

Mappo-Morettina: un'esperienza decennale

Maurizio Giacomazzi, Sezione della mobilità



foto: Ti-press / Samuel Golay

Le misure previste dal Piano dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia (PTLV)

La galleria Mappo-Morettina, inaugurata nel giugno 1996, è stata la prima esperienza a livello cantonale di opera stradale realizzata assieme a misure accompagnatorie, che sono state definite nel Piano dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia (PTLV), fatto allestire alla Commissione intercomunale dei trasporti e concluso nel 1995. Le misure accompagnatorie vanno dalla riorganizzazione viaria, alla pianificazione e gestione dei posteggi, dal potenziamento dei trasporti pubblici agli interventi a favore del traffico lento, costituendo così un piano integrato dei trasporti.

L'obiettivo del PTLV, con l'apertura della galleria Mappo-Morettina, era quello di convogliare più traffico possibile sulla nuova circonvallazione così da sgravare le zone insediative e far ritrovare la necessaria vivibilità ai quartieri residenziali.

Le principali misure accompagnatorie prospettate dal PTLV, che si sono concretiz-

zate dopo l'apertura della galleria, sono le seguenti:

- chiusura della via Simen per il traffico da/per la A13 e da/per Tenero/Gordola;
- chiusura al traffico di transito del lungolago di Muralto;
- nuova sistemazione viaria di Piazza Castello a Locarno con concentrazione dei flussi di transito su via Orelli e con via Luini dedicata al trasporto pubblico ed al traffico locale;
- diverse misure a est ed ovest dei portali per incanalare il traffico nella nuova galleria;
- riorganizzazione dei trasporti pubblici su gomma (vedi riquadro);
- misure di accelerazione per il trasporto pubblico su gomma nei punti più critici.

La figura A mostra i percorsi stradali principali prima e dopo l'apertura della galleria.

Rispetto a quanto previsto dal PTLV fino ad oggi non è stata attuata la chiusura al traffico di transito della Città Vecchia da parte della Città di Locarno. Assieme all'autosilo di Piazza Castello, ora in fase di ultimazione, è la

L'apertura della galleria Mappo-Morettina e le misure accompagnatorie realizzate hanno portato a un'importante riduzione del traffico in una vasta zona dell'agglomerato locarnese e a un'elevata diminuzione locale delle immissioni. Malgrado ciò, le aspettative sull'evoluzione dei volumi di traffico, ipotizzate nell'ambito del Piano dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia, non si sono realizzate completamente. Migliorate le prestazioni dei trasporti pubblici.

A Percorsi stradali principali prima e dopo l'apertura della galleria (13.6.1996)

Prima



Dopo



Riorganizzazione dei trasporti pubblici su gomma nell'ambito del PTLV

Giugno 1996:

- Aumento della frequenza sulla linea 36 Locarno-Losone nelle ore di punta (15'), in coordinazione con la linea 31 Minusio-Ascona (frequenza di 7-8' sulla tratta comune Locarno-Losone Ponte Maggia).
- Nuova linea bus Locarno-Bellinzona dalla fusione delle linee bus FART Locarno-Cugnasco e Autopostale Cugnasco-Bellinzona.
- Riorganizzazione e potenziamento del servizio sulla collina di Locarno.

Ottobre 2004:

- Prolungamento della linea bus 31 con cadenza di 15', sino a Tenero zona Brere (centro commerciale e campeggi).

plativo della strada cantonale e della nuova galleria è cresciuto tra il 1995 e il 2006 di circa il 27% (v.graf. C).

L'incremento complessivo può essere ricondotto nella misura dei 3/5 alla crescita ordinaria - potremmo dire "fisiologica" - constatata nel resto del Ticino; per i rimanenti 2/5 all'apertura della galleria e al conseguente nuovo traffico che ha potuto svilupparsi. Quest'ultimo fenomeno si è praticamente esaurito nel 1999; in seguito il traffico è cresciuto ad un ritmo paragonabile al resto del Ticino ed inoltre l'incremento è avvenuto solo in galleria mentre il traffico è rimasto costante sulla strada cantonale della Verbanella.

principale misura prospettata dal PTLV finora non realizzata.

Per contro l'introduzione del Regolamento cantonale dei posteggi privati (Rcpp), entrato in vigore il 1. gennaio 2006, ha sopperito alla mancata adozione di un nuovo regolamento comunale per i posteggi in tutti i comuni del Locarnese, previsto dal PTLV.

(54%) e lungo Via Locarno (25%), tra i due ponti sulla Maggia.

Non vi sono per contro stati incrementi nei nuclei di Ascona e di Losone.

Nella sezione di Mappo il traffico com-

L'evoluzione del traffico

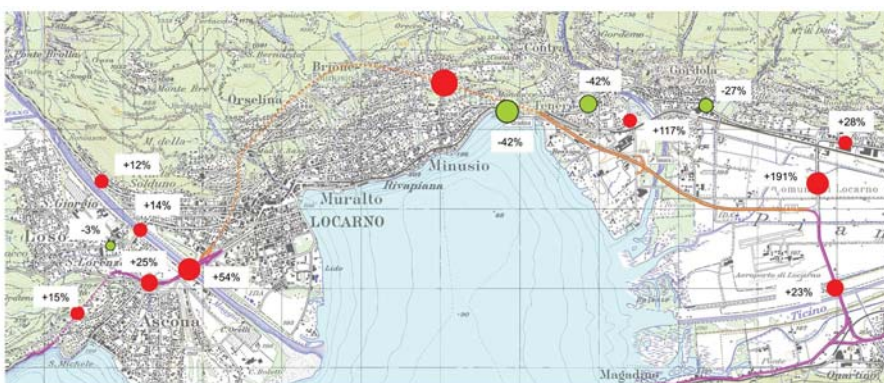
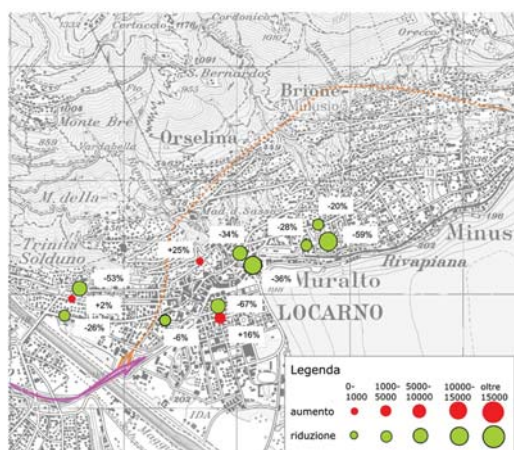
Il Cantone ha voluto monitorare l'evoluzione del traffico e della situazione ambientale. Per questo motivo sono stati effettuati a più riprese censimenti e rilievi (v. fig. B).

Con il rapporto concluso nell'aprile di quest'anno è ora possibile avere anche delle indicazioni sull'evoluzione del traffico su un lungo periodo. Le misure realizzate nell'ambito del PTLV hanno portato in particolare ai seguenti benefici tra il 1995 ed il 2006:

- il carico sulla strada cantonale alla Verbanella è stato dimezzato (riportandolo così al livello del 1974);
- all'interno dell'agglomerato il volume di traffico è generalmente diminuito, secondo le zone tra il 20% e il 35%, toccando il 60-70% su singole arterie;
- il traffico si è ridotto anche ai posti di conteggio di Tenero sud e Gordola nord rispettivamente del 42% del 27% e, in misura minore, all'interno dei due abitati.

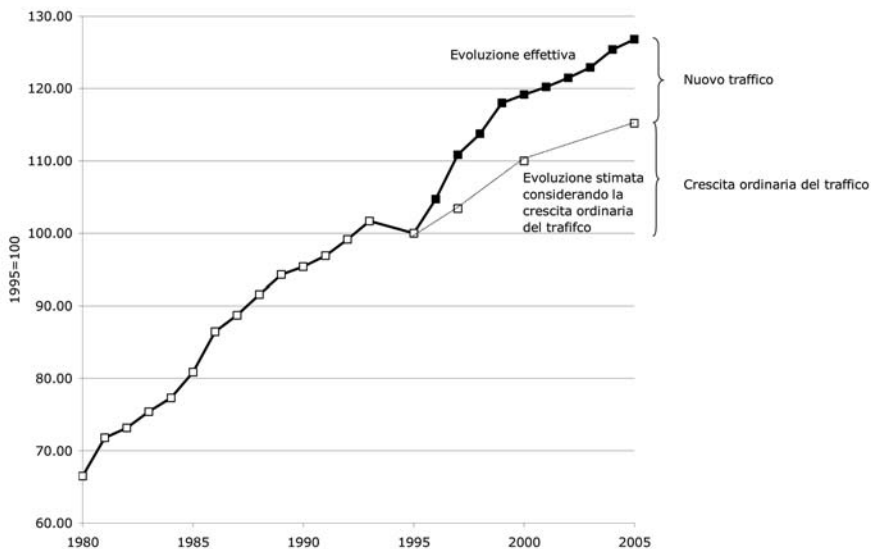
Il traffico è per contro aumentato, come vi era da attendersi in seguito alla nuova organizzazione viaria, sul nuovo ponte Maggia

B Evoluzione del traffico nei principali posti di conteggio



Fonte dei dati: Sezione della mobilità, conteggi del traffico 1995 e 2006. Elaborazione Rapp Trans.

C In traffico nuovo a Mappo (SC + galleria)



Fonte: Sezione della mobilità, conteggi del traffico 1995, 1997, 2000 e 2005. Elaborazione Rapp Trans.

Il diagramma nel grafico D mostra l'evoluzione del traffico in valori assoluti nei principali posti di conteggio su tre periodi.

In particolare si può notare l'importante alleggerimento del traffico lungo gli assi di superficie tra Gordola e Solduno, dopo l'apertura della galleria e la realizzazione delle misu-

re accompagnatorie (periodo 1995-1997).

A Mappo, considerando strada cantonale e galleria, il traffico è aumentato durante l'intero periodo considerato. Sulla cantonale, dopo il dimezzamento del traffico tra il 1995 ed il 1997 (-15.300 veicoli/giorno), si è registrato un leggero aumento tra il 1997 e il

1999 (+1.000) ed un leggero calo tra il 2000 ed il 2006 (-90). A Gordola invece il traffico si è stabilizzato sui valori registrati nel 1997.

Il confronto con gli obiettivi del PTLV e le misure realizzate

Malgrado questa importante diminuzione del traffico, in alcuni punti dell'agglomerato la riduzione effettiva è stata inferiore a quanto atteso dal PTLV.

Le cause delle differenze registrate in diverse sezioni vanno ricercate nei punti seguenti:

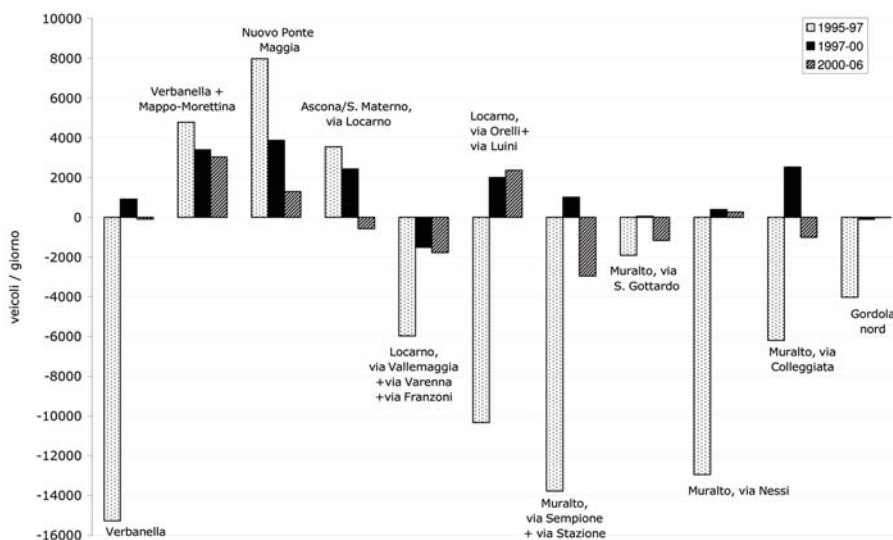
- non tutte le misure considerate negli studi pianificatori sono state realizzate;
- lo spostamento di parte del traffico sulla circonvallazione, assieme alla mancata realizzazione di alcune misure, ha portato allo sviluppo di nuovo traffico (locale) all'interno dell'area urbana.

L'attuale gestione della rete viaria permette ancora un attraversamento comodo della Città vecchia nella direzione Minusio-Locarno-Solduno. Questo incide sicuramente sulla scelta del percorso: la galleria attualmente è più utilizzata in direzione di Bellinzona (59% del traffico complessivo) che non in direzione Locarno (54% del traffico complessivo).

La Città prevede ora l'introduzione della segnaletica "Zona incontro" e di altre misure nel quartiere: ciò va nella direzione prospettata dal PTLV di disincentivare il traffico di transito, come già si è detto. L'altra misura accompagnatoria finora non attuata, l'autosilo di Piazza Castello, è in fase di ultimazione.

Attualmente la galleria assorbe il 57% del traffico in transito a Mappo (25.700 veicoli/giorno), mentre il rimanente 43% (19.600 veicoli/giorno) transita in superficie. Secondo l'inchiesta origine-destinazione del 1997 il 62% del traffico in transito a Mappo avrebbe potuto usufruire della galleria Mappo-Moretina.

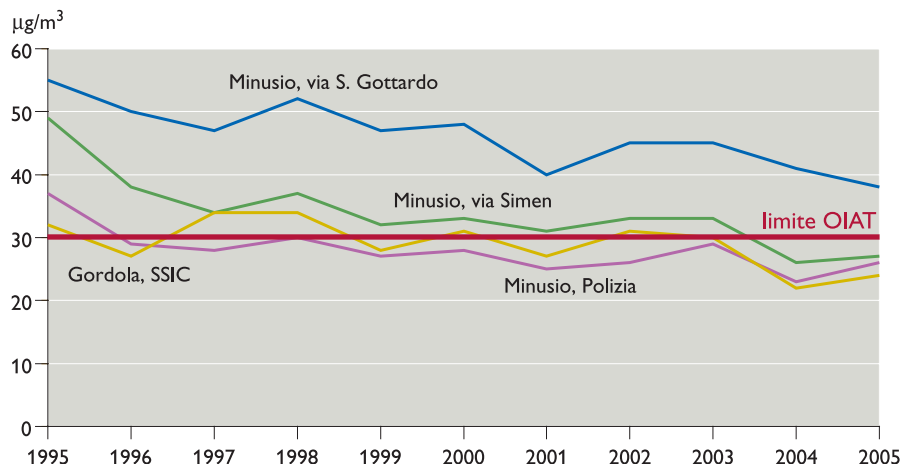
D Evoluzione del traffico nei principali posti di conteggio del Locarnese, settembre 1995-'97, 1997-'00 e 2000-'06, TFM



E Evoluzione delle concentrazioni di NO₂ a Minusio/Gordola (medie annue)

La situazione ambientale

Dal profilo ambientale il risultato riscontrato è stato molto positivo nelle aree insediative in cui il traffico è diminuito. Le immissioni di NO₂ sono infatti state ridotte ovunque. Nel centro di Locarno, di Gordola, di Tenero e di Minusio i valori sono scesi al di sotto del limite previsto dalla legge (salvo via San Gottardo) (v. graf. E).



Il trasporto pubblico

Oltre alle misure di riorganizzazione dei trasporti pubblici su gomma adottate nell'ambito del PTLV, il Cantone dal 1996 ad oggi ha effettuato notevoli sforzi per migliorare l'offerta di trasporto pubblico su scala cantonale, ciò che ha avuto influssi importanti sull'utenza anche nel Locarnese. In particolare sono da citare l'introduzione della Comunità tariffale Ticino-Moesano per abbonati nel luglio 1997 e la prima tappa del progetto TILO (sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia) dal dicembre 2004. Grazie a TILO sono stati introdotti un servizio regionale con cadenza semioraria nelle fermate di Locarno, Tenero, Gordola e Riazzino-Cugnasco e treni diretti tra Locarno - Zurigo/Basilea ogni ora.

L'evoluzione dell'utenza del trasporto pubblico tra il 1995 ed il 2005 nella sezione di Mappo (v. graf. F) mostra in modo evidente il successo delle misure finora realizzate nel trasporto pubblico a livello regionale e cantonale.

Tra il 1995 ed il 2005 a Mappo vi è stato un incremento complessivo dell'utenza su bus e treni del 51%. Ciò malgrado un forte calo sulla ferrovia tra il 1995 ed il 1997 dovuto con ogni probabilità all'apertura della galleria Mappo-Morettina, che ha aumentato il grado di concorrenzialità del traffico privato rispetto alla ferrovia per le relazioni con il resto del Ticino.

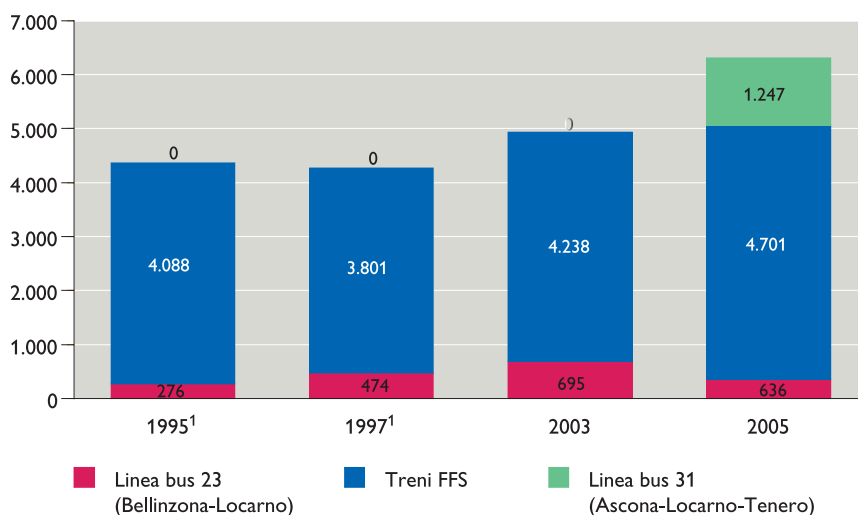
Conclusione

Con l'apertura della galleria Mappo-Morettina e la realizzazione delle misure accompagnatorie, c'è stata un'importante riduzione del traffico in una vasta zona dell'agglomerato e un miglioramento della situazione ambientale. La mancata realizzazione di alcune misure, quali ad es. la chiusura al transito di Città Vecchia, non ha però permesso di soddisfare pienamente le aspettative del PTLV.

Occorre tener presente che, nel caso del Locarnese, l'allestimento del Piano regionale dei trasporti è avvenuto mentre l'opera fondamentale, ossia la galleria Mappo-Morettina, era già finanziata ed in fase avanzata di costruzione¹. Questo non ha permesso di coordinare completamente la realizzazione dell'opera principale con l'attuazione delle misure accompagnatorie di competenza dei comuni.

Oggi il Cantone, con il Regolamento cantonale dei posteggi privati (Rcpp), dispone

F Evoluzione dell'utenza del trasporto pubblico nella sezione di Mappo TGM (passeggeri/giorno)



¹ FFS: media estate 1995 - inverno 1995/1996; linea 23: dati ottobre 1992.

² FFS: media estate 1996 - inverno 1996/1997

inoltre di uno strumento per regolamentare i posteggi privati, di fondamentale importanza per la gestione della mobilità.

Anche la necessità di promuovere con convinzione altre forme di mobilità alternative al traffico veicolare, quali il trasporto pubblico e la mobilità lenta (in bici ed a piedi), per far fronte alla crescente domanda di trasporto è ormai diventato un fatto ineludibile. L'evoluzione dell'utenza del trasporto pubblico confermano la bontà della strategia promossa da oltre un decennio dal Cantone, che intende concretizzarla ulteriormente nei prossimi anni. ■

Bibliografia

RappTrans, Galleria Mappo-Moretini: valutazione degli effetti sul traffico e sull'ambiente a dieci anni dall'inaugurazione, DT-Sezione della mobilità, 16.4.07

Ulteriori informazioni

Il rapporto può essere scaricato direttamente dall'indirizzo www.ti.ch/dt/dstm/SM/Temi/Plm/Mappo_Moretina.pdf oppure dal portale tematico del Dipartimento del territorio www.ti.ch/dt/Temi/Portale, nella colonna "Documentazione" > Galleria Mappo-Moretina: valutazione degli effetti sul traffico e sull'ambiente a dieci anni dall'inaugurazione.



foto:Ti-press / Samuel Golay

¹ La sua concezione era avvenuta nel corso degli 80 nell'ambito del piano viario locarnese (PVL).