



Programmi di agglomerato



Terza generazione

Sintesi

Bellinzona, 24 novembre 2016



1 I Programmi di agglomerato in Ticino (2007-2016)

La politica federale degli agglomerati, introdotta nel 2001, ha l'obiettivo di garantire un efficace coordinamento fra lo sviluppo dei trasporti, del paesaggio e degli insediamenti al fine di limitare la dispersione di questi ultimi, ridurre la pressione sugli spazi ad elevato contenuto naturalistico e paesaggistico e contenere il sovraccarico delle infrastrutture dei trasporti.

Alla prima generazione (2007) il Ticino si è presentato con i due agglomerati del Sottoceneri - Luganese e Mendrisiotto - cui hanno fatto seguito, nel 2011, i Programmi di agglomerato di seconda generazione (PA2), estesi per la prima volta anche a Bellinzonese e Locarnese.

Le misure proposte nei programmi di agglomerato si inseriscono bene nella strategia cantonale per la gestione della mobilità, che punta in particolare a modernizzare le reti dei servizi pubblici regionali, a rilanciare i percorsi ciclabili e pedonali, a dare maggiore sicurezza alla circolazione stradale e a promuovere la mobilità aziendale.

La terza generazione, elaborata per i quattro agglomerati ticinesi a partire dal 2014, conferma l'obiettivo di uno sviluppo centripeto degli insediamenti coordinato con le infrastrutture dei trasporti. Essa aggiorna e completa le proposte dei programmi precedenti e affronta i punti critici sollevati dall'ARE nella valutazione dei PA2.

Tutti gli agglomerati perseguono lo sviluppo insediativo delle aree centrali, in particolare nei comparti delle stazioni ferroviarie. I grandi assi urbani vengono riqualificati in modo di favorire insediamenti di qualità. Il trasporto pubblico diventa sempre più performante, dalle rinnovate stazioni ferroviarie, alle nuove linee e fermate, alle corsie stradali dedicate ai bus, all'incremento mirato delle prestazioni e alle facilitazioni per l'accesso ai servizi (informazione, ecc.). La mobilità lenta viene promossa ovunque, mettendo in rete l'infrastruttura regionale e quella locale e favorendo, oltre agli spostamenti del tempo libero, quelli quotidiani utilitari. Lo sviluppo di una politica di gestione della mobilità aziendale più incisiva favorisce la progettazione di misure a scala di comparto per i principali poli di sviluppo economico.

Il sostegno ottenuto dalla Confederazione per i PA2 tocca un volume di investimenti di ca. 223 mio di franchi. Il contributo federale si situa tra il 35% e il 40% secondo l'agglomerato; il rimanente è suddiviso fra Cantone (65%) e l'insieme dei Comuni del singolo PA (35%).

In generale lo stato di attuazione dei Programmi di agglomerato di prima e seconda generazione è conforme agli obiettivi. I ritardi di alcune misure sono motivati e non pregiudicano né il raggiungimento dello scenario auspicato né il contributo federale.

Con la terza generazione vengono presentati all'ARE investimenti per un totale di ca. 136 mio fr., segnatamente (lista A, orizzonte realizzativo 2019-2022):

- PAM3: 33 mio fr.
- PAL3: 11 mio fr.
- PAB3: 28 mio fr.
- PALoc3: 64 mio fr.

Nel corso del 2017-2018 i PA3 verranno valutati dalla Confederazione. Se saranno soddisfatti i sei requisiti di base richiesti (ente responsabile unico, processo partecipativo, analisi dello stato attuale, del trend e swot e coerenza fra le misure, le strategie settoriali e lo scenario auspicato, descrizione e motivazione delle misure prioritarie e garanzia dell'attuazione e del controlling), il contributo della Confederazione, compreso fra il 30% e il 50%, verrà stabilito in funzione di quattro criteri di efficacia (miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto, promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti, aumento della sicurezza del traffico, riduzione dell'impatto

ambientale e del consumo di risorse), per le misure con un buon rapporto costi-benefici e un sufficiente grado di maturità. Il Consiglio federale presenterà al Parlamento una proposta in tal senso prevedibilmente nel terzo trimestre del 2018.

2 PAM3

L'agglomerato del Mendrisiotto è costituito da 17 Comuni nei quali risiedono circa 54'500 abitanti (2030: ca. 61'100) e lavorano circa 40'000 addetti (2030: ca. 44'200): un agglomerato di medio-piccole dimensioni che, durante il giorno, raddoppia quasi le sue presenze. Se la crescita degli insediamenti e della mobilità ha caratterizzato le dinamiche di sviluppo degli agglomerati ticinesi (e svizzeri) negli ultimi venti anni, nel caso del Mendrisiotto a questo trend si sono sovrapposti due fenomeni specifici:

l'aumento dei frontalieri, passati dai 12'000 del 2000 agli attuali 22'600;

l'aumento del pendolarismo verso l'agglomerato del Luganese, per cui il Mendrisiotto non è solamente destinazione del viaggio, ma anche segmento intermedio dello spostamento.

Il contesto internazionale, la pressione ai valichi doganali e la vicinanza con la metropoli milanese indirizzano le scelte del PAM3 verso una collaborazione transfrontaliera, senza la quale difficilmente si potranno ottenere risultati efficaci.

Attraverso il PAM3 ci si propone di orientare lo sviluppo insediativo previsto all'orizzonte 2030 (+9% per tutto il Mendrisiotto) in modo specifico per i diversi spazi funzionali, incrementando maggiormente la crescita degli spazi centrali dove vi è buon servizio di trasporto pubblico, portandola agli stessi livelli previsti negli spazi suburbani, e contenendola negli spazi periurbani.

Per quanto riguarda la mobilità l'obiettivo primario è la progressiva riduzione della ripartizione modale del trasporto individuale motorizzato a favore del trasporto pubblico e della mobilità lenta, specialmente per gli spostamenti di breve distanza nei centri cittadini.

In continuità con il PAM2 (cui è stato riconosciuto un contributo del 35% da parte della Confederazione) e considerando le principali critiche espresse dall'ARE, il PAM3 auspica, all'orizzonte 2030, un agglomerato che:

- favorisca insediamenti di qualità, impieghi e servizi nelle aree centrali (Chiasso e Mendrisio) e nei principali corridoi di sviluppo;
- tuteli e valorizzi le aree naturali e di svago di prossimità del fondovalle (il corso del Laveggio, il sistema collinare di Santa Margherita, il Monte Morello e il Penz, la Valle della Motta, i terrazzi vitivinicoli del Colle degli Ulivi, di Corteglia e Castel San Pietro e le Gole della Breggia), quali spazi ricreativi di prossimità, complementari alle aree insediative fortemente densificate.
- sia ben collegato agli altri centri del Cantone, della Confederazione e della vicina Italia attraverso un trasporto pubblico di qualità;
- punti su una migliore offerta del trasporto pubblico (su gomma e su ferro);
- favorisca la continuità della rete per la mobilità lenta regionale e locale per spronare agli spostamenti utilitari e quotidiani;
- dialoghi con le Autorità italiane preposte per garantire linee di trasporto pubblico transfrontaliero, una politica P+R ai principali nodi di interscambio italiani nonché la realizzazione di posteggi carpooling oltrefrontiera, quale principale filtro verso i valichi doganali.

Le principali misure presentate in lista A (orizzonte di realizzazione 2019-2022) sono:

Paesaggio e Insediamenti:

- Parco del Laveggio;
- Comparto di Valera;

- Riconversione dei comparti delle stazioni (Balerna e Maroggia in particolare);

Infrastrutture:

- Velocizzazione del trasporto pubblico su gomma e riqualifica multimodale dell'asse urbano principale Chiasso-Mendrisio;
- Velocizzazione del trasporto pubblico su gomma sui principali assi transfrontalieri in uscita verso l'Italia;
- Miglioramento della permeabilità ciclopedonale e dell'accessibilità al trasporto pubblico nei comparti delle stazioni;
- Completamento della rete pedonale locale;
- Velocizzazione transiti carpooling sui principali assi transfrontalieri in uscita verso l'Italia;
- Gestione regolamentata delle aree di parcheggio pubblico (attuazione PSZC);
- Sviluppo di piani di mobilità aziendale per i comparti strategici dell'agglomerato.

Il PAM3 prevede la realizzazione di opere infrastrutturali per ca. 35 mio fr. (33 mio fr. in lista A, 2019-2022 e 2 mio fr. in lista B, 2023-2026).

Stato di attuazione PAM1

Lo stato di attuazione delle misure infrastrutturali del PAM1 è da ritenersi molto soddisfacente. Sono già stati stipulati 12 accordi di finanziamento. Diverse misure sono già state realizzate o sono in costruzione (6) e altre sono in fase di progetto definitivo (2). Della prima generazione facevano parte, ad esempio, le due fermate ferroviarie di Mendrisio S. Martino e Stabio, realizzate rispettivamente nel 2013 e 2014.

Per quanto riguarda le misure Paesaggio e insediamenti, il loro grado di attuazione è da ritenersi positivo.

Stato di attuazione PAM2

Anche lo stato di attuazione delle misure infrastrutturali del PAM2 è molto soddisfacente. Alcune misure sono già state realizzate o sono in fase di progettazione definitiva (7), mentre le altre sono in fase di progetto preliminare o di massima (6). Sono già stati firmati 3 accordi di finanziamento con la Confederazione.

3 PAL3

L'agglomerato del Luganese è costituito da 47 Comuni nei quali risiedono circa 146'000 abitanti (2030: ca. 169'000) e lavorano circa 102'000 addetti (2030: ca. 115'000).

Il 50% della superficie edificabile totale è concentrato nei tre comparti della Città, della Collina Nord e delle Colline Sud, mentre nel Piano del Vedeggio è concentrato il 40% della superficie edificabile lavorativa.

Per l'agglomerato di Lugano la sfida più significativa è rappresentata dall'obiettivo di confermare il proprio ruolo di principale polo economico del Cantone mantenendo, al contempo, il buon livello di qualità di vita.

Da qui la ricerca di un equilibrio tra le necessità di residenza e lavoro da un lato e la crescente domanda di mobilità dall'altro. In questo senso, la rete ferroviaria TILO e il tram-treno si confermano quali elementi strutturanti funzionali tra le aree strategiche di sviluppo economico del Luganese, al fine di gestire il flusso di movimenti pendolari verso l'agglomerato e il suo polo urbano.

Le strategie del PAL3, confermano e precisano quelle del PAL2 (cui è stato riconosciuto un contributo del 35% da parte della Confederazione) e considerando le principali critiche espresse dall'ARE, auspicano un agglomerato dove:

- insediamenti, paesaggio e mobilità lenta sono integrati fra loro e coordinati dalla trama della "Maglia verde del Luganese", nuovo elemento caratterizzante l'organizzazione territoriale;
- il trasporto pubblico assume maggiore importanza ("il 30% trasporto pubblico, il resto pulito" è l'ambizioso obiettivo di ripartizione modale all'orizzonte 2030) grazie al potenziamento del servizio di trasporto pubblico su gomma;
- la rete per la mobilità lenta viene completata sia a livello regionale in relazione alla "maglia verde", sia a livello locale, in particolare dalla Città di Lugano;
- la mobilità elettrica viene promossa attraverso la pianificazione di una rete di infrastrutture di ricarica sul territorio.

Per quanto riguarda il trasporto individuale motorizzato si conferma la precedente impostazione con alcuni complementi il cui finanziamento è previsto attraverso altre fonti (Ufficio federale delle strade) rivedendone gli orizzonti di realizzazione (nuova prioritizzazione delle misure).

Le principali misure presentate in lista A (orizzonte di realizzazione 2019-2022) sono:

Paesaggio e Insediamenti:

- Visione di sviluppo del Luganese incentrata sul concetto urbanistico di città-agglomerato;
- Concetto della Maglia Verde del Luganese quale elemento strutturante dell'organizzazione territoriale;
- Implementazione del concetto di sviluppo territoriale impostato su pianificazioni intercomunali (processo bottom-up).

Infrastrutture:

- Riorganizzazione del trasporto pubblico su gomma;
- Rete tram-treno tappa prioritaria¹;

¹ Finanziamento PAL2 e FAIF 2030

- Viabilità Porta Ovest²;
- Fermate TILO/Vedeggio³;
- Completamento e potenziamento della rete ciclabile;
- Sviluppo di piani di mobilità aziendale per i comparti strategici dell'agglomerato.

Il PAL3 prevede la realizzazione di opere infrastrutturali per ca. 33.5 mio fr., di cui 11 mio fr. in lista A (2019-2022) e 22.5 mio fr. in lista B (2023-2026).

Stato di attuazione PAL1

Lo stato di attuazione delle misure infrastrutturali del PAL1 è da ritenersi soddisfacente: più della metà delle misure annunciate alla Confederazione è stata attuata o è in costruzione (4). Sono già stati stipulati 6 accordi di finanziamento.

Nel settore Paesaggio e insediamenti, le misure del PAL1 (quasi interamente inerenti a pianificazioni intercomunali) sono state ripriorizzate e sviluppate nel PAL2.

Stato di attuazione PAL2

Lo stato di attuazione delle misure infrastrutturali del PAL2 è da ritenersi soddisfacente: le misure sono in avanzato stato di progettazione. La necessità di coordinamento con le specifiche procedure e programmi federali (PROSSIF) comporta un impegno importante.

Nel settore Paesaggio e insediamenti, le misure PAL2 sono conformi all'obiettivo, ma non ancora concluse. Trattandosi quasi esclusivamente di misure inerenti a pianificazioni intercomunali, necessitano di tempi lunghi.

² Finanziamento parziale Ufficio federale delle strade

³ Finanziamento FAIF 2030

4 PAB3

L'agglomerato del Bellinzonese è costituito da 17 Comuni nei quali risiedono circa 53'000 abitanti (2030: ca. 61'500) e lavorano circa 28'000 addetti (2030: ca. 31'400).

Attraverso il PAB3 si vuole contenere la tendenza alla crescita prevista all'orizzonte 2030, ancora troppo marcata verso le aree suburbane, promuovendola maggiormente nelle zone centrali e limitandola all'interno delle aree suburbane e periurbane. Le riserve insediative a PR sono infatti sufficienti per garantire i tassi di crescita auspicati, in particolare nelle aree centrali.

Per quanto riguarda la mobilità, l'agglomerato del Bellinzonese è stato teatro, negli ultimi due anni, di grandi cambiamenti nel settore del trasporto pubblico. Nel dicembre 2014 è stata inaugurata la nuova rete su gomma e si sono da poco conclusi i lavori di ristrutturazione dell'edificio viaggiatori della stazione FFS di Bellinzona in vista della messa in servizio della galleria di base del San Gottardo.

Attraverso il PAB3 vengono create le premesse per un cambiamento tangibile delle abitudini di mobilità a livello di agglomerato, che possa ulteriormente favorire il trasferimento di quote di mobilità verso il trasporto pubblico e la mobilità lenta, con l'obiettivo di raddoppiarne l'utenza rispetto al 2013.

In continuità con il PAB2 (cui è stato riconosciuto un contributo del 40% da parte della Confederazione) e considerando le principali critiche espresse dall'ARE, il PAB3 auspica, all'orizzonte 2030, un agglomerato:

- inserito armoniosamente nel paesaggio del valorizzato parco fluviale che lo attraversa longitudinalmente;
- caratterizzato da uno sviluppo degli insediamenti di qualità nelle aree centrali, in particolare nei comparti delle stazioni e lungo gli assi urbani principali;
- ben collegato con gli altri centri del Cantone e della Confederazione, con una buona qualità del trasporto pubblico, che sfrutta la dorsale ferroviaria e dove le linee su gomma hanno funzione di servizio e distribuzione capillare;
- dove le brevi distanze e la topografia favorevole promuovono gli spostamenti utilitari a piedi e in bicicletta.

Questo scenario si concretizza attraverso le seguenti principali misure in lista A (orizzonte 2019-2022):

Paesaggio e Insediamenti:

- Valorizzazione del parco fluviale (sistemazione idraulica e rivitalizzazione ai Boschetti di Gudo e Sementina, in zona Torretta a Bellinzona e alla confluenza con il riale Progero);
- Verifica della contenibilità e promozione dell'utilizzo delle riserve nei comparti delle stazioni di Giubiasco, Castione e Cadenazzo;
- Pianificazione particolareggiata delle grandi aree centrali (quartiere Stadio a Bellinzona e viale Olgiati a Giubiasco);

Infrastrutture:

- Riorganizzazione dei nodi di interscambio di Giubiasco e di Sant'Antonino e di alcune fermate importanti della rete su gomma (Bellinzona Ospedale, Camorino Nucleo, Gudo chiesa);

- Potenziamento mirato della rete di trasporto pubblico su gomma, sia urbano sia regionale (Linea 311 Bellinzona-Locarno, prolungo linea urbana 3 fino a Cadenazzo);
- Collegamento ciclo-pedonale tra la stazione ferroviaria di Arbedo Castione e Lumino;
- Riqualfica multimodale di assi urbani di qualità (Monte Carasso-Sementina, Camorino);
- Strategia di gestione dei posteggi pubblici;
- Sviluppo di piani di mobilità aziendale per i comparti strategici dell'agglomerato.

Il PAB 3 prevede la realizzazione di opere infrastrutturali per ca. 36.5 mio fr. di cui 28 mio fr. ca. in lista A (2019-2022) e 8.5 mio fr. in lista B (2023-2026).

Stato di attuazione PAB2

Lo stato di attuazione del PAB2 nel settore Infrastrutture è buono e conforme all'obiettivo prefissato: l'inizio dei lavori di costruzione per tutte le misure inserite in priorità A rientra nel periodo previsto (2015-2018) e sono già stati firmati 3 accordi di finanziamento con la Confederazione.

Anche nel settore Insediamenti e paesaggio lo stato di attuazione è molto buono, coerente con la visione e le strategie. L'attuazione delle misure più importanti del settore Insediamenti e paesaggio avanza infatti molto bene e in modo conforme agli obiettivi.

5 PALoc3

L'agglomerato del Locarnese è costituito da 31 Comuni nei quali risiedono circa 68'000 abitanti (2030: ca. 76'500) e lavorano circa 33'000 addetti (2030: ca. 36'000).

Attraverso il PALoc3 l'agglomerato si pone l'obiettivo di promuovere la crescita insediativa prevista all'orizzonte 2030 (+7.4%) in modo differenziato per i diversi spazi funzionali, sostenendo la crescita negli spazi centrali e in quelli suburbani ben serviti dal trasporto pubblico e contenendola nelle aree periurbane.

Per quanto riguarda la mobilità, vengono create le premesse per un cambiamento tangibile delle abitudini di spostamento, che favorisca il trasferimento di quote di mobilità verso il trasporto pubblico e la mobilità lenta. Si persegue l'obiettivo del raddoppio della porzione di utenza del trasporto pubblico rispetto allo stato di riferimento 2013 (dal 6% al 12%).

Garantendo la continuità con il PALoc2 (cui è stato riconosciuto un contributo del 40% da parte della Confederazione) e considerando le principali critiche espresse dall'ARE, il PALoc3 auspica, all'orizzonte 2030, un agglomerato:

- strutturato da un sistema di spazi verdi in relazione con le funzioni pubbliche, dove lo sviluppo degli insediamenti avviene nelle aree centrali, in prossimità dei nodi del trasporto pubblico e lungo gli assi urbani;
- in cui gli assi principali sono spazi urbani di qualità, condivisi, attrattivi e portatori d'identità nel tessuto costruito;
- dove casa, lavoro e attività di svago sono a prossimità e gli spostamenti utilitari a piedi/in bici e con il trasporto pubblico sono rapidi e attrattivi;
- dove poli di attuazione e aree di svago sono ben collegati tra loro ed adeguatamente allacciati alle regioni periferiche e agli agglomerati del Ticino e della Svizzera, grazie alla rete TILO, alla ferrovia delle Centovalli, alle opportunità offerte da AlpTransit ed al futuro collegamento veloce A2-A13.

Le principali misure presentate in lista A (orizzonte di realizzazione 2019-2022) sono:

Paesaggio e Insediamenti:

- Riqualfica urbanistica/sviluppo centripeto dei comparti delle stazioni (Locarno-Muralto, Minusio, Gordola);
- Riqualfica assi urbani (Losone e Tenero);
- Valorizzazione degli spazi verdi delle golene dei fiumi (delta della Maggia, golene dei fiumi Melezza e Maggia, Ponte Brolla).

Infrastrutture:

- Riorganizzazione del nodo di interscambio della stazione di Locarno-Muralto;
- Riassetto e potenziamento mirato della rete di trasporto pubblico su gomma, sia urbano sia regionale;
- Promozione dell'intermodalità ai principali nodi di Locarno-Muralto, San Nazzaro e Ponte Brolla;

- Completamento e potenziamento della rete ciclabile utilitaria e di svago (in particolare completamento del percorso della Vallemaggia e realizzazione del collegamento Tenero-Gordola-Magadino);
- Gestione semaforica coordinata dell'asse principale dell'agglomerato;
- Gestione regolamentata delle aree di parcheggio pubblico;
- Riqualfica multimodale di assi urbani di qualità (Losone e Tenero);
- Sviluppo di piani di mobilità aziendale per i comparti strategici dell'agglomerato.

I costi previsti per le misure infrastrutturali proposte in lista A (2019-2022) ammontano a 64 mio fr., per quelle in lista B (2023-2026) a 32 mio fr., per un totale di 96 mio fr..

Stato di attuazione PALoc2

Il PALoc 2 comprende, in lista A, 6 misure nell'ambito Paesaggio e insediamenti, 11 misure in quello delle Infrastrutture dei trasporti e 2 misure miste (insediamenti e infrastrutture).

L'avanzamento dell'attuazione delle misure nell'ambito Paesaggio e insediamenti è soddisfacente.

Lo stato di attuazione delle misure infrastrutturali è buono e conforme all'obiettivo prefissato: delle 11 misure previste 3 si trovano allo stato di progetto definitivo, 5 allo stato di progetto di massima e 3 in fase di studio di fattibilità. L'anno d'inizio dei lavori di costruzione rientra nel periodo previsto (2015-2018).

Per quanto riguarda le misure miste, si segnala un breve ritardo relativo alla misura CmP 3-Nodo ferroviario TILO Minusio, dovuto alle necessità di coordinamento e attuazione in contemporanea con il binario d'incrocio previsto nell'ambito del potenziamento della linea Bellinzona-Locarno (PROSSIF 2025), il cui avvio dei lavori è previsto nel 2020.