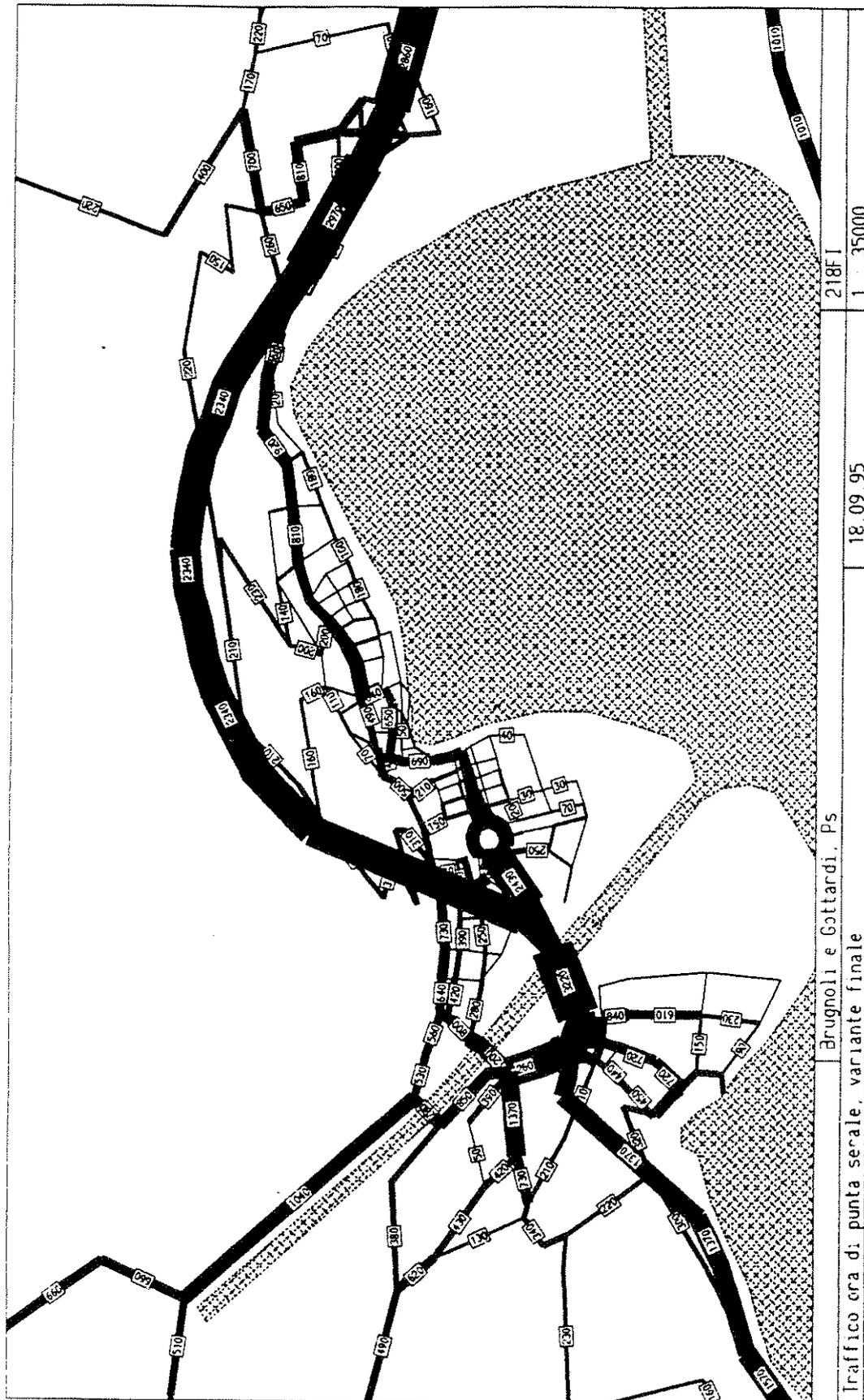
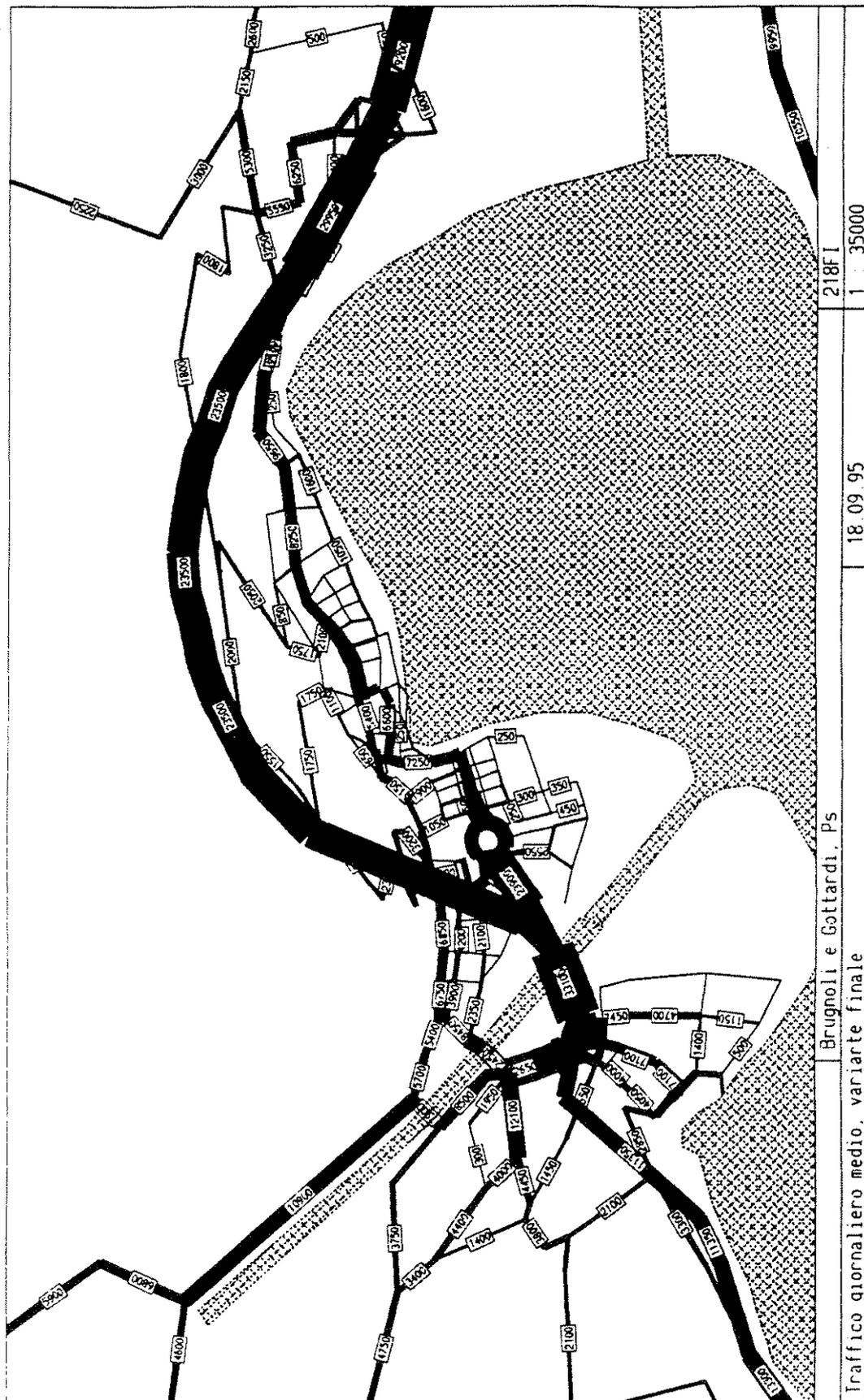


Figura 8
 Carico soluzione finale PTLVM, giornaliero



3.7 Attuazione del PTLVM

Il PTLVM prevede la realizzazione di una prima fase (breve-medio termine) ed una seconda (medio-lungo termine).

Le indicazioni temporali relative ai singoli interventi del PTLVM sono indicate al capitolo 4 del presente Messaggio.

Le scadenze per il **breve - medio termine** sono così definite:

- piano per l'ora H (giugno 1996), colonna portante di tutti gli interventi a breve - medio termine;
- misure per l'ora H+, da attuare immediatamente dopo l'apertura della galleria (interventi che necessitano procedure).

L'attuazione delle opere previste dal PTLVM per il **medio - lungo termine** è subordinata alla loro ulteriore verifica tecnica ed ambientale nell'ambito degli studi di approfondimento del Piano e commisurata alle disponibilità finanziarie del Cantone, come pure della Confederazione e dei Comuni stessi.

Risulta ancora necessario fissare le priorità per le opere previste a medio - lungo termine e definire un quadro coerente di attuazione per fasi.

La richiesta di credito, oggetto del presente messaggio, si riferisce alla messa in opera del piano per l'ora H (1996) ed in parte ad alcuni studi di approfondimento per l'ora H+.

3.8 Valutazione dei costi e finanziamento

Il PTLVM indica in ca. **600 milioni di franchi** l'onere complessivo per la messa in opera di tutti gli interventi infrastrutturali e di gestione del sistema dei trasporti contenuti nel Piano. Si tratta di una prima grossolana stima dei costi.

In linea generale il **finanziamento del PTLVM** sarà assicurato da Confederazione, Cantone e Comuni. Analogamente al Piano regionale dei trasporti del Luganese occorrerà fissare una quota a carico dei Comuni ed una chiave di riparto intercomunale.

Nel campo dei trasporti pubblici:

- l'offerta esistente dei **servizi regionali** è a carico della Confederazione e del Cantone. Per le prestazioni supplementari rispetto alla situazione attuale il Cantone assume in linea di principio il 50% degli oneri;
- in base alla nuova Legge sui trasporti pubblici, il Cantone finanzia nella misura del 50% i disavanzi delle **linee urbane** di interesse regionale;
- è valutato un onere supplementare (oneri di gestione ricorrenti) per il miglioramento del servizio a corto - medio termine di ca.1.6 mio. di franchi, di cui ca. 1.0 mio. per il servizio urbano.

3.9 Valutazioni globali e programma per l'attuazione degli interventi prioritari

Gli studi sinora svolti dalla Commissione intercomunale dei trasporti hanno consentito essenzialmente di:

- stabilire un quadro globale degli interventi;
- dare un'indicazione sui costi globali e verificare, ancorché in modo parziale, la fattibilità tecnica degli interventi stessi;
- fissare le priorità di grande massima individuando le proposte:
 - a breve termine (ora H e ora H+);
 - a medio-lungo (15 anni / 20 anni).

Alla luce di questo quadro si propone di operare a tre livelli:

- (1) **attuare le misure a breve termine (ora H)** indispensabili per ottenere un uso ottimale della nuova circonvallazione Mappo-Moretina;
- (2) **approfondire alcuni interventi prioritari a medio-lungo termine** segnatamente per quanto riguarda:
 - la loro fattibilità tecnica;
 - la loro compatibilità ambientale;
 - la loro integrazione territoriale;
 - i loro costi.
- (3) **aggiornare le schede di PD** per salvaguardare le possibilità realizzative di quegli interventi ancora insufficientemente precisati dal PTLVM.

Con questo Messaggio si propone quindi:

- di attuare le misure di moderazione del traffico e un nuovo schema di conduzione viaria conforme ad un uso ottimale della galleria Mappo-Moretina ed al recupero ambientale ed urbanistico del nucleo dell'agglomerato; parimenti occorre procedere alla riorganizzazione dei servizi di trasporto pubblico;
- di allestire uno studio tecnico-economico ed ambientale riguardante
 - il potenziamento dell'Aeroporto di Locarno-Magadino;
 - il collegamento tra la N2 e la A13.

Sulla base di questi approfondimenti si potrà successivamente avviare la progettazione.

La problematica del potenziamento **dell'Aeroporto di Locarno-Magadino** è esposta in un Messaggio separato.

La problematica del **collegamento tra la N2 e la A13** è oggetto dello studio volto a definire un indirizzo pianificatorio globale per il Piano di Magadino. Questo stesso studio è stato oggetto di una consultazione tra Comuni ed Associazioni interessate.

- di sottoporre ai Comuni interessati gli aggiornamenti delle schede di PD che toccano le loro giurisdizioni territoriali.

Per quanto riguarda i trasporti pubblici occorre ancora segnalare che è in fase di elaborazione un progetto volto ad **armonizzare le tariffe**. Esso verte in particolare alla creazione di titoli di trasporto validi entro determinate zone per tutte le linee esistenti e per tutte le imprese ivi operanti (cfr. Legge trasporti pubblici art. 17; **comunità tariffale**).

4. Interventi da attuare parallelamente alla messa in esercizio della galleria di circonvallazione Mappo-Moretina (ora H)

4.1 Riorganizzazione e potenziamento dei servizi di trasporto pubblico

La riorganizzazione dei servizi di trasporto pubblico persegue due obiettivi fondamentali:

- la razionalizzazione dei servizi esistenti;
- l'incremento della loro attrattività attraverso:
 - la ridefinizione dei percorsi e delle fermate;
 - la fusione di linee;
 - l'introduzione dell'orario cadenzato;
 - la riduzione dei tempi di percorrenza (corsie e semafori preferenziali).

Con questi interventi si intende offrire al pubblico un servizio:

- alternativo all'automobile per gli spostamenti all'interno dell'agglomerato;
- complementare all'automobile per gli spostamenti periferici.

La suddetta riorganizzazione tocca due settori:

a) quello dei **servizi urbani** attualmente composto dalle seguenti linee:

- Ascona-Minusio
- Ascona-Monte Verità-Losone
- Locarno-Losone
- Locarno-Saleggi
- Locarno-Monti Trinità-Orselina
- Locarno-Funicolare Madonna del Sasso

b) quello dei **servizi suburbani**, attualmente composto dalle seguenti linee:

- | | |
|----------------------------------|--|
| - Locarno-Camedo (ferrovia) | - Cevio-Bosco Gurin |
| - Locarno-Bellinzona (ferrovia) | - Cerentino-Cimalmotto |
| - Locarno-Magadino (navigazione) | - Tenero-Contra |
| - Locarno-Brissago | - Tenero-Medoscio |
| - Locarno-Cavergho | - Golino-Intragna |
| - Locarno-Brione-Mergoscia | - Palagnedra Paese-Palagnedra Posta |
| - Locarno-Cugnasco | - Camedo-Borgnone-Lionza |
| - Locarno-Sonogno | - Locarno-Vira-Indemini |
| - Locarno-Spruga/Vergeletto | - Magadino-Dirinella |
| - Locarno-Ronco sopra Ascona | - Magadino Debarcadereo-Gerra |
| - Bignasco-Peccia-Fusio | - Magadino Debarcadereo-Quartino |
| - Peccia-Piano di Peccia | - Ranzo-S. Abbondio-Scaiano/Caviano |
| - Bignasco-S. Carlo | - Cadenazzo-Ranzo S. Abbondio (ferrovia) |

4.1.1. Breve analisi della situazione attuale

(1) Dati strutturali

Dal censimento del 1990 risultava nella Regione Locarnese e Vallemaggia una **popolazione** di ca. 60'000 abitanti, concentrati nella misura del 70% nella fascia urbana (Allegato 1).

Come nel resto del Ticino, la crescita è stata molto forte (56% di aumento dal 1950). Questa crescita ha dapprima causato una forte urbanizzazione; in seguito si è manifestata in una diffusa suburbanizzazione dei comprensori periferici. Le zone periferiche, spopolatesi dapprima, in genere hanno così conosciuto un arresto dello spopolamento ed anche una certa ripresa demografica.

I posti di lavoro sono stati valutati nel 1991 a 28'000, l'80% concentrati nell'agglomerato urbano. Il settore dei servizi è il più importante (58%) (Allegato 1).

Nella Regione lavorano ca. 5'600 frontalieri, di cui 1/5 è occupato nell'edilizia.

L'offerta turistica è molto importante; essa si concentra, come la popolazione ed i posti di lavoro, nella fascia urbana (Allegato 1).

(2) Domanda di trasporto

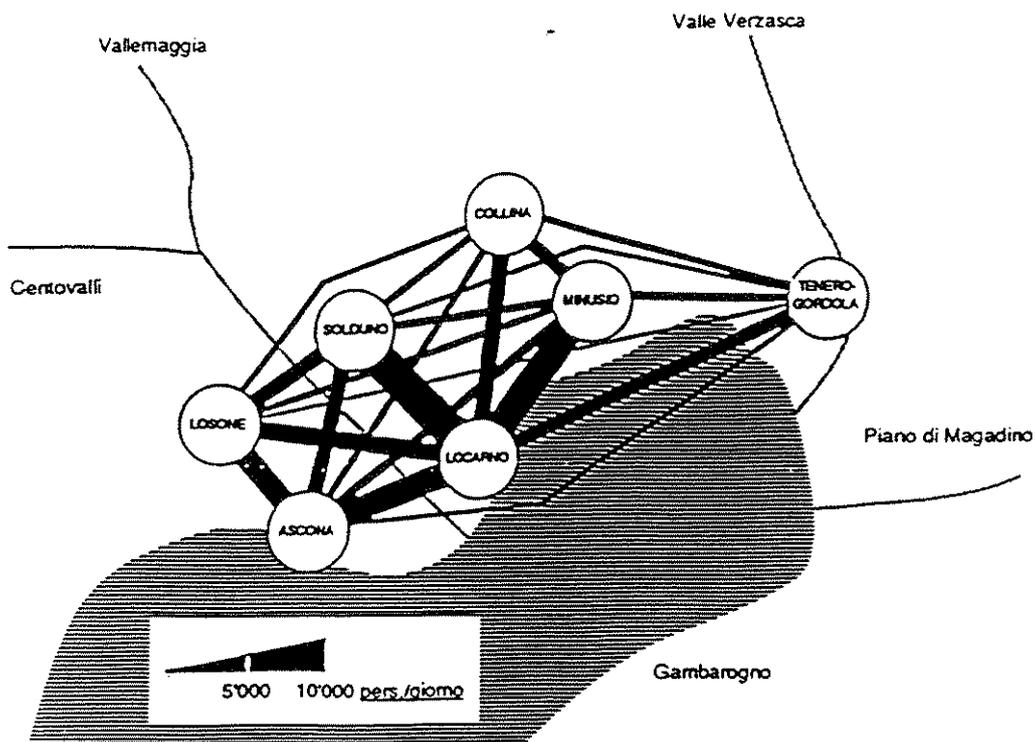
Dall'analisi della struttura degli spostamenti risultano i seguenti dati principali (dal modello del traffico cantonale, situazione 1990; cfr. dati completi nell'Allegato 2):

Totale degli spostamenti	248'269	100%
di cui:		
nella Regione LVM	180'900	73%
verso il resto del Ticino	33'791	14%
verso l'Italia e resto CH	30'309	12%
transito	3'269	1%

Quasi la metà (45,3%) degli spostamenti che toccano la RLVM si svolgono unicamente nell'agglomerato urbano. Le relazioni con il resto del Ticino e quelle con l'esterno del Cantone (Italia e nord delle Alpi) si equivalgono e rappresentano complessivamente il 25% ca. degli spostamenti. Irrilevante appare la percentuale di traffico di transito.

Il cosiddetto traffico sistematico (pendolari tra domicilio e posto di lavoro o di studio) rappresenta il 40% del traffico che si svolge nella Regione. Il rimanente 60% è rappresentato dal traffico per acquisti, lavoro e svago. Il traffico pendolare si concentra maggiormente nelle ore di punta.

Di particolare interesse per il mercato del trasporto pubblico sono gli spostamenti tra i settori dell'agglomerato urbano: questi rappresentano il 30% ca. degli spostamenti che toccano la RLVM.



Fonte: Piano regionale dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia, Concezione dei trasporti pubblici

Risaltano soprattutto gli spostamenti radiali verso Locarno, ed in particolare dai settori di Solduno (ca. 8'500 persone/giorno) e Minusio (ca. 7'200). Seguono le relazioni dai settori di Ascona (6'600), Losone (5'400), Collina (5'200) e Tenero/Gordola (3'800). Occorre osservare che il traffico tra la Collina (Monti, Orselina, Brione, Contra) ed il resto dell'agglomerato, pur essendo complessivamente elevato (ca. 15'200 persone/giorno), si ripartisce su vari assi.

È importante rilevare che tra il settore Tenero/Gordola ed il resto dell'agglomerato, il flusso globale è più ridotto (11'400 persone/giorno), ma è concentrato su di un unico asse.

La ripartizione modale attuale è la seguente:

Relazione	pers./giorno	% TP
settore Ascona - dir. resto aggl. (escl. Losone)	16'600	12% ca.
settore Losone - dir. resto aggl. (escluso Ascona)	13'200	5% ca.
settore Minusio - resto aggl. (escl. Collina e Ten./Gord.)	14'900	12% ca.
settore Tenero/Gordola - resto aggl.	11'400	7% ca.
settore Collina - resto aggl.	15'200	14% ca.

La migliore ripartizione modale viene raggiunta per i settori di Ascona e di Minusio, serviti dall'unica linea bus a cadenze di 15'. Il risultato del settore Collina è influenzato favorevolmente dall'utenza della funicolare (affluenza turistica).

Assai scarsa è la percentuale d'utilizzazione dei trasporti pubblici per i settori di Losone e Tenero/Gordola.

Con i dati disponibili non è possibile stabilire l'evoluzione della domanda di trasporto per le singole relazioni. Tuttavia per averne un'idea, è sicuramente utile considerare l'aumento del traffico veicolare misurato in alcune sezioni stradali:

	<u>1975 - 1980</u>	<u>1980 - 1990</u>	<u>1975 - 1990</u>
Ponte Maggia:	+ 15 %	+ 26 %	+ 45 %
Solduno nord:	*	+ 25 %	*
Brissago:	*	+ 29 %	*
Verbanella:	+ 11 %	+ 43 %	+ 59 %
Magadino:	*	+ 36 %	*

* dati 1975 non disponibili

(3) Offerta esistente

La rete dei trasporti pubblici è organizzata con linee per la maggior parte radiali, i cui capolinea si trovano alla stazione o nel centro di Locarno.

Il Gambarogno non ha una linea diretta con Locarno; le relazioni sono stabilite mediante il servizio bus Dirinella-Magadino e la navigazione Magadino-Locarno. La linea principale del Gambarogno (ferroviaria e su strada a partire dal maggio 1995) porta a Cadenazzo con buone relazioni verso Bellinzona e Locarno.

All'interno dell'agglomerato, unicamente la linea Ascona-Locarno-Minusio svolge un **servizio tipicamente urbano** (orario cadenzato di 15' con percorso diametrale).

Le seguenti linee hanno per contro un ruolo fondamentale nel **servizio regionale** (linee di penetrazione nell'agglomerato):

- linea ferroviaria delle Centovalli
- linea bus Caviglioglio-Locarno
- linea bus Brissago-Locarno
- linea bus Cugnasco-Locarno
- linea lacuale Magadino-Locarno
- linea ferroviaria Bellinzona-Locarno

La ferrovia Locarno-Bellinzona costituisce il principale mezzo di trasporto pubblico per i collegamenti con il resto del Ticino ed il nord delle Alpi. La Centovallina riveste invece un ruolo importante soprattutto per i collegamenti dal Ticino verso la Svizzera romanda ed il Vallese.

Nell'ambito degli studi per l'allestimento del Piano regionale dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia (cfr. "Concezione dei trasporti pubblici") la Commissione intercomunale dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia così si esprime sulla situazione dell'offerta attuale:

*" Malgrado un impiego di mezzi non trascurabile, il servizio di trasporto pubblico presenta nel complesso **importanti carenze**:*

- *numero di corse insufficiente per vaste zone all'interno dell'agglomerato urbano (es. Losone, Tenero-Gordola, collina, quartieri periferici di Locarno e Ascona;*
- *manca di integrazione e di complementarietà tra le varie linee ed i vari vettori;*
- *manca assoluta di un servizio di trasporto pubblico in determinate zone insediative ad elevato potenziale di traffico (es. zona industriale dello Zandone);*
- *difficoltà di circolazione dei mezzi pubblici su gomma a causa del forte traffico veicolare (ancora scarsamente sfruttate le linee ferroviarie).*

Questa situazione giustifica uno sforzo promozionale e lascia intravedere lo spazio per ottenere concreti miglioramenti.

(4) Esercizio e situazione finanziaria

Bisogna differenziare tra i vari tipi di servizi. I **servizi PTT** operano soprattutto in zone vaste e con scarse potenzialità (dispendio di mezzi, scarsi introiti).

Nei **servizi urbani e suburbani FART** le premesse operative sono migliori (densità demografica e di posti di lavoro), nonostante siano ancora carenti le condizioni di circolazione (corsie riservate, semafori preferenziali, ecc.); il numero di utenti ed il prezzo richiesto (politico) non permettono tuttavia di coprire i costi d'esercizio.

In questi anni si è assistito a dei miglioramenti quantitativi soprattutto sulle linee PTT, favorite dal sistema di finanziamento (100% a carico delle PTT stesse), e sulle linee suburbane (30% a carico della Confederazione e 70% del Cantone), mentre il servizio urbano (100% a carico dei Comuni) è rimasto pressoché invariato, malgrado avesse le migliori potenzialità di utenza. La diversa responsabilità nella garanzia della gestione dei servizi non ha inoltre favorito il coordinamento dei servizi.

4.1.2. Prospettive

Lungo gli **assi principali** all'interno dell'agglomerato e di penetrazione la domanda di mobilità è tale da richiedere una **presenza marcante del trasporto pubblico**. Tramite una migliore offerta è possibile influenzare la ripartizione modale tra traffico privato e pubblico, a beneficio della mobilità in generale e della situazione ambientale.

Le **premesse per un servizio attrattivo ed allo stesso tempo razionale**, almeno sugli assi dove le potenzialità lo giustificano, esistono. La Regione è monocentrica con una stazione situata in un punto viario strategico, in prossimità di un centro; i flussi di traffico, ad eccezione di quelli provenienti dal Gambarogno, si concentrano in un unico corridoio. La **presenza turistica** rappresenta una potenziale domanda, atta a favorire il mantenimento di una buona offerta anche per gli indigeni.

Osservando la statistica dei viaggiatori sulle autolinee della FART si nota, tra il 1981 ed il 1988, una tendenza recessiva; dal 1989 è invece possibile osservare una ripresa del numero degli utenti; in particolare bisogna citare l'indovinata introduzione del cosiddetto abbonamento ecologico, le cui vendite sono in costante aumento.

La reazione positiva dell'utenza è quindi già in corso: da una parte misure tariffarie e dall'altra miglioramenti del servizio, come vengono proposte in questo messaggio, favoriranno un ulteriore sviluppo del trasporto pubblico, per il quale si intravede il raggiungimento di una ripartizione modale di almeno il 20% all'interno dell'agglomerato.

Sottolineiamo che alla riorganizzazione regionale dei trasporti pubblici, vogliamo affiancare presto una importante misura di semplificazione tariffale; infatti, entro il 1997 si intende presentare un progetto per l'**armonizzazione tariffaria**, con la quale consentire all'utente di utilizzare titoli di trasporto semplici e validi su tutte le linee e per tutte le imprese operanti sul territorio (comunità tariffale).

4.1.3. Proposte d'intervento a breve termine

Le misure prospettate riguardano soprattutto l'azienda delle FART; il servizio degli autopostali PTT è, in questa fase, toccato unicamente dalla linea Locarno-Cugnasco-Bellinzona.

a) Servizi urbani

La nuova rete urbana comprenderà le seguenti linee (cfr. Figura 9):

- Ascona-Locarno FFS-Minusio
- Locarno FFS-Losone
- Locarno Lido-Collina

Inoltre sono chiamati a rafforzare il sistema di servizio urbano i seguenti tratti di linee suburbane:

- Locarno-Orselina-Mergoscia
- Locarno FEVI-Cugnasco-Bellinzona

La linea ferroviaria Locarno-Bellinzona costituisce pure un supporto di servizio urbano per le stazioni di Tenero e Gordola.

La linea bus Ascona-Monte Verità-Losone rientra nell'offerta cosiddetta locale, al cui finanziamento devono provvedere i Comuni interessati. In fase di consultazione questi Comuni hanno detto di voler riconsiderare questo servizio, in quanto l'utilizzazione risulta assai scarsa.

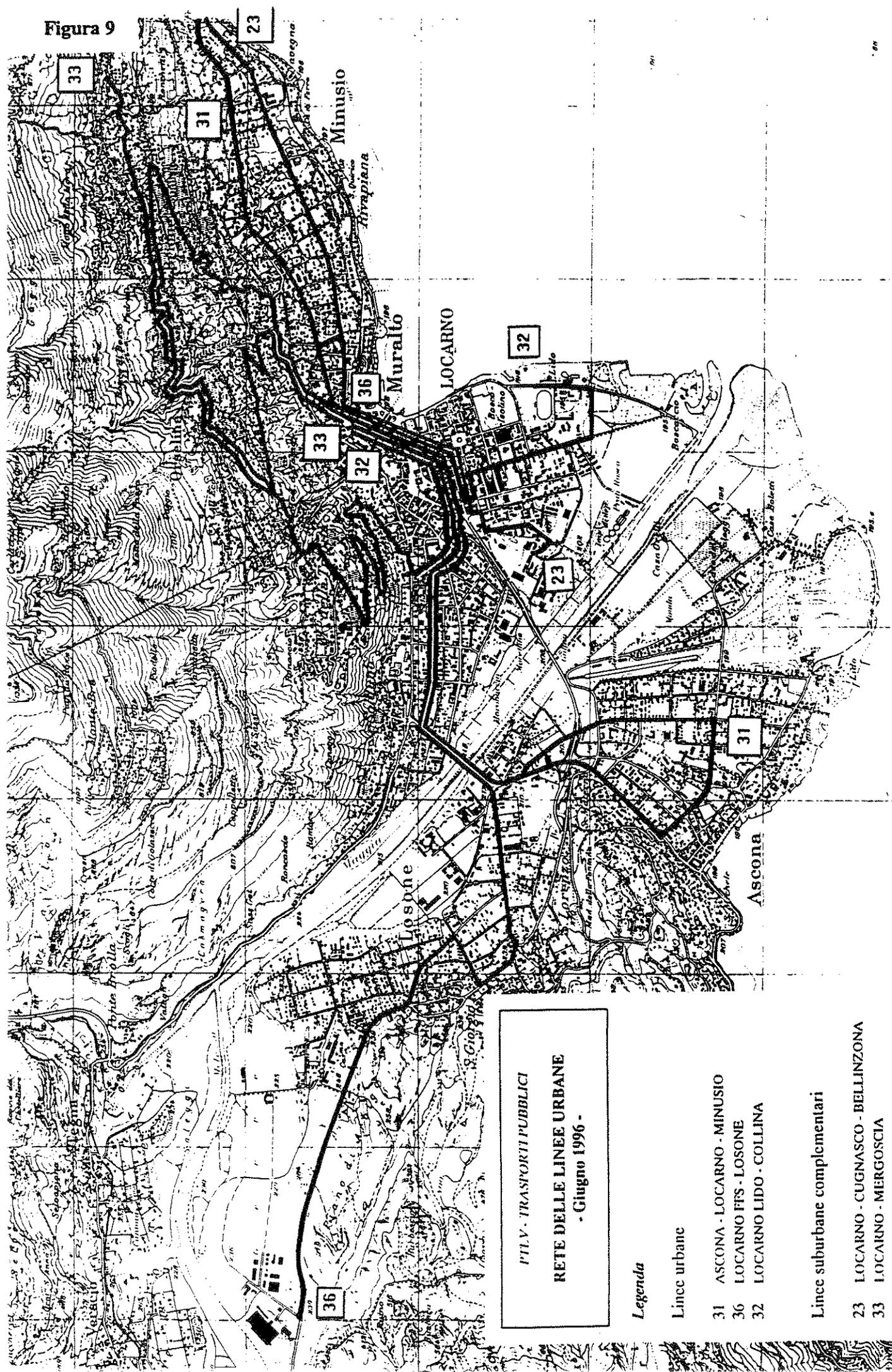
Rispetto alla situazione attuale le linee bus hanno percorsi meglio definiti e sempre uguali, servendo così regolarmente tutte le fermate.

La linea **Ascona-Locarno FFS-Minusio** non avrà più le attuali eccezioni di percorso (via Losone Posta), in quanto Losone sarà meglio servito dalla propria linea Locarno FFS-Losone.

La linea **Locarno FFS-Losone** cambierà percorso: a Solduno percorrerà via Franzoni nei due sensi; a Losone via Cesura e via Mezzana verranno servite in entrambi i sensi.

La **nuova linea della Collina** sostituirà gli attuali servizi della collina e dei Saleggi. Il percorso, che verrà servito nei due sensi, è il seguente: Lido-Stazione FFS-Brione-Orselina-Monti della Trinità- Stazione FFS. L'asse centrale di via Orselina verrà servito tramite la linea Locarno-Mergoscia. Grazie al nuovo percorso ci saranno due alternative per raggiungere il centro dalla collina e viceversa; inoltre verrà meglio servito il quartiere dei Saleggi.

Figura 9



PTLV - TRASPORTI PUBBLICI
RETE DELLE LINEE URBANE
- Giugno 1996 -

Legenda

Linee urbane

- 31 ASCONA - LOCARNO - MINUSIO
- 36 LOCARNO FTS - LOSONE
- 32 LOCARNO LIDO - COLLINA

Linee suburbane complementari

- 23 LOCARNO - CUGNASCO - BELLINZONA
- 33 LOCARNO - MERGOSCIA

Il quartiere attorno al FEVI, attualmente mal servito dalla linea circolare dei Saleggi, verrà collegato al centro ed alla stazione dalla **linea Locarno FEVI-Locarno FFS-Cugnasco-Bellinzona**.

Tutti i servizi urbani convergeranno nell'unico **punto nodale** della Stazione FFS.

Le frequenze e gli orari sono stati stabiliti in modo da creare un'offerta adatta alle esigenze nella mobilità urbana. Abbiamo quindi:

- **Ascona-Locarno FFS-Minusio:**
 - servizio dalle 06.00 ca. alle 24.00 ca.;
 - cadenza di 15' nei giorni feriali e di 30' nelle ore marginali e nei giorni festivi.

- **Locarno FFS-Losone:**
 - servizio dalle 06.00 ca. alle 24.00 ca.;
 - cadenza di 15' nelle ore di punta (lunedì-venerdì), di 30' nelle ore secondarie e al sabato e di 60' nelle ore marginali dei giorni feriali e nei giorni festivi.

- **Locarno Lido-Collina:**
 - servizio dalle 06.00 ca. alle 24.00 ca. (servizio serale nuovo **a titolo sperimentale**);
 - cadenza di 30' nelle ore di punta (lunedì-venerdì), di 60' nelle ore secondarie e al sabato e di 120' nei giorni festivi.

b) Servizi suburbani

La rete suburbana, in questa fase di riorganizzazione, rimane sostanzialmente invariata. Verranno però attuati i seguenti cambiamenti:

- **La linea FART Locarno-Cugnasco verrà fusa con la linea PTT Bellinzona-Cugnasco**, evitando quindi l'attuale rottura di carico; verranno potenziate le corse sul tratto Locarno-Cugnasco; verrà inoltre realizzato un prolungamento tra il Palazzetto FEVI e l'attuale fermata in centro, migliorando quindi il servizio urbano in quest'area. Il servizio verrà svolto dalle 06.00 alle 20.00 ca.; si avrà, sul tratto Locarno-Cugnasco, una cadenza di 30' nelle ore di punta (lunedì-venerdì), di 60' nelle altre ore ed al sabato e ogni 2 ore nei giorni festivi. Sul tratto Bellinzona-Cugnasco il servizio rimane invariato (30' lunedì-venerdì, 60' il sabato, ogni 2 ore nei giorni festivi).

- **La linea FART Locarno-Mergoscia cambia leggermente percorso:** tra Muralto e Brione passerà su via S. Agnese-Orselina, in quanto questo asse non è più servito dalla linea urbana Locarno Lido-Collina. Non vi saranno costi supplementari.

- Il percorso della **linea FART della Vallemaggia** rimane invariato; si avrà però **una corsa supplementare** nell'ora di punta del mattino.

c) Servizi lacuali

Il servizio della Navigazione Lago Maggiore non viene toccato in questa fase. Questa problematica viene discussa assieme all'Ufficio federale dei trasporti nell'ambito del rinnovo della concessione.

In relazione ai cambiamenti che le FFS hanno attuato nel maggio 1995 sulla linea Cadenazzo-Luino (passaggio dal cadenzato orario a quello biorario), gli orari del battello-navetta Locarno-Magadino sono stati adattati in modo da garantire le coincidenze con il servizio bus che integra il treno Cadenazzo-Magadino-Dirinella. Le prestazioni sul servizio bus, appena citato, sono state migliorate nel 1995 (cfr. Messaggio del 22 novembre 1994 e DL del 6 febbraio 1995).

d) Servizio ferroviario FFS

Il giugno 1996 non porterà cambiamenti nell'orario dei treni Locarno-Bellinzona.

Si osserva però, con una certa soddisfazione, che dal maggio 1995 sono migliorate le relazioni Locarno-Lugano. Tramite interscambio a Bellinzona tra gli esistenti treni diretti ed i regionali delle due tratte, è stato creato un cadenzato semiorario.

Inoltre tutti i treni diretti si fermano anche a Cadenazzo, permettendo relazioni regolari verso Luino (8 corse giornaliere; tempo di percorso ca. 60').

4.1.4. I miglioramenti attuabili in una seconda tappa

In breve elenchiamo i possibili miglioramenti della seconda tappa (l'Allegato 3 indica lo schema delle linee che servirà da base per i futuri miglioramenti).

Locarno-Bellinzona: Si tratta di migliorare il nodo orario di Locarno (incrocio dei treni a Locarno), permettendo così migliori coincidenze tra le linee locali su gomma.

Linea Ascona-Locarno-Minusio: L'ultimazione dei lavori alla Verbanella aprirà la possibilità di prolungare questa linea fino a Mappo.

Linea Brissago-Locarno: Dopo la realizzazione delle previste infrastrutture viarie in Piazza Castello, potrà essere sensibilmente migliorato questo servizio, dato che vi si potrà deviare la linea sulla A13.

Servizio lacuale: Nell'ambito del rinnovo della concessione alla Navigazione Lago Maggiore, sarà discussa anche il servizio lacuale per il Gambarogno.

Linee PTT: Nel Gambarogno la linea di Indemini potrà essere attestata a Magadino, permettendo un certo miglioramento di questo servizio. Dovrà pure essere rivisto il servizio per Scaiano e S. Abbondio.

Si dovranno approfondire le idee sviluppate dalla Commissione regionale dei trasporti sui servizi della Verzasca e dell'Onsernone (eventuale attestamento di queste linee a Tenero, rispettivamente a Cavigliano).

A Cevio ed a Bignasco dovrebbe invece essere migliorato il coordinamento tra la linea FART della Vallemaggia e le linee PTT delle valli laterali.

In taluni casi si dovranno eventualmente studiare anche soluzioni di servizi più flessibili (servizi a richiesta).

Collegamenti transfrontalieri: Il Piano dei trasporti indica anche alcuni miglioramenti nelle relazioni transfrontaliere, ossia il prolungamento della linea Locarno-Brissago fino a Canobbio, la creazione di un bus diretto Locarno-Pallanza per un servizio nelle ore di punta e il miglioramento del servizio transfrontaliero per i pendolari.

4.1.5. Promozione dei servizi

L'introduzione della nuova offerta deve essere accompagnata da una campagna di informazione e di sensibilizzazione della popolazione volta ad attivare nuovi utenti ed a migliorare l'immagine dei servizi di trasporto pubblico.

Per motivi finanziari il Consiglio di Stato ha limitato l'importo destinato a questo scopo (cfr. punto 5.2.4).

4.2 **Gli interventi sulla rete stradale e la moderazione del traffico**

4.2.1. Situazione

La situazione del traffico stradale nel Locarnese è oggi caratterizzata da grandi concentrazioni di carichi veicolari nelle ore di punta e nei periodi turistici. Gli ingorghi stradali, molto frequenti, provocano forti allungamenti dei tempi di percorrenza, inducono il traffico a dilagare per itinerari alternativi indesiderati nei quartieri residenziali, ostacolano il deflusso dei mezzi di trasporto pubblico e caricano l'ambiente di rumori e emissioni chimiche nocive che superano largamente le norme legali. La messa in esercizio della galleria di circonvallazione ridurrà in modo importante la circolazione sulle strade urbane; se ben sostenuta da misure che indirizzano il traffico sull'itinerario voluto e lo scoraggiano sugli itinerari impropri, questa riduzione potrà superare il 30 % del carico attuale e raggiungere anche il 50 % nei periodi di grande traffico.

Il beneficio che la galleria apporterà alla regione urbana locarnese sarà percettibile soprattutto nei quartieri residenziali. La diminuzione del traffico promuoverà condizioni di maggiore tranquillità, la riduzione dei rumori e il miglioramento della mobilità degli abitanti, dei pedoni e dei ciclisti. Anche i mezzi di trasporto pubblico potranno correre con meno intralci ed essere dunque più veloci e puntuali dunque più attraenti.

4.2.2. Obiettivi

Le misure che si propongono perseguono i seguenti obiettivi:

- alleggerire il carico di traffico dell'area urbana;
- accelerare il deflusso dei trasporti pubblici;
- migliorare le condizioni di vita nei quartieri;
- ridurre i carichi inquinanti (rumori e emissioni nell'atmosfera).

Gli interventi mirano, da una parte, a favorire l'uso della galleria di circonvallazione, con assetti stradali, segnaletica e regolazioni appropriate; dall'altra, a ridurre le possibilità di attraversamento della zona urbana, limitando gli itinerari e scoraggiando i percorsi che attirano traffico parassitario.

Sono definiti i due seguenti itinerari principali di attraversamento:

a) Stradonino - Brissago:

Stradonino - A 13 (circonvallazione di Tenero e Gordola) - Mappo - galleria di circonvallazione di Locarno - Morettina - ponti sulla Maggia - S. Materno - galleria di circonvallazione di Ascona - Brissago;

b) Morettina - Valle Maggia:

Morettina (portale della galleria) - Ponti sulla Maggia - S. Materno - Rotonda di Losone - Vecchio Ponte Maggia - Solduno - Ponte Brolla.

Lungo questi due itinerari principali si cura il deflusso scorrevole del traffico e si opera per mantenerne una elevata capacità.

All'interno dell'area urbana quattro sono le misure di maggiore importanza strategica, quelle cioè che sono determinanti per limitare il traffico e per moderare la circolazione in ampie zone insediate. Esse sono:

- la chiusura al traffico di transito della città vecchia di Locarno;
- la concentrazione del traffico su Via Orelli a Locarno e il recupero di Via B. Luini a favore del trasporto pubblico;
- la chiusura al traffico autoveicolare del passaggio a livello ferroviario di Muralto;
- la concentrazione del traffico su Via S. Gottardo a Minusio e il declassamento di Via Simen al ruolo di strada di quartiere.

Questi interventi sono stati ritenuti necessari dalla perizia sull'impatto ambientale (EIA) eseguita per il progetto di Piazza Castello e in quell'ambito sono stati pure condivisi, anzi ritenuti importanti, dall'Autorità federale competente. I Comuni interessati sono chiamati ad intraprendere i passi necessari per realizzare questi interventi che ricadono in gran parte nelle loro competenze operative.

Per favorire il deflusso degli automezzi pubblici di trasporto si propongono nuovi itinerari, corsie ad essi riservate e gestioni semaforiche che li privilegiano.

Altri interventi hanno quale obiettivo quello di facilitare e rendere più sicura la circolazione dei velocipedi e dei pedoni.

In tempi successivi seguiranno realizzazioni che completeranno e estenderanno le misure iniziate nell'ora H. Segnatamente si darà avvio alla costruzione della nuova Piazza Castello e degli autosili ad essa connessi, come pure ad una politica di gestione dei posteggi coordinata su scala comprensoriale.

L'attento rilievo dell'evolvere delle condizioni di traffico permetterà altresì di correggere o adattare le misure prese nell'ora H e di prevederne altre nuove, commisurate agli obiettivi desiderati.

4.2.3. Interventi previsti

Dal PTLVM sono state indicate 25 proposte da realizzare da parte del Cantone e dei Comuni, in concomitanza con l'apertura della galleria di circonvallazione di Locarno (ora H) o subito dopo (ora H+). Esse sono:

a) Nell'agglomerato urbano:

- a Losone,
 - la sistemazione degli incroci di Via Locarno con Via Mezzana e Via Emmaus;
- a Solduno, adattamento degli incroci:
 - Via Vigizzi - Via Vallemaggia,
 - Via Vigizzi - Via Franzoni,
 - Via Vigizzi - Via Varenna,e creazione di una corsia bus sul tratto terminale di Via Franzoni;
- a Locarno,
 - introduzione di una corsia bus - contro mano - lungo Via Luini, da Piazza Castello a Via della Pace,
 - chiusura al transito di città vecchia (S. Antonio),
 - declassamento di Via B. Luini,
 - ciclopista sul Lungolago;
- a Muralto,
 - chiusura del passaggio a livello FFS (transitabile solo da biciclette e pedoni),
 - verifica ed adattamento dell'incrocio semaforizzato della Croce bianca,
 - inserimento di un percorso ciclabile sul Lungolago;
- a Minusio,
 - sistemazione di Via Simen quale strada di quartiere,
 - adattamento di Via San Gottardo con creazione di un tratto di marciapiede (zona Brighirolo), adattamento del semaforo per favorire l'inserimento dell'autobus, ridisegno urbanistico dell'area centrale.

- ad Orselina,
 - interventi di moderazione del traffico.

b) Nella Regione

- interventi di sistemazione e moderazione del traffico sulla strada cantonale a Tenero, Gordola, Lavertezzo Piano, Gerra Piano, Locarno Gerre, Cugnasco;
- realizzazione di un tratto di ciclopista allo svincolo delle Brere a Tenero;
- sistemazione dell'accesso a Vairano nella località San Nazzaro;
- costruzione di una rotonda allo Zandone, nel Comune di Losone;
- sistemazione degli attraversamenti dei nuclei delle Terre di Pedemonte, in particolare a Verscio;
- aggiunta di una via ciclabile e pedonale alla passerella sulla Melezza (tra Tegna e Losone) in costruzione per la depurazione delle acque;
- adattamenti per i pedoni all'incrocio di Ponte Brolla;
- posa di un semaforo (provvisorio) alla strettoia di Visletto (Cevio) per facilitare il transito degli autobus.

4.2.4. Misure attuabili in una seconda tappa

Alcune delle misure proposte nel punto precedente saranno progettate subito, ma realizzate con richieste di credito successive. Si tratta in particolare:

- della sistemazione dell'attraversamento di Verscio;
- del riassetto urbanistico a Minusio, Via San Gottardo;
- del riassetto di Via Simen a Minusio;
- della moderazione a Orselina.

Evidentemente anche la sistemazione della Piazza Castello, con l'ampia rotonda, il giardino centrale, gli accessi, l'autosilo e gli edifici annessi, sarà opera che si realizzerà nell'anno 2000.

La politica dei posteggi, con gli adattamenti delle normative comunali, la realizzazione di posteggi comunali per i centri e di posteggi d'interscambio con la ferrovia, è in corso di concertazione. La proposta di regolamento, redatta dalla CIT, è attualmente in discussione presso i Comuni interessati e potrebbe sfociare, si spera, in un accordo in tempi brevi.

Anche la sistemazione dello svincolo della Verbanella sarà una misura in grado di influenzare le correnti di traffico. Essa dovrà consentire di ridurre il traffico di attraversamento del nucleo dell'agglomerato, incentivando l'uso della galleria di circonvallazione. In tal senso l'accesso alla A13 dovrà essere possibile unicamente da Via San Gottardo mentre la Via Simen verrà adibita a funzioni locali.

4.3 Monitoraggio e valutazione degli effetti sul traffico e sull'ambiente

L'apertura al traffico, nel giugno del prossimo 1996, della galleria stradale Mappo-Moretina determinerà sostanziali cambiamenti dello svolgimento dei flussi di traffico. E' un evento che si vuole ben documentare per verificare l'efficacia dell'opera e per constatare il grado di raggiungimento degli obiettivi pianificati. Il programma di monitoraggio (cioè la successione continua di rilievi e conteggi) prevede conteggi del traffico sulle strade principali dell'agglomerato, conteggi degli utenti sui trasporti pubblici, rilievi delle velocità di percorrenza, dei livelli delle emissioni sonore (rumore) e dei tassi di inquinamento atmosferico relativamente ai fattori CO, NOx e Ozono.

Il confronto prima-dopo sarà ricco di insegnamenti e servirà a calibrare i nuovi interventi e ad adattare quelli precedenti. La raccolta dei dati sarà curata dalla Sezione dei trasporti e dalla Sezione per la protezione dell'aria e dell'acqua.

5. Basi legali, procedure e finanziamento

5.1. Basi legali

Gli interventi per l'ora H si inseriscono nel PTLVM e toccano l'infrastruttura e la gestione del traffico stradale da un lato ed i trasporti pubblici dall'altro.

La loro attuazione deve essere inserita nel quadro delle basi legali esistenti: la Legge sulle strade (LS) e la Legge sui trasporti pubblici (LTP).

Per quanto riguarda gli **interventi stradali** e quelli relativi alla segnaletica occorre osservare che essi toccano in modo importante ambiti di competenza comunale. Il Cantone ne sostiene la realizzazione con contributi.

Per quanto riguarda i **trasporti pubblici** riteniamo che la **fase pianificatoria** prevista dalla Legge sia stata soddisfatta con l'elaborazione del PTLVM i cui obiettivi, principi e misure attuative sono stati illustrati nel capitolo 3 di questo Messaggio.

La fase di allestimento dell'offerta (progetto esecutivo) è presentata nel capitolo 4.2. Essa è avvenuta in stretta collaborazione con la Commissione intercomunale dei trasporti, i Comuni e le aziende di trasporto.

Con queste ultime è pure stato discusso il mandato di prestazioni che il Consiglio di Stato intende sottoscrivere dopo l'approvazione dei crediti necessari (cfr. art. 16 LTP).

5.2. Finanziamento

5.2.1. Trasporti pubblici

Il finanziamento dei servizi è regolato dalla LTP. Essa prevede che:

- l'offerta **esistente in ambito regionale** (orario 1995/96) sia finanziata dal Cantone, la Confederazione vi contribuisce in base alla normativa federale (Legge sulle ferrovie);
- l'offerta **supplementare in ambito regionale** sia finanziata dal Cantone e dai Comuni nella misura del 50% ciascuno (dopo deduzione di eventuali contributi della Confederazione);
- l'offerta **esistente e supplementare in ambito urbano**, oggi interamente a carico dei Comuni, sia finanziata anche dal Cantone nella misura del 50%.

Le proposte di ristrutturazione toccano essenzialmente i servizi delle FART in ambito urbano e suburbano (Cugnasco e Vallemaggia); mentre i servizi delle PTT sono toccati unicamente e parzialmente per quanto concerne il progetto di linea diretta Locarno-Cugnasco-Bellinzona (pool FART-PTT).

La situazione finanziaria dei servizi FART, basata sui dati della contabilità analitica e rapportata al **consuntivo 1994**, si presentava nel modo seguente:

	<u>servizi urbani</u>	<u>servizi suburbani e Vallemaggia</u>
costi	3'975'318	5'760'354
introiti	2'259'752	3'797'870
disavanzo	1'715'566	1'962'484

La ristrutturazione proposta a partire dal 1996 postula, accanto alla modifica dei percorsi, un incremento delle prestazioni, e quindi dell'onere finanziario, delle seguenti linee (variazioni rispetto all'orario vigente):

(1) Vallemaggia	+ 16'820	veic-km/anno	
(2) Locarno-Losone	+ 68'700	veic-km/anno	
(3) Collina	+ 91'710	veic-km/anno	
(3a) Saleggi	- 25'010	veic-km/anno	
(4) Locarno-Cugnasco-Bellinzona	+ 75'000	veic-km/anno	(FART)
	+ 6'180	veic-km/anno	(PTT)

La determinazione dei costi causati dalle prestazioni supplementari è stata calcolata sulla base di un'offerta stabilita dalle imprese interessate e della pianificazione 1996 che ha avuto come riferimento il preventivo 1995; possiamo quindi presentare una versione **senza** alcun potenziamento (statu quo) e una versione **con** il potenziamento delle linee, così come descritto nel capitolo 4.1.3 Il quadro è il seguente (servizi FART):

a) Situazione prevista nel 1996 **senza** ristrutturazione

	<u>servizi urbani</u>	<u>servizi suburbani e Vallemaggia</u>
costi	4'118'000	5'586'000
introiti	2'260'000 *	3'222'000 *
disavanzo	1'858'000	2'364'000

* *A titolo assolutamente prudenziale si è inserito l'importo degli introiti registrato nel 1994. Nei servizi suburbani l'introito è di ca. fr. 570'000.- inferiore alla situazione del 1994, in quanto la nuova legislazione federale sopprime dal gennaio 1996 i cosiddetti contributi di adattamento tariffale.*

b) Situazione prevista nel 1996 **con** ristrutturazione

	<u>servizi urbani</u>	<u>servizi suburbani e Vallemaggia</u>
costi	4'762'000	5'930'000
introiti	2'260'000 *	3'222'000 *
disavanzo	2'502'000	2'708'000

* *La riorganizzazione dovrebbe portare maggiori introiti; è stata però mantenuta l'ipotesi degli stessi introiti registrati nel 1994. Si tratta quindi dello scenario più pessimista.*

Il paragone dei dati preventivati **con** e **senza** potenziamento danno i seguenti risultati:

nei servizi urbani:

maggiori costi	fr. 812'400.-
maggiori introiti	fr. .-- *)
maggior disavanzo	fr. 812'400.-

nei servizi suburbani:

maggiori costi	fr. 344'000.-
maggiori introiti	fr. .-- *)
maggior disavanzo	fr. 344'000.-- **)

*) *Nell'ipotesi, prudente, di un incremento degli introiti del 5% grazie all'aumento dei viaggiatori trasportati, il maggiore disavanzo potrebbe essere di fr. 699'400.-- nei servizi urbani e di fr. 182'000.-- nei servizi suburbani.*

**) *A questo importo va aggiunto quello di fr. 68'000.-- per le prestazioni delle PTT (linea Locarno-Cugnasco-Bellinzona).*

La ripartizione dei disavanzi globali (**servizi esistenti e nuovi**) tra Confederazione, Cantone e Comuni sarà la seguente (secondo l'ipotesi più pessimista di un ristagno delle entrate)

	servizi FART:		servizi PTT
	urbani	suburbani	(linea Loc.-Cu.-B'zona
Cantone: ¹⁾	fr. 1'160'000	fr. 172'000 fr. 472'800 *)	fr. 34'000
Comuni	fr. 1'342'000 **)	fr. 172'000	fr. 34'000
Confederazione ²⁾		fr. 1'891'200	

*) *Trattasi della partecipazione cantonale alla copertura del disavanzo sui servizi regionali esistenti, dovuti per Legge federale sulle ferrovie.*

***) *Compresa la linea Ascona-Losone che va a carico di questi due Comuni.*

Rispetto alla situazione senza ristrutturazione:

- grazie alla nuova partecipazione del Cantone i Comuni **urbani** saranno sgravati finanziariamente e beneficeranno di un consistente miglioramento delle prestazioni;
- i Comuni **suburbani** saranno chiamati a partecipare agli oneri supplementari determinati dall'incremento dell'offerta insieme con il Cantone;
- il Cantone assumerà oneri globalmente superiori a quelli degli anni precedenti determinati essenzialmente dal suo impegno prescritto dalla LTP nel settore urbano;
- la Confederazione assumerà oneri supplementari, mitigando l'incremento di quelli a carico del Cantone, in ragione della revisione della Legge sulle ferrovie. ³⁾

La LTP (art. 32) affida ai Comuni la determinazione della chiave di riparto interna degli oneri a loro carico. Solo in caso di mancato accordo o di more decisionali, la competenza è delegata al Consiglio di Stato.

Per facilitare il raggiungimento dell'accordo, il Dipartimento competente ha già informato i Comuni e le Commissioni intercomunali dei trasporti sui diversi interventi previsti nell'ambito della consultazione svoltasi nel corso del mese di giugno del 1995. Quale base di discussione è stato loro trasmesso un modello di ripartizione sul quale sono stati invitati a formulare una proposta definitiva di comune accordo entro il 30 settembre 1995. L'unanimità dei consensi è stata raggiunta per il Servizio urbano e per la linea della Vallemaggia. Per quanto riguarda la linea Locarno-Bellinzona, il solo Comune di Monte Carasso ha ritenuto eccessivi gli oneri a suo carico.

Siccome non è stato raggiunto l'accordo, il Consiglio di Stato, in applicazione dell'art. 32 cpv. 2 LTP, ha ritenuto di confermare la proposta formulata dalle Commissioni regionali del Locarnese e Vallemaggia e del Bellinzonese ed accettata da tutti i Comuni interessati, con l'eccezione di cui sopra. La ripartizione dei costi tra i Comuni è riportata nell' allegato 4.

¹⁾ I calcoli finanziari per il 1996 sono esposti nell'ipotesi di un esercizio completo; tendenzialmente il costo del disavanzo dovrebbe essere inferiore, poiché il nuovo regime dovrebbe interessare solo 7 mesi sull'arco dell'anno.

²⁾ Linee suburbane secondo l'orario 1995/96; non è riconosciuta alcuna partecipazione ai costi per le prestazioni supplementari.

³⁾ Questo è tuttavia compensato da un maggiore onere a carico del Cantone nei comprensori in cui operano PTT e FFS, servizi finora interamente a carico della Confederazione.

5.2.2. Viabilità stradale

Gli interventi concernenti la viabilità stradale comportano oneri lordi per un totale di 7 milioni di franchi; ad essi si riferisce questa richiesta di stanziamento di credito quadro.

Altri interventi complementari (rotonda allo Zandone, eventuale rotonda a Solduno, percorso ciclabile Brere-Campofelice, sistemazione Verbanella, ecc.) sono oggetto di un Messaggio separato che concernerà l'aggiornamento dei dati finanziari e progettuali del PVL vero e proprio. Pure con un Messaggio separato sarà trattata la cessione di Via Simen al Comune di Minusio.

5.2.3. Traffico ciclabile

L'intervento previsto per contribuire alla realizzazione di una passerella ciclabile d'interesse regionale per l'attraversamento della Melezza comporta un onere di fr. 600'000.--.

5.2.4. Informazione e promozione

Sulla base degli art. 23 e 24 LTP, il Consiglio di Stato propone lo svolgimento di un'azione promozionale limitata al 1996 per un importo di fr. 50'000.--. L'importo succitato corrisponde allo 0,5% dei costi totali dei servizi urbani e suburbani delle FART nella regione per il 1996. Si tratta di un'impegno molto contenuto in rapporto all'ampiezza della ristrutturazione viaria e dei trasporti pubblici effettuata così come rispetto ai budget pubblicitari usuali nell'economia privata. Il Consiglio di Stato ha tuttavia ritenuto di contenere al massimo le spese coerentemente con le prospettate esigenze di risparmio formulate nelle Linee direttive.

E' prevista la posa di una nuova segnaletica alle fermate dei mezzi pubblici (ca. 250 fermate) in corrispondenza della necessità di informare in modo chiaro l'utenza delle modifiche di tracciato. Il costo preventivato è di 400'000.-- franchi.

6. Linee direttive e piano finanziario

Queste proposte corrispondono a quanto previsto dalle Linee direttive 1992-95 e dal Piano finanziario. Infatti nel capitolo dedicato alla mobilità delle succitate Linee direttive si attribuisce allo Stato il compito di:

- **"coordinare ed incentivare selettivamente** i diversi modi di trasporto in ragione delle loro potenzialità e dei loro effetti di natura economica, urbanistico-territoriale ed ambientale";
- **"riequilibrare la ripartizione modale** dei trasporti conferendo una maggiore attrattiva ai servizi di trasporto pubblico" (pag. 78).

Le spese di cui al capitolo 5.2.1. vengono iscritte annualmente nel preventivo della Sezione dei trasporti, alla voce della gestione corrente "Contributo alle imprese di trasporto".

Le spese per gli interventi stradali di cui al capitolo 5.2.2. sono previste nel Piano finanziario al settore 620 Strade cantonali, voce "PVL Locarnese, ora H".

I costi per il sussidiamento alla costruzione di una passerella pedonale e ciclabile sulla Melezza (capitolo 5.2.3.) sono previste nel Piano finanziario al settore 630, voce "Piste ciclabili".

Le spese di promozione (capitolo 5.2.4.) vengono iscritte al conto di gestione corrente del Dipartimento del territorio, Sezione dei trasporti.

Le misure previste non avranno alcuna incidenza sull'effettivo del personale.

Le ripercussioni finanziarie sui Comuni sono state illustrate nei capitoli 4 e 5.

7. Conclusioni

Con questo Messaggio il Consiglio di Stato si è prefisso di:

- (1) presentare al Gran Consiglio i contenuti essenziali del Piano regionale dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia elaborato dalla Commissione intercomunale dei trasporti; essi rappresenteranno gli orientamenti e gli indirizzi della politica della mobilità nella regione, cui, dopo i necessari approfondimenti tecnici e politici, Cantone e Comuni dovranno attenersi;
- (2) richiedere lo stanziamento dei mezzi finanziari necessari per la realizzazione delle opere e delle misure organizzative in concomitanza con l'apertura al traffico della galleria Mappo-Morettina (giugno 1996).

La realizzazione delle misure per l'ora H assume una particolare rilevanza ed urgenza. **Rilevanza** in quanto concretano gli obiettivi fissati nell'ambito delle decisioni prese da codesto Gran Consiglio negli anni 1986/87 nell'ambito del PVL. Essi postulavano chiaramente la necessità di razionalizzare e riqualificare i servizi di trasporto pubblico, di sfruttare appieno il potenziale della circonvallazione Mappo-Morettina e di risanare l'ambiente ed il quadro urbanistico dell'agglomerato locarnese.

Si tratta di misure importanti anche ai fini del rispetto degli impegni assunti verso l'Autorità federale in sede di pianificazione e di allestimento degli esame d'impatto ambientale e quindi determinanti per la concessione dei sussidi federali per l'esecuzione delle opere.

L'**urgenza** del credito è determinata dal breve lasso di tempo a disposizione per attuare sul terreno le misure prospettate (maggio 1996: modifica degli orari dei trasporti pubblici e apertura della galleria stradale).

Vi invitiamo a voler dare il vostro consenso alle richieste formulate e ad approvare il disegno di decreto legislativo allegato.

Vogliate gradire, onorevole signor Presidente, onorevoli signore e signori Consiglieri,
l'espressione della nostra massima stima.

Per il Consiglio di Stato:

Il Presidente, A. Pedrazzini
p.o. Il Cancelliere, G. Gianella

Disegno di

DECRETO LEGISLATIVO

concernente l'approvazione dell'offerta di trasporto per la Regione Locarnese e Vallemaggia, lo stanziamento dei crediti per le opere di gestione del traffico motorizzato (8 milioni) e la riorganizzazione dei servizi di trasporto pubblico da attuare parallelamente all'entrata in funzione della galleria di circonvallazione Mappo-Morettina (ora H)

Il Gran Consiglio
della Repubblica e Cantone del Ticino

visto il messaggio 16 ottobre 1995 n. 4446 del Consiglio di Stato,

richiamata la Legge sui trasporti pubblici (in seguito LTP) del 6 dicembre 1994;

preso atto della Pianificazione cantonale dei trasporti pubblici per la Regione Locarnese e Vallemaggia, elaborata dal Consiglio di Stato in collaborazione con la Commissione regionale e le imprese interessate e dallo stesso Consiglio di Stato poi adottata (art. da 6 a 8 LTP) con il messaggio sopramenzionato;

considerata l'elaborazione dettagliata di un'offerta di trasporto da parte del Consiglio di Stato tramite i servizi competenti del Dipartimento del territorio, unitamente alla Commissione regionale, ai Municipi dei Comuni ed alle imprese di trasporto interessate (art. 10 cpv. 1 LTP);

rilevato come l'offerta di trasporto sia stata poi adottata dal Consiglio di Stato (art. 11 cpv. 1 LTP), tramite il citato messaggio;

visto l'articolo 12 cpv. 1 LTP;

d e c r e t a :

Articolo 1

1. E' approvata l'offerta di trasporto pubblico per la Regione Locarnese e Vallemaggia.
2. Modifiche non sostanziali dell'offerta, necessarie per adeguarsi all'evoluzione dell'utenza, dei costi e del sistema di trasporto regionale, sono decise direttamente dal Consiglio di Stato, d'intesa con le imprese di trasporto (art. 13 cpv. 2 LTP).
3. I mandati di prestazioni necessari all'attuazione della presente offerta sono stipulati dal Consiglio di Stato con le imprese di trasporto interessate (art. 16 LTP).

Articolo 2

Le spese derivanti dalla partecipazione dello Stato ai costi di gestione per il trasporto pubblico, sono a carico della gestione corrente del Dipartimento del territorio, Sezione dei trasporti.

Articolo 3

1. E' stanziato un credito quadro di fr. 7'000'000.-- per interventi stradali relativi alla gestione del traffico motorizzato e per agevolare la viabilità del trasporto pubblico.
2. Il credito viene iscritto al conto degli investimenti del Dipartimento del territorio, Divisione delle costruzioni. I contributi dei Comuni verranno iscritti alla corrispondente voce delle entrate.
3. E' data facoltà al Consiglio di Stato di suddividere l'importo in singoli crediti d'impegno.

Articolo 4

1. Per la realizzazione di una passerella pedonale e ciclabile sulla Melezza è concesso un sussidio di fr. 600'000.-- pari al 50% dei maggiori costi di realizzazione.
2. Il credito viene iscritto al conto degli investimenti del Dipartimento del territorio, Sezione dei trasporti.

Articolo 5

1. E' stanziato un credito di fr. 50'000.-- per l'attuazione di una campagna promozionale nel 1996.
2. Le quote di spesa sono iscritte annualmente nel preventivo al conto di gestione corrente del Dipartimento del territorio, Sezione dei trasporti.

Articolo 6

1. E' stanziato un credito di fr. 400'000.-- per l'installazione di una nuova segnaletica.
2. Il credito viene iscritto al conto degli investimenti del Dipartimento del territorio, Sezione dei trasporti.

Articolo 7

Trascorsi i termini per l'esercizio del diritto di referendum, questo decreto è pubblicato nel Bollettino ufficiale delle leggi e degli atti esecutivi ed entra immediatamente in vigore.

Allegato 1

Principali indicatori socio-economici e demografici della RLVM

SETTORE	POPOLAZIONE RESID. 1990	POSTI LAVORO 1991			POSTI LETTO 1988
		Sett. II	Sett. III	II+III	
Agglomerato					
ASCONA	4'514	475	2'471	2'946	8'355
COLLINA	4'310	275	915	1'190	4'219
LOCARNO	7'278	2'089	4'371	6'460	6'605
LOSONE	5'206	2'203	1'000	3'203	3'677
MINUSIO	5'914	520	1'318	1'838	4'244
SOLDUNO	6'870	737	1'518	2'255	957
TENERO/GORDOLA	5'326	1'091	887	1'978	13'079
Totale agglomerato RLVM	39'418	7'390	12'480	19'870	41'136
Periferia					
BRISSAGO	3'082	500	1'065	1'565	7'423
CENTOVALLI	4'172	282	547	829	4'649
GAMBAROGNO	3'858	794	943	1'737	11'540
RIAZZINO/CUGNASCO	2'593	485	689	1'174	2'845
VALLE VERZASCA	807	40	121	161	2'815
VALLEMAGGIA	5'195	918	548	1'466	9'281
Totale periferia RLVM	19'707	3'019	3'913	6'932	38'553
TOTALE RLVM	59'125	10'409	16'393	26'802	79'689

• Settori dell'agglomerato urbano RLVM

ASCONA:	Ascona (escl. Moscia)
COLLINA:	Orselina, Brione, Contra, Monti della Trinità, zone collinari di Muralto e Minusio
LOCARNO:	Locarno (escl. Monti della Trinità e Solduno), Muralto ovest
LOSONE:	Losone (escl. Arcegno)
MINUSIO:	Minusio (escl. Mappo e zona collinare), Muralto est
SOLDUNO:	Solduno
TENERO/GORDOLA:	Gordola, Tenero (escl. Contra), Mappo

• Settori della periferia RLVM

BRISSAGO:	Brissago, Ronco s/Ascona, Arcegno, Moscia
CENTOVALLI:	Sub-regioni Melezza e Onsemone
GAMBAROGNO:	Sub-regione Gambarogno, Contone
RIAZZINO/CUGNASCO:	Cugnasco, Gerra Verzasca, Lavertezzo, Riazzino
VALLE VERZASCA:	Comprensorio Verzasca Valle
VALLEMAGGIA:	Sub-regione Vallemaggia

Fonte: Piano regionale dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia, Concezione dei trasporti pubblici

Allegato 2

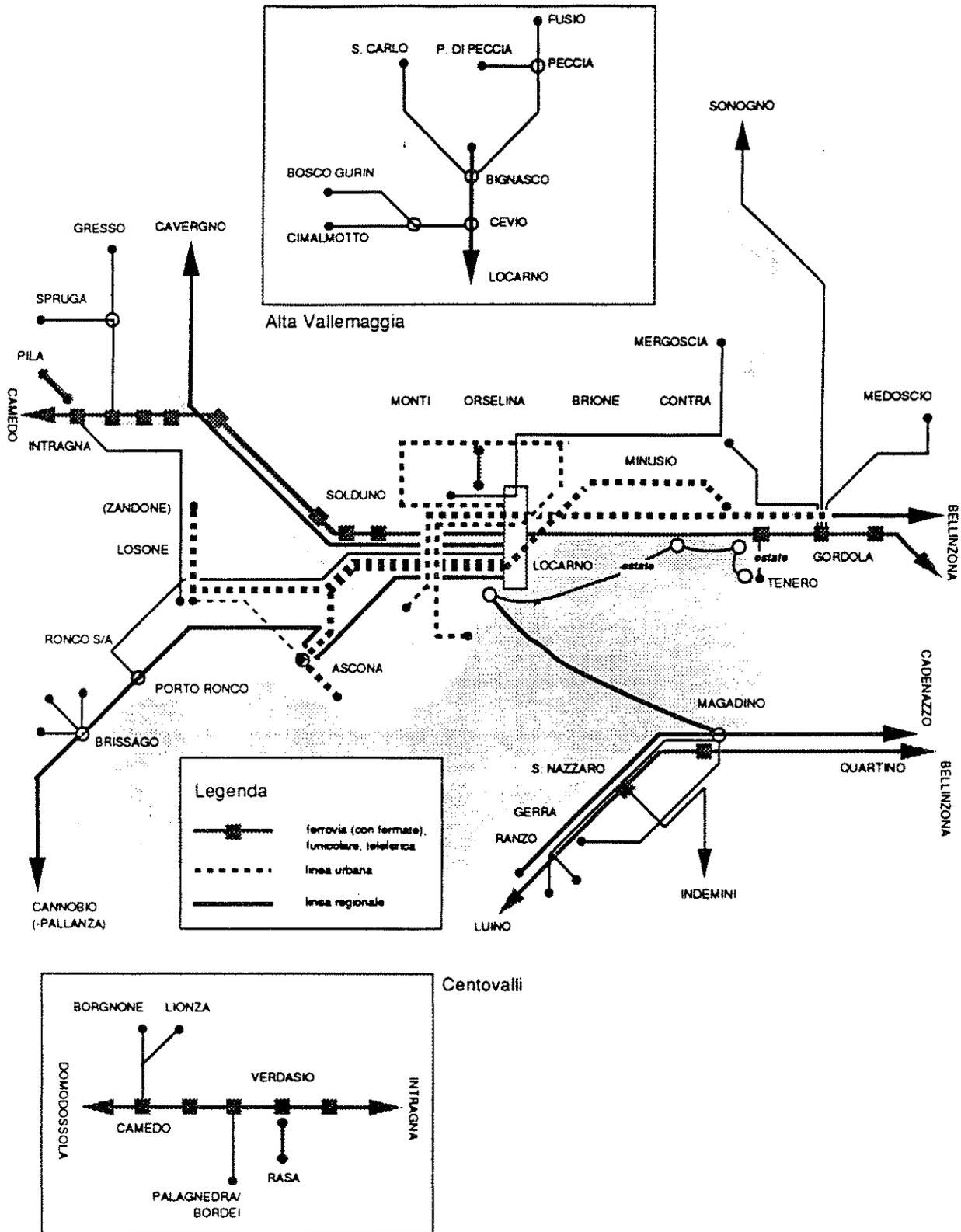
Struttura degli spostamenti nella RLVM

	PALT	P	A	L	T	%
TOTALE SPOSTAMENTI (Persone/giorno)	248'269					100.0%
NELLA REGIONE LVM	180'900	41.3%	22.1%	10.6%	26.1%	72.9%
<u>Interno agglomerato</u>	<u>112'380</u>	<u>42.5%</u>	<u>26.3%</u>	<u>6.9%</u>	<u>24.2%</u>	<u>45.3%</u>
Settore LOCARNO-altri settori	36'661	44.8%	20.8%	8.5%	25.9%	14.8%
Tra gli altri settori	36'608	47.0%	19.5%	7.9%	25.6%	14.7%
All'interno dei settori	39'111	36.1%	37.9%	4.6%	21.4%	15.8%
<u>Agglomerato-periferia RLVM</u>	<u>38'808</u>	<u>43.3%</u>	<u>15.1%</u>	<u>11.2%</u>	<u>30.4%</u>	<u>15.6%</u>
<u>Interno periferia RLVM</u>	<u>29'713</u>	<u>45.0%</u>	<u>30.7%</u>	<u>4.6%</u>	<u>19.7%</u>	<u>12.0%</u>
All'interno dei settori	26'246	45.3%	32.9%	3.3%	18.5%	10.6%
Tra i settori	3'467	42.9%	13.9%	14.2%	29.0%	1.4%
VERSO RESTO TICINO	33'791	31.7%	8.2%	27.3%	32.8%	13.6%
<u>Agglomerato-resto Ticino</u>	<u>20'775</u>	<u>29.1%</u>	<u>4.8%</u>	<u>34.1%</u>	<u>31.9%</u>	<u>8.4%</u>
<u>Periferia RLVM-resto Ticino</u>	<u>13'016</u>	<u>36.0%</u>	<u>13.5%</u>	<u>16.2%</u>	<u>34.3%</u>	<u>5.2%</u>
VERSO ITALIA E RESTO CH	30'309					12.2%
TRANSITO	3'269					1.3%

P: traffico pendolare, A: traffico per acquisti, L: traffico di lavoro, T: traffico di svago

Fonte: Piano regionale dei trasporti del Locarnese e Valleri, 2001
 Concezione dei trasporti pubblici

Schema delle linee dei trasporti pubblici nella RLVM



Fonte: Piano regionale dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia, Concezione dei trasporti pubblici

SERVIZI URBANI (SENZA ASCONA-LOSONE) - RIPARTIZIONE DEGLI ONERI TRA I COMUNI CON LA PARTECIPAZIONE FINANZIARIA DEL CANTONE

	Disavanzo 1994	Modifiche 1996	Disavanzo 1996	Oneri Cantone	Oneri Comuni	Minusio	Muralto	Locarno	Brione	Orselina	Ascona	Losone
Ascona-Minusio/Muralto-Losone (31/36)												
Chiave di riparto				50%							16.40%	16.66%
Oneri (fr.)	1'099'966	338'841	1'594'353	797'177	797'177	13.21%	8.39%	45.34%			130'737	132'810
Locarno-collina (32 e 37)												
Chiave di riparto				50%								
Oneri (fr.)	293'005	473'597	725'802	362'901	362'901	15.84%	10.62%	55.07%	5.28%	13.20%	47'903	

SERVIZIO URBANO COMPLESSIVO

A) Oneri totale (fr.)	1'327'276	162'791	1'054'223	19'161	47'903	297'935	132'810
Chiave di riparto	100%	12.27%	7.94%	1.44%	3.61%	22.45%	10.01%
B) Coeff. di part. finanziaria (2)		61	67	60	68	70	62
A x B	80'799'916	9'930'223	7'063'354	1'149'670	3'257'399	20'855'446	8'234'196
Oneri totale corretto 1996 (fr.)	1'327'276	163'121	1'116'028	18'886	63'608	342'686	135'261
Chiave di riparto	100%	12.29%	8.74%	1.42%	4.03%	25.81%	10.19%
Oneri 1994	1'560'169	202'394	137'096	0	64'080	387'412	216'253
Chiave di riparto		12.97%	8.79%	0.00%	4.11%	24.83%	13.86%
Differenza oneri	-232'894	-39'273	-21'069	18'885	-10'572	-44'826	-80'993

Note:

(1) nel 1994 2 linee (32 e 37)

(2) Coefficiente di partecipazione finanziaria 93/94; fonte: Dipartimento delle Finanze e dell'Economia, annuario statistico 1994

N. B.: A titolo prudenziale non si tiene conto degli introiti supplementari

ATTUAZIONE DEL PTLV - MAGGIO 1996										
Servizio urbano: calcolo della chiave di riparto										
Linee/tratte	Totale	Minusio	Muralto	Locarno	Brione	Orselina	Ascona	Losone		
Ascona-Minusio/Locarno FFS-Losone Zandone										
Ascona-Minusio	21.5	4.5	2.5	9				5	0.5	
Fermate (1)		126	126	126				132	132	
Corse lu-ve feriali (250 giorni)		126	126	126				132	132	
Corse sa feriali (50 giorni)		74	74	74				76	76	
Corse festivi (65 giorni)		191'745	106'525	383'490				222'700	22'270	
Punteggio	926'730	191'745	106'525	383'490				222'700	22'270	
Fermate (1)	17	0.5	0.5	9				0.5	7	
Corse lu-ve			98	98				98	98	
Corse sa			68	68				68	68	
Corse fe			40	40				40	40	
Punteggio	518'500	15'250	15'250	274'500				15'250	213'500	
Fermate (1)	1								1	
Corse lu-ve									24	
Corse sa										
Corse fe										
Punteggio	6'000								6'000	
Totale punteggio	1'451'230	191'745	121'775	657'980				237'950	241'770	
Chiave di riparto	100.00%	13.21%	8.39%	45.34%				16.40%	16.66%	
Locarno Lido-collina										
Locarno Lido-Locarno FFS	8		0.5	7.5						
Fermate (1)			41	41						
Corse lu-ve			32	32						
Corse sa			16	16						
Corse fe			6'445	96'675						
Punteggio	103'120	6	3.5	13	2	5				
Fermate (1)	29.5	39	39	39	39	39				
Corse lu-ve		30	30	30	30	30				
Corse sa		16	16	16	16	16				
Corse fe		73'740	43'015	159'770	24'580	61'450				
Punteggio	362'555	73'740	43'015	159'770	24'580	61'450				
Totale punteggio	465'675	73'740	49'460	256'445	24'580	61'450				
Chiave di riparto	100.00%	15.84%	10.62%	55.07%	5.28%	13.20%				
Note:										
(1) Attribuzione delle fermate ai comuni in base al raggio d'influenza (fermata passante nei due sensi: 1 pt. / fermata passante in una direzione e fermata terminale: 0.5 pt.).										
Se due comuni sono serviti dalla stessa fermata ad ognuno viene attribuito metà punteggio										
									G&SeG / 13.09.1994	

LINEA BUS LOCARNO-CUGNASCO-BELLINZONA

RIPARTIZIONE DEGLI ONERI SUPPLEMENTARI

	Livello di offerta (1)	A1) Chiave di riparto 1	Pop. 1993 (2)	Chiave di riparto 2	B) Coeff. di p. finanziaria (3)	(A1+A2) x B	Chiave di rip. corretta	Oneri fr.
Bellinzona	14'680	2.05%	*	4.11%	48	2.96	4.03%	7'640
Montecarasso	29'360	4.11%	1'747	10.29%	39	5.61	7.66%	14'509
Sementina	44'040	6.16%	2'519	14.83%	49	10.29	14.04%	26'586
Gudo	29'360	4.11%	564	3.32%	44	3.27	4.46%	8'446
Cugnasco	28'550	3.99%	896	5.28%	44	4.08	5.57%	10'541
Gerra-Verzasca	13'060	1.83%	975	5.74%	43	3.25	4.44%	8'411
Locarno Piano	26'120	3.65%	663	3.90%	54	4.08	5.57%	10'547
Lavertezzo	26'120	3.65%	894	5.26%	35	3.12	4.26%	8'067
Gordola	65'300	9.13%	3'632	21.39%	50	15.26	20.82%	39'441
Tenero	32'150	4.50%	2'074	12.21%	56	9.36	12.77%	24'165
Minusio	32'035	4.48%	*	8.96%	61	8.20	11.19%	21'187
Muralto	0	0.00%	*	0.00%	67	0.00	0.00%	0
Locarno (città)	16'815	2.35%	*	4.70%	54	3.81	5.20%	9'845
SOMMA	357'590	50.00%	13'964	100.00%		73.28	100.00%	189'404
CANTONE								189'404

* per i comuni con SU = A1

Note:

- (1) Vedi calcolo sul foglio allegato
- (2) Per Locarno Piano, Lavertezzo e Gerra-Verzasca popolazione residente sul Piano
- (3) Coefficiente di partecipazione finanziaria 93/94. fonte: Dipartimento delle Finanze e dell'Economia. annuario statistico 1994
- (4) Maggiori prestazioni FART e PTT

Linea bus Locarno-Cugnasco-Bellinzona: calcolo del livello d'offerta nei Comuni

Linee	Totale	Bellinzona	Montecar.	Sementina	Gubb	Cugnasco	Gerra-V.	Locarno P.	Lavertezzo	Gordola	Tenero	Minusio	Muralto	Locarno
Bellinzona-Cugnasco-Locarno														
<i>Bellinzona-Cugnasco</i>														
Fermate (1)	9.5	1	2	3	2	1.5								
Corse lu-ve feriali (250 giorni)		50	50	50	50	50								
Corse sa feriali (50 giorni)		28	28	28	28	28								
Corse festivi (65 giorni)		12	12	12	12	12								
Punteggio	139'460	14'680	29'360	44'040	29'360	22'020								
<i>Cugnasco-Tenero</i>														
Fermate (1)	11					0.5	1	2	2	5	0.5			
Corse lu-ve						43	43	43	43	43	43			
Corse sa						28	28	28	28	28	28			
Corse fe						14	14	14	14	14	14			
Punteggio	143'660					6'530	13'060	26'120	26'120	65'300	6'530			
<i>Tenero-Locarno Posta</i>														
Fermate (1)	4.5										2	2.5		
Corse lu-ve											42	42		
Corse sa											28	28		
Corse fe											14	14		
Punteggio	57'645										25'620	32'025		
<i>Locarno Posta-FEVI</i>														
Fermate (1)	1.5													1.5
Corse lu-ve														36
Corse sa														26
Corse fe														14
Punteggio	16'815													16'815
Totale punteggio	357'580	14'680	29'360	44'040	29'360	28'550	13'060	26'120	26'120	65'300	32'150	32'025		16'815

Note:

(1) Atribuzione delle fermate ai comuni in base al raggio d'influenza (fermata passante nei due sensi = 1 pt. / fermata passante in una direzione e fermata terminale = 0.5 pt.).

Se due comuni sono serviti dalla stessa fermata ad ognuno viene attribuito metà punteggio. Nei comuni serviti dai SU (*) vengono considerate solo fermate complementari al SU.

Sulla tratta Cugnasco-Bellinzona, percorsi e fermate dovranno essere ridefiniti nell'ambito del PTB. Per la ripartizione dei costi, è già stata ipotizzata una situazione futura con percorso più diretto e riduzione delle fermate, in sintonia con la tratta Locarno-Cugnasco.

(2) Per Locarno Piano, Lavertezzo e Gerra-Verzasca popolazione residente sul Piano

LINEA BUS LOCARNO-CAVERGNO

RIPARTIZIONE DEGLI ONERI A CARICO DEI COMUNI IN SEGUITO AL MIGLIORAMENTO DEL SERVIZIO

	A) Popolazione 1990	B) Grado di al- lacciamento	C) Coeff. di p. finanziaria (2)	A x B x C	Chiave di riparto	Oneri fr.	Miglioramenti dell'offerta
Avegno	496	1.00	46	22'816	15.46%	2'594	servizio semiorario per Locarno nell'ora di punta mattutina " " " " " " " "
Gordevio	659	1.00	36	23'724	16.07%	2'697	
Aurigeno	325	0.75	32	7'800	5.29%	887	
Moghegno	278	0.75	33	6'881	4.66%	782	
Maggia	726	1.00	28	20'328	13.77%	2'311	
Lodano	186	0.75	28	3'906	2.65%	444	
Coglio	96	1.00	37	3'552	2.41%	404	
Giumaglio	207	1.00	32	6'624	4.49%	753	
Someo	299	1.00	36	10'764	7.29%	1'224	
Cevio	414	1.00	34	14'076	9.54%	1'600	
Bignasco	224	1.00	45	10'080	6.83%	1'146	
Cavergno	501	1.00	34	17'034	11.54%	1'937	
TOTALE COMUNI	4'411			147'585	100.00%	16'780	
CANTONE						16'780	

Note:

(1) Punteggio in base alla distanza tra gli insediamenti residenziali e le fermate

(2) Coefficiente di partecipazione finanziaria 93/94; fonte: Dipartimento delle Finanze e dell'Economia, annuario statistico 1994

N. B.: Si tratta di una stima dei costi che a titolo prudenziale non tiene conto degli introiti supplementari