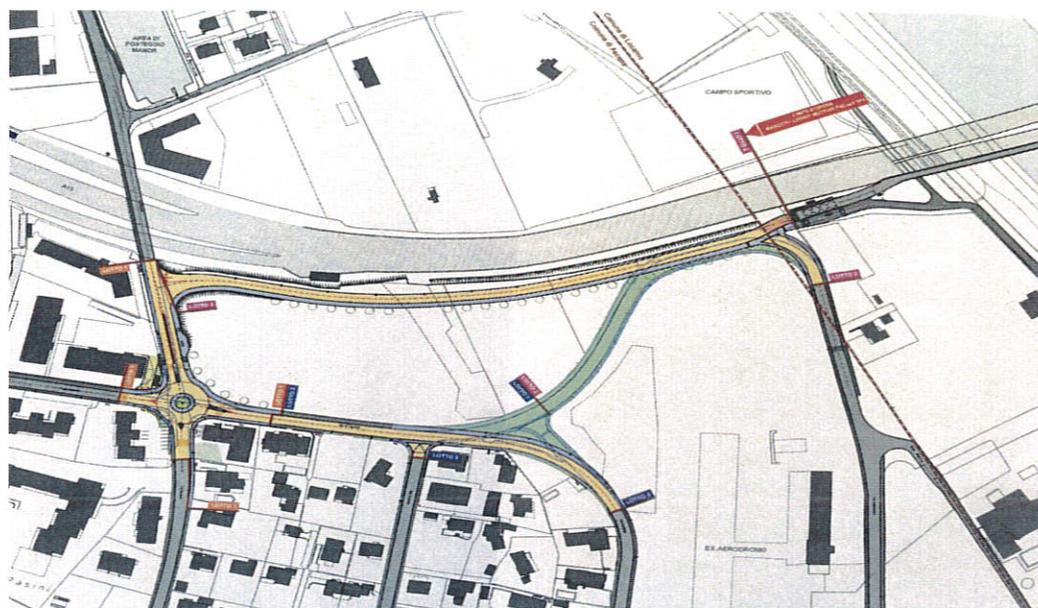




messaggio municipale no. 23/2018

Comune di Ascona



*Approvazione della variante di piano regolatore
relativa al nuovo assetto viario Via
Ferrera/Via Aerodromo - corsia bus e nodo di
interscambio in Via Ferrera e domanda di
dissodamento al mappale 761 RFD di Ascona*



v. rif.
n. rif.: PB/ca
Risoluzione municipale no. 996
Ascona, 16 maggio 2018

MESSAGGIO NO. 23/2017

del Municipio al Consiglio comunale del Borgo di Ascona per l'approvazione della variante di piano regolatore relativa al nuovo assetto viario via Ferrera/via Aerodromo - corsia bus e nodo di interscambio in via Ferrera e domanda di dissodamento con compensazione forestale al mappale 761 RFD di Ascona

Signor Presidente
Gentili Signore, Egregi Signori,

con il presente messaggio sottoponiamo alla vostra attenzione la richiesta di approvazione della variante di piano regolatore relativa al nuovo assetto viario via Ferrera/via Aerodromo - corsia bus e nodo di interscambio in via Ferrera e domanda di dissodamento con compensazione forestale al mappale 761 RFD di Ascona

1. Premessa -I PA e il PALoc

Nel 2001 il Consiglio federale ha varato la politica degli agglomerati con l'obiettivo primario di favorire la collaborazione verticale (Confederazione-Cantone-Comuni) e quella orizzontale (tra Comuni) all'interno degli agglomerati. Nel 2006 il Parlamento ha poi approvato la Legge federale concernente il fondo infrastrutturale per il traffico d'agglomerato (LFIT) e la costituzione dell'omonimo fondo. Esso ha una validità di 20 anni e dispone di 6 miliardi di franchi, quali



contributi agli investimenti, destinati a migliorare i trasporti pubblici e privati nelle città e negli agglomerati. Su questa base, dal 2011 la Confederazione sostiene interventi per la rete dei trasporti fino ad un massimo del 50% del loro costo realizzativo. La quota sussidiabile viene determinata dal rapporto costo/beneficio delle misure previste.

I contributi non vengono erogati per singoli progetti, ma concessi ai programmi d'agglomerato trasporti e insediamento. Il programma d'agglomerato (PA) è definito quale strumento che permette di coordinare le tematiche multidisciplinari all'interno di un agglomerato. Esso viene allestito secondo le indicazioni fornite dalla Confederazione e deve soddisfare una serie di requisiti di base e di criteri di efficacia.

L'impostazione definita dalla Confederazione per i PA è analoga alla politica perseguita nel nostro Cantone mediante l'elaborazione dei Piani regionali dei trasporti, per la quale decisiva è stata l'istituzione delle Commissioni regionali dei trasporti quale organo politico posto ad un livello intermedio tra il Cantone e i Comuni. Il fondo infrastrutturale per il traffico d'agglomerato apre nuove prospettive per il finanziamento dei Piani regionali dei trasporti. Grazie ad esso misure di miglioramento dei trasporti possono infatti godere del sostegno della Confederazione, quali ad esempio la realizzazione di percorsi ciclabili.

Il 21 dicembre 2011 il Consiglio di Stato ha approvato il primo programma d'agglomerato del Locarnese (PALoc) allestito dalla Commissione regionale dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia in collaborazione con il Dipartimento del territorio secondo le istruzioni per l'esame e il cofinanziamento dei programmi d'agglomerato di 2a generazione. I lavori relativi al PALoc sono poi continuati nel corso degli anni. Basti pensare che nel corso del 2016 il Consiglio di Stato ha approvato il Programma di agglomerato di terza generazione del Locarnese (PALoc3). Questo documento costituisce la pianificazione regionale coordinata di insediamenti,



paesaggio e mobilità ed è stato inviato alla Confederazione a fine 2016, affinché valuti le diverse misure e decida il cofinanziamento federale.

Per tutti i dettagli relativi ai programmi di agglomerato e il PALoc vi invitiamo a consultare il seguente indirizzo internet:

<https://www4.ti.ch/dt/dstm/temi/programmiagglomerato/tema/tema/>

2. Le misure PALOC TP1 - TP10

Il PALoc prevede, tra le varie misure che concernono il nostro Comune, il miglioramento del sistema dei trasporti pubblici. In particolare la Misura TP1 prevede la "Riorganizzazione dei servizi su gomma nel settore Locarno-Ascona-Losone". Punto forte di questo nuovo concetto dei trasporti pubblici è l'implementazione di un nuovo percorso della linea 1 Ascona-Tenero e della linea 316 Brissago-Locarno con collegamento diretto e veloce tra Ascona e Locarno tramite l'affiancamento di una corsia bus all'attuale ponte della Maggia.

L'attuazione di questa misura è prevista per mezzo di lotti di interventi che sono inseriti rispettivamente nel PALoc2 e nel PALoc 3. In particolare, come per altro spiegato nel rapporto di pianificazione allegato al presente messaggio, è previsto quanto segue:

- Nel PALoc2 l'attuazione della misura del TP1 viene prevista per il tramite della creazione dell'interscambio di Via Ferrera (nella tratta compresa tra l'intersezione con via al Pascolo e il ponte sull'A13) e sistemazione dell'intersezione Via Ferrera-Via al Pascolo.
- Nel PALoc3 è stata inserita la creazione di una nuova strada di servizio e di una pista ciclabile parallela al tracciato dell'A13 che collegherà via Ferrera alla



futura passerella BUS prevista al posto dell'attuale passerella ciclopedonale e a Via Aerodromo e Via Delta.

- Nel PALoc3 è inoltre prevista la sistemazione dello sbocco di via Aerodromo sulla nuova strada di servizio parallela al tracciato A13 e aggancio del percorso ciclo-pedonale all'arrivo della nuova passerella ciclo-pedonale progettata dai Servizi Cantionali.

Per chiarezza ci si permette di rilevare che le misure inserite nel PALoc2 sono già state approvate dai comuni CIT, dal Cantone e dalla Confederazione. Ne sussegue che i costi relativi a questo intervento sono a carico del PALoc secondo la chiave di riparto Confederazione/Cantone/Comuni. Le misure inserite nel PALoc3 per contro sono state approvate unicamente dai Comuni CIT e dal Cantone i quali hanno comunque garantito il finanziamento anche in assenza di contributi federali. Da parte sua la Confederazione non ha riconosciuto in un primo momento la misura ma ha richiesto ulteriori approfondimenti. Un cofinanziamento da parte della Confederazione non è al momento certo. Tuttavia, anche nella denegata ipotesi in cui la Confederazione non dovesse accettare l'inserimento di questa misura nel PALoc3, come detto in precedenza, i relativi costi rimarrebbero comunque a carico del PALoc in base alla chiave di riparto tra Cantone e Comuni.

Sempre per chiarezza ci si permette di ricordare che la formazione della nuova strada di servizio lungo l'A13 era già stata pensata e progettata dal Comune - congiuntamente a Patriziato e Parrocchia - nell'ambito del Piano di Quartiere della zona dell'ex-aerodromo. Piano quest'ultimo che tuttavia, per questioni formali, non è mai stato adottato. La formazione della nuova strada è comunque stata ripresa dal PALoc3 in quanto Cantone e Comuni CIT, su richiesta del Municipio del Borgo di Ascona, ne hanno riconosciuto il suo interesse a



livello regionale e non solo locale. Da qui la possibilità di un finanziamento in ambito PALoc.

Come meglio si dirà oltre rileviamo che alcuni degli interventi previsti a PALoc sono di puro interesse comunale e quindi dovranno essere finanziati dal Comune. In particolare rimarranno a carico del Comune di Ascona l'illuminazione pubblica, le canalizzazioni, la nuova strada/innesto su tra via del Sole e via al Pascolo, la rimozione di parte della strada di via al Pascolo.

3. Il Progetto e il suo finanziamento

Il Municipio del Borgo di Ascona, su espressa delega da parte del Cantone, ha fatto elaborare dallo Studio d'ingegneria Francesco Allievi il progetto di massima per la riorganizzazione dei servizi su gomma e messa in sicurezza del trasporto lento interscambio Via Ferrera. Per completezza di informazioni si rileva che i costi per la progettazione di massima del nodo di interscambio inserito nel PALoc2 sono stati anticipati dal Cantone mentre i costi relativi alla parte per la costruzione della nuova strada comunale di collegamento e della pista ciclabile sono stati anticipati dal Comune. Entrambi i costi, alle condizioni esposte in precedenza, saranno tuttavia riconosciuti nell'ambito del PALoc e ripartiti secondo la chiave di riparto.

Inizialmente lo specialista incaricato ha presentato a Comune e Cantone un progetto di formazione di una rotonda. Ritenuto il costo relativamente elevato per la formazione della stessa, il Cantone ha chiesto all'ing. Allievi di elaborare una variante, e meglio la formazione di un incrocio. Variante che quest'ultimo ha presentato agli interessati in data 30.03.2018. Da questo progetto dell'ing. Allievi emerge che i costi per la formazione dell'incrocio richiesto dal Cantone, e finanziato nell'ambito del PALoc ammontano a fr. 1'360'000.--. mentre i costi per la formazione della rotonda ammontano a fr. 1'560'000.--. Il Municipio del Borgo di Ascona, tenuto conto del fatto che la formazione di una rotonda



permetterebbe di meglio gestire il traffico in quella zona creando sicurezza per i cittadini di Ascona, ha chiesto e ottenuto dal Cantone il suo nulla osta a che venisse comunque mantenuta la prima variante. La differenza di prezzo, pari a fr. 200'000.--. dovrà tuttavia essere assunta dal Comune di Ascona ritenuti i vantaggi che essa comporterà sul sistema viario locale.

Il progetto definitivo concretizza di fatto gli interventi descritti in precedenza, ovvero la creazione della zona di interscambio, la creazione della rotonda, la formazione della nuova strada e la sistemazione dello sbocco di via Aerodromo. Nel rapporto di pianificazione, allegato al presente messaggio, è allegata la planimetria generale della sistemazione in superficie che permette di meglio comprendere gli interventi progettati. Si rileva in particolare che il progetto suddivide gli interventi in 3 lotti e meglio:

- Lotto 1: fermata Via Ferrera e formazione rotonda (costi: 1'560'000.- di cui fr. 1'360'000.- a carico del PALoc2 e fr. 200'000.- a carico del Comune.
- Lotto 2: creazione nuova strada ponte Maggia e smantellamento bretella esistente (costi: fr. 2'495'000.- a carico del PALoc3.
- Lotto 3: adattamento sbocco Via Aerodromo sulla nuova strada di servizio e sistemazione Via Pascolo verso Via del Sole (corsi: fr. 685'000.- a carico esclusivo del Comune.

Complessivamente per gli interventi riconosciuti nell'ambito del PALoc la valutazione dei costi, con un grado di precisione del +/- 20%, ammonta a fr. 3'855'000.--. Tale importo, come detto, verrà suddiviso nell'ambito del PALoc. La chiave di riparto, nel caso in cui la Confederazione dovesse riconoscere le misure di PALoc3, sarà di 40/45% circa la Confederazione, 25% i Comuni CIT (di cui circa il 10% a carico del Comune di Ascona) e il restante a carico del Cantone. Nel caso in



cui la confederazione non dovesse riconoscere la misura la parte a carico del Comuni CIT sarà del 35% (di cui sempre il 10% a carico del Comune di Ascona) e il restante 65% a carico del Cantone.

Il Comune da parte sua dovrà assumersi i costi per la realizzazione del Lotto 3 (pari a fr. 685'000.--) oltre che i costi per l'illuminazione. Oltre a ciò si rileva che verranno richiesti pure, con credito separato, i costi legati alle sottostrutture nella nuova strada di cui al lotto 2.

4. La necessità di modificare il PR

Con sentenza 15.06.2015 il Consiglio di Stato ha approvato il nuovo Piano regolatore del Comune di Ascona. L'iter procedurale per l'approvazione del nuovo piano regolatore è tuttavia durato molti anni e non è a tutt'oggi terminato ritenuto che contro la summenzionata sentenza il Municipio del Borgo di Ascona ha interposto ricorso al Tribunale cantonale amministrativo ritenuto che il Consiglio di Stato ha imposto tutta una serie di modifiche d'ufficio.

Per quanto qui ci concerne il Consiglio di Stato ha correttamente rilevato, nella summenzionata sentenza, che il nuovo Piano regolatore del Comune di Ascona è stato adottato dal Consiglio Comunale nella sua seduta del 30.12.2012, ovvero poco dopo l'approvazione del PALoc avvenuta a fine 2011. Ne sussegue che il PR di Ascona adottato dal Consiglio Comunale di Ascona non poteva, a livello di tempi, tener conto della misura del TP1 descritta in precedenza.

Il Consiglio di Stato si è difatti espresso nella sua sentenza come segue: *"Il Comune dovrà pertanto elaborare una variante di PR con la quale venga definito il tracciato e il calibro della strada di servizio, conformemente alla misura Trasporti pubblici n 1 (TP1) del PALoc. In particolare il tracciato dovrà riprendere quanto contemplato dal Piano di quartiere del settembre*



2012, visto che lo stesso è coerente con la misura TPI citata, e dovrà essere corredato di un'istanza di dissodamento che dovrà interessare non solo la parte attraversata dal tracciato stradale, ma anche lo scorporo dell'area forestale verso l'A13. Tale variante, date le verifiche compiute in questa sede, non dovrà essere sottoposta ulteriormente al DT per esame preliminare, ma potrà essere direttamente adottata dal Consiglio Comunale (art. 29 cpv. 2 Lst). La stessa dovrà comprendere anche l'allargamento della carreggiata di via Pascolo per realizzare il nodo di interscambio previsto dal PALoc."

Da qui la necessità di procedere alla modifica del PR e all'approvazione dell'istanza di dissodamento oggetto del presente messaggio municipale.

5. La variante di PR

Le misure del PALoc descritte in precedenza possono essere implementate unicamente se le stesse rispettano i piani regolatori comunali. Ciò che attualmente non è il caso ritenuto che il piano regolatore attualmente in vigore non teneva conto di questa misura.

Ciò considerato si rende ora necessario procedere ad una variante di Piano regolatore che definisca il nuovo assetto viario ed in particolare:

- L'allargamento della carreggiata di Via Ferrera per permettere di realizzare il nodo di interscambio e la nuova rotonda.
- Il nuovo raccordo stradale (tracciato e calibro) tra Via Aerodromo e Via Ferrera, coincidente con il percorso del bus e il percorso ciclabile pedonale;

La variante di PR non comporta per contro modifiche delle Norme di applicazione del Piano regolatore.



Per una migliore comprensione si allega al presente messaggio il rapporto di pianificazione allestito dai pianificatori comunali, arch. Pisoni e ing. Wagner.

6. L'istanza di dissodamento.

Poiché il nuovo tracciato stradale e della ciclopista attraversa una superficie boschiva sul mapp. 761 RFD di Ascona, la variante è accompagnata da un'istanza di dissodamento e relativi compensi. Domanda che è stata curata dalla Dionea SA. La modifica dell'area forestale è riportata nei piani, che sono modificati anche per quel che riguarda i limiti della zona edificabile di interesse pubblico EAP.

Di fatto per poter procedere alla formazione della nuova strada e della ciclopista occorrerà disboscare parte del bosco presente al mappale 761 RFD di Ascona di proprietà della Parrocchia di Ascona. Al disboscamento farà seguito una compensazione reale, sempre sulla part. 761. In altre parole verrà formato un nuovo bosco per il tramite della piantagione di altre piante.

Si rileva che la domanda di dissodamento è stata elaborata con l'accordo della Parrocchia la quale ha sottoscritto una procura in tal senso a favore del Comune.

La domanda di dissodamento è poi stata inoltrata al Cantone il quale ha già formulato preavviso favorevole.

Per una migliore comprensione si rinvia tuttavia alla lettura della documentazione elaborata dalla Dionea nonché al preavviso vincolate a disposizione dei consiglieri comunali presso la cancelleria.

7. La procedura

A livello procedurale le varianti di piano regolatore che non sottostanno alla procedura semplificata seguono le



regole della procedura ordinaria di approvazione dei piani regolatori sancita dagli artt. 25 segg. della Legge sullo sviluppo territoriale. In base alle disposizioni vigenti il Municipio elabora la variante di piano regolatore e la sottopone al Dipartimento per l'esame preliminare. Contemporaneamente a ciò procedere con l'informazione pubblica riguardo al progetto di piano. La variante viene poi sottoposta al Consiglio Comunale per la necessaria adozione. Dopo di che il tutto viene pubblicato e trasmesso al Consiglio di Stato per la decisione di approvazione e l'evasione di eventuali ricorsi. Il Piano regolatore entra in vigore con l'approvazione del Consiglio di Stato.

Nel caso concreto, come esposto in precedenza, il Consiglio di Stato ha esonerato il Municipio dalla trasmissione dell'incarto al Dipartimento per esame preliminare. Ne sussegue che l'iter procedurale ha continuato il suo corso senza questa tappa. In particolare il progetto è stato pubblicato per consultazione pubblica dal 23.03.2016 al 03.05.2016. Nei termini di pubblicazione sono pervenuti tre memoriali di osservazioni i cui contenuti sono stati debitamente tenuti in considerazione nell'elaborazione della variante di PR oggetto del presente messaggio.

La variante di Piano regolatore in oggetto, così come richiesto dal Consiglio di Stato in base alla Legge sul coordinamento delle procedure, deve essere corredata con una domanda di dissodamento.

Considerati i passi intercorsi finora si chiede che cod. Consiglio Comunale approvi la variante di Piano regolatore per il nuovo assetto viario via Ferrera/via Aerodromo - corsia bus e nodo interscambio via Ferrera coordinata con la domanda di dissodamento di parte della mappale 761 RFD di Ascona.

Una volta adottata da cod. Consiglio Comunale la variante, coordinata con la domanda di dissodamento, verrà pubblicata a norma di legge e trasmessa al Consiglio di Stato per la sua approvazione. Nei termini



di pubblicazione potranno chiaramente essere inoltrati eventuali ricorsi contro la proposta pianificatoria. Ricorsi che verranno trattati direttamente dal Consiglio di Stato.

8. Conclusioni

Il Municipio del Borgo di Ascona è convinto della bontà del presente messaggio. Grazie alla modifica di PR proposta si potranno attuare le summenzionate misure di PALoc. Misure che, oltre che a migliorare il servizio di trasporto pubblico su gomma nel nostro territorio, permetteranno pure di creare una nuova pista ciclabile e una nuova rotonda con un netto miglioramento della sicurezza sul nostro territorio.

Ciò considerato il Municipio del Borgo di Ascona chiede a cod. Consiglio Comunale di approvare la modifica del Piano regolatore proposta e di approvare pure l'istanza di dissodamento.

Aspetti procedurali e formali

Preavviso commissionale: l'esame del Messaggio compete alla Commissione del piano regolatore. Ritenuto che la presente variante di PR comporterà dei futuri investimenti per il Comune ai fini della realizzazione delle misure previste nel PALoc il Municipio chiede inoltre che il presente messaggio venga già sin d'ora vagliato anche dalla Commissione della Gestione.

Referendum facoltativo: la decisione del Consiglio comunale sottostà al referendum facoltativo (art. 75 LOC).

Quoziente di voto: per l'approvazione del dispositivo di deliberazione è necessario il voto della maggioranza assoluta dei membri del Consiglio comunale corrispondente ad almeno 18 adesioni. (art. 61 cpv 2 LOC).



Proposta di decisione:

Fatte queste considerazioni e restando a vostra disposizione per ulteriori informazioni e chiarimenti, vi invitiamo a voler

deliberare:

1. E' adottata la variante di piano regolatore relativa al nuovo assetto viario via Ferrera/via Aerodromo - corsia bus e nodo di interscambio.
2. È approvato il piano del traffico-EAP 1:2500 dell'Area ex. Aerodromo - allacciamento stradale - nodo di interscambio TP1.
3. È approvata la domanda di dissodamento e il progetto di compensazione forestale al mappale 761 RFD di Ascona.

Per il Municipio:

Il Sindaco:

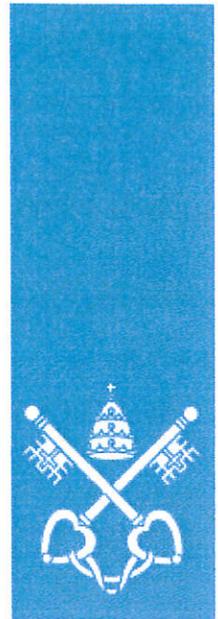
Dr. med. Luca Pissoglio



La Segretaria:

Avv. Paola Bernasconi

Allegati: Rapporto di pianificazione



Piano regolatore di Ascona

VARIANTE

Nuovo assetto viario via Ferrera / via Aerodromo –
corsia bus e nodo interscambio in via Ferrera

RAPPORTO DI PIANIFICAZIONE

Approvato dal Municipio il 15 maggio 2018, ris. N...⁹⁹⁶.....
Messo in consultazione dal 23.03. al 03.05.2016

Documento per adozione da parte del C.C. (art. 27.1 LST)

Ascona, 14 maggio 2017

Peter Pisoni arch. dipl. ETH/SIA-NDS/ORL, Ascona
Francesco Allievi ing. civile EPFL, Ascona
Stefano Wagner, pianificatore NDS-ETHZ, Lugano

1. Introduzione

Il PR del Comune di Ascona è stato approvato dal Consiglio di Stato (CdS) con Risol. N. 2438 del 17 giugno 2015.

Contro la decisione pende il ricorso da parte del Municipio del 19 agosto 2015, che comunque non riguarda l'oggetto in questione.

La variante qui descritta concerne principalmente il Piano del traffico ed è determinata dalle risultanze del Programma di agglomerato del Locarnese di seconda e terza generazione (PALoc2 e PALoc3, codificati dal Piano direttore cantonale nella scheda PD-R/M2), strumenti pianificatori regionali attualmente al vaglio presso le competenti autorità. Essa codificherà il nuovo assetto viario nel comparto via Ferrera / via Aerodromo, a seguito del nuovo ordinamento viario proposto dal PALoc quale misura di generale miglioramento del servizio di trasporto pubblico (TP) regionale.

L'intervento infrastrutturale presuppone un dissodamento, la cui procedura viene svolta in maniera coordinata con la variante pianificatoria.

I fondi coinvolti nella modifica sono:

mapp. 2829 Patriziato di Ascona
mapp. 1594 Patriziato di Ascona
mapp. 2831 Caneparia Madonna della Fontana, a ½ Assofide, Locarno
mapp. 761 Caneparia Madonna della Fontana, a ½ Assofide, Locarno
mapp. 762 Comune di Ascona (strada esistente)
mapp. 2026 Comune di Ascona (scorporo)
mapp. 3142 Berval Immobilien AG
mapp. 2833 Terreni alla Maggia SA

2. Giustificazione della variante

Tra diverse altre misure, il PALoc prevede un miglioramento del sistema dei trasporti pubblici¹ (TP). Elemento centrale del nuovo concetto TP è la realizzazione di un collegamento diretto e veloce Ascona-Locarno-Minusio-Tenero (linea 1²) che transiterà su una corsia preferenziale sull'attuale ponte della A13 che collega le sponde della Maggia.

La linea 1 disporrà di una nuova fermata in via Ferrera, nella quale convergerà con la linea 316 (Brissago-Locarno, che pure transiterà sul ponte).

Queste misure di trasporto pubblico rendono necessari taluni interventi infrastrutturali:

- La realizzazione di una fermata in via Ferrera, all'intersezione con la via al Pascolo, denominata "nodo di interscambio" per permettere il trasbordo tra le linee 1 e 316. Ciò richiede un allargamento della carreggiata della via Ferrera (misura TP1 PALoc2, Lotto 1).
- Nell'ambito del Lotto 1 è inoltre prevista, quale misura di interesse comunale, la realizzazione di una rotatoria volta a garantire e medio-lungo termine la funzionalità dell'intersezione fra via Pascolo e via Ferrera (maggiore sicurezza per tutti gli utenti, non solo a fronte del carico di traffico prospettato con la riorganizzazione TP1 PALoc2).
- Realizzazione della corsia preferenziale per i bus della linea 1 e della linea 316 sull'attuale ponte della A13³ con proseguimento verso via Ferrera (misura TP4.3 PALoc3, Lotto 2). L'opera, di fatto, permette di realizzare un nuovo raccordo stradale tra via Aerodromo e via Ferrera lungo il tracciato dell'A13, così da poter smantellare l'attuale "bretella" che collega via Aerodromo con via Pascolo.
- La nuova strada sarà affiancata da un tracciato ciclopeditone, in maniera da assicurare la continuità del percorso ciclabile su via aerodromo (itinerario di importanza nazionale). Su di esso si innesterà anche il tracciato proveniente da Locarno tramite una nuova passerella sopra la Maggia (misura prevista sempre nell'ambito del PALoc2).

¹ Misura TP1 del PALoc2 "riorganizzazione dei servizi su gomma nel settore Locarno/Ascona/Losone" e misura TP 4.3 del PALoc3 "misure infrastrutturali per la riorganizzazione dell'offerta TP su gomma linea 1 Ascona-Locarno (nuova strada di raccordo Ascona)"

² Tracciato della linea definito dall'Ufficio mobilità del Dipartimento del territorio (DT) il 01.09.2015

³ Misura approvata dal Municipio il 12.08.2014

- Con lo smantellamento della “bretella” è inoltre necessario l’adattamento allo sbocco di via aerodromo sulla nuova strada di servizio (misura TP1 PALoc2, Lotto 2, principalmente su territorio di Locarno), così come una sistemazione di via Pascolo verso via Del Sole (Lotto 3, di competenza comunale), dove viene comunque mantenuto il calibro dei marciapiedi a favore della mobilità lenta.

La variante di PR intende quindi predisporre la base per le opere viarie regionali descritte. Permetterà inoltre di liberare ragionevolmente il comparto dell’area ex-aerodromo da tutti i vincoli infrastrutturali, premessa per un uso razionale di questo sedime nell’ambito della futura pianificazione particolareggiata del PQ.

3. La modifica del Piano regolatore (PR)

Alcune delle opere relative alle misure dei trasporti pubblici previste dal PD – corsia bus e nodo di interscambio – possono essere approvate e realizzate secondo la Legge strade (Ls).

Per contro, i necessari adeguamenti al sistema viario locale devono risultare consolidati formalmente perché risultino conformi al PR. Occorre pertanto procedere a una variante di PR che definisca il nuovo assetto viario, in particolare:

- Il nuovo raccordo stradale (tracciato e calibro) tra via Aerodromo e via Ferrera, coincidente con il percorso del bus e il percorso ciclabile pedonale.
- L’allargamento della carreggiata di via Ferrera per permettere di realizzare il nodo di interscambio.

Poiché il nuovo tracciato stradale e della ciclopista attraversa una superficie boschiva sul mapp. 761 è necessario procedere ad un dissodamento (e relativo compenso); la modifica dell’area forestale è riportata nel piano. La presente variante di PR viene pertanto accompagnata da una istanza di dissodamento – preavvisata favorevolmente dall’autorità forestale il 14.04.2017 – la cui procedura viene svolta in maniera coordinata con la procedura pianificatoria.

La variante di PR non comporta modifica alle NAPR.

4. Programma di realizzazione

Le opere riguardanti il traffico pubblico (nodo di interscambio e nuova strada con raccordo tra via Aerodromo e via Ferrera), così come quelle per mobilità lenta (tracciato ciclopedonale), rientrano fra le misure di interesse regionale e potranno beneficiare dei contributi di sussidiamento da parte della Confederazione. I costi riguardanti le misure PALoc saranno quindi ripartiti tra Confederazione, Cantone e Comuni secondo la chiave di riparto definita e non graveranno direttamente il Comune di Ascona (se non per il suo contributo indiretto per le misure del PALoc in generale).

La presente variante di PR comporta comunque conseguenze finanziarie dirette a carico del Comune.

Anche se gli investimenti infrastrutturali, i costi delle necessarie espropriazione e gli oneri legati al dissodamento sono a carico del budget PALoc, sul Comune graverà, oltre appunto alla propria quota-parte nell'ambito degli investimenti PALoc, il maggior costo per la realizzazione della rotonda di intersezione fra via Ferrera e via Pascolo e la sistemazione di via Pascolo verso via del sole, opere di interesse comunale finalizzate ad un miglioramento delle condizioni viabilistiche locali.

Con la modifica di PR la strada attuale (la "bretella" – mapp. 762 e mapp. 2026) perderà funzione viaria; rimarrà di proprietà del Comune fino alla realizzazione delle opere infrastrutturali del PALoc e in seguito sarà liberata/smantellata.

Nell'ambito della progettazione definitiva delle opere di interesse regionale si aggiungeranno i costi per lo spostamento delle opere di urbanizzazione che si trovano sotto la "bretella", questi saranno affrontati con credito specifico.

I costi per gli investimenti infrastrutturali legati alla mobilità derivanti dalla variante di PR a carico del Comune possono essere così riassunti:

Investimenti infrastrutturali

	Costo	Sussidio	Comune
Investimenti infrastrutturali di interesse regionale, incluse espropriazioni PALoc2 TP1 (Lotto 1)	1'360'000.- CHF	100%	0.00 ⁴
Investimenti infrastrutturali di interesse regionale, inclusi espropriazioni e oneri legati al dissodamento PALoc3 TP4.3 (Lotto 2)	2'495'000.- CHF	100%	0.00 ⁵
maggior costo per realizzazione dell'incrocio via Ferrera su Via Pascolo tramite rotonda (Lotto 1)	200'000.- CHF	0%	200'000.- CHF
Sistemazione di via Pascolo su via del Sole (Lotto 3)	685'000.- CHF	0%	685'000.- CHF
TOTALE	4'740'000.- CHF		885'000.- CHF

Il grado di approfondimento progettuale (livello progetto di massima) permette un grado di precisione dell'ordine +/- 20% e si ritiene il costo a carico del Comune sopportabile dal punto di vista finanziario.

Per quel che riguarda invece gli oneri derivanti dallo spostamento delle sottostrutture lungo la "bretella" di via Aerodromo, da eseguirsi con la realizzazione della nuova strada, si ricorda che il Comune recupererà in contropartita ca. 700 mq di superficie oggi dedicata al traffico che potrà convenientemente valorizzare nell'ambito del futuro sviluppo del comparto.

⁴ Riservata la quota PALoc a carico del Comune

⁵ Riservata la quota PALoc a carico del Comune

5. Procedura

Come da decisione del CdS del 17.06.2015, che intima al Comune di procedere entro un anno con la presentazione della variante, la presente variante di PR è già stata esaminata dai servizi cantonali nell'ambito dell'approvazione del PR e non dovrà quindi più essere sottoposta al Dipartimento del territorio (DT) per esame preliminare (EP).

La variante è stata messa in consultazione conformemente all'art. 26 LST dal 23.03.2016 al 03.05.2016.

Durante questo periodo sono state inoltrate osservazioni che offrono dei contributi interessanti. In buona parte riguardano aspetti relativi al progetto viario ancora da approfondire, altri riguardano aspetti pianificatori più generali, vale a dire temi non direttamente pertinenti con la variante di PR pubblicata, e che verranno ripresi in un altro momento.

Il Municipio prende posizione come segue:

- Osservazioni G. Baumann del 03.05.2016:
 1. Usare l'attuale bretella quale tracciato del bus: l'utilizzazione della bretella non è possibile, dato che comporterebbe problemi di intersezione tra traffico pubblico e mobilità lenta in corrispondenza della curva. La soluzione proposta è in tutti i modi la scelta migliore.
 2. Chiudere la via del Sole al traffico di transito: tema non oggetto della presente variante di PR.
- Osservazioni D. Sala del 02.05.2016:
 1. La corsia bus è separata dal traffico motorizzato (una sola corsia per le due direzioni): il tracciato è esclusivamente per il bus sopra il ponte; successivamente si inserisce su una strada di quartiere ad uso misto.
 2. Il nuovo tracciato non figura nei piani PALoc del 2014: la proposta presentata rappresenta una rielaborazione progettuale, che ne sposa comunque il concetto.
 3. Nei documenti PALoc, come pure nella decisione CdS non si parla di smantellamento della bretella. Con la variante di PR, la bretella rimarrà comunque di proprietà del Comune e sarà liberata/smantellata al momento della realizzazione delle opere PALoc. Tale cessione e smantellamento non sono oggetto della presente variante di PR ma previste nel progetto stradale.
 4. L'allargamento della via al Pascolo [si suppone intenda via Ferrera, NdR] previsto per realizzare il nodo di interscambio non è realizzabile per mancanza di spazio: aspetto relativo al progetto viario, da approfondire a livello progettuale (non nell'ambito della variante di PR).

5. Nodo di interscambio: "se questo non dovesse essere realizzato in via Ferrera, lo stesso dovrà essere previsto lungo via al Pascolo": una fermata in via al Pascolo era una delle prime varianti esaminate, opzione ora caduta con la soluzione – migliore – prevista in via Ferrera.
 6. Necessità di corsie preferenziali da 3.50 m in relazione al futuro centro turistico commerciale e relativo traffico di fornitori: la strada come dimensionate è sufficiente per garantire il traffico indotto del quartiere esistente. Per una eventuale nuova edificazione saranno i progetti specifici a dover affrontare il tema.
 7. Necessità di semafori all'incrocio di via Aerodromo e all'incrocio di via Ferrera con il nuovo tracciato: da escludere, considerato che ci troviamo in ambito di quartiere residenziale. La rotonda voluta dal Municipio rappresenta la soluzione ideale.
 8. La nuova fermata bus in via Ferrera è in salita (problemi ai passeggeri): aspetto, se del caso, da approfondire in sede progettuale (non riguarda la variante di PR).
 9. La fermata bus sulla corsia di marcia provoca disagio al traffico: aspetto, se del caso, da approfondire in sede progettuale (non riguarda la variante di PR).
 10. Aumento del traffico sulla via al Pascolo negli ultimi 10 anni: tema generale di pianificazione del traffico locale, che sarà debitamente esaminato, comunque non riguarda la presente variante di PR.
 11. Via del Sole viene usata da traffico in transito (lido). Introdurre il limite di velocità 30 km/h: la misura è stata già realizzata. Tema che comunque non riguarda la presente variante di PR.
 12. Sul percorso non sono previste tratte ciclabili: no, è proprio prevista, quale opera regionale, una ciclo-pista/strada pedonale del calibro complessivo di 3.0 m.
- Osservazioni Società Terreni alla Maggia SA (TAM) del 09.05.2016:
 1. Rotonda che lambisce il fondo mapp. 2833 (negozio dei polli). La TAM – non contraria di principio – chiede assistenza per una soluzione all'accesso al suo fondo e ai suoi posteggi: i progettisti affronteranno questo tema durante la fase di progettazione esecutiva, garantendo comunque i diritti acquisiti di accesso ai fondi.

Dopo l'adozione della variante da parte del Consiglio Comunale, essa sarà pubblicata per poi essere trasmessa al CdS per approvazione.

Allegati:

1. Piano di visione d'insieme dei lotti, Studio ing. F. Allievi
2. Valutazione dei costi (riassunto), Studio ing. F. Allievi

3. Piano del traffico/EAP: stato attuale
4. Piano del traffico/EAP: variante
5. Piano delle proprietà toccate
6. Valutazione dei costi di progetto, Studio ing. F. Allievi

7. Progetto di massima nuove opere stradali + rapporto "impostazione concettuale", Studio ing. F. Allievi
8. PALoc3 – estratto concetto rete TP

9. Progetto di dissodamento, Dionea SA



COMUNE DI ASCONA

INTERSCAMBIO VIA FERRERA

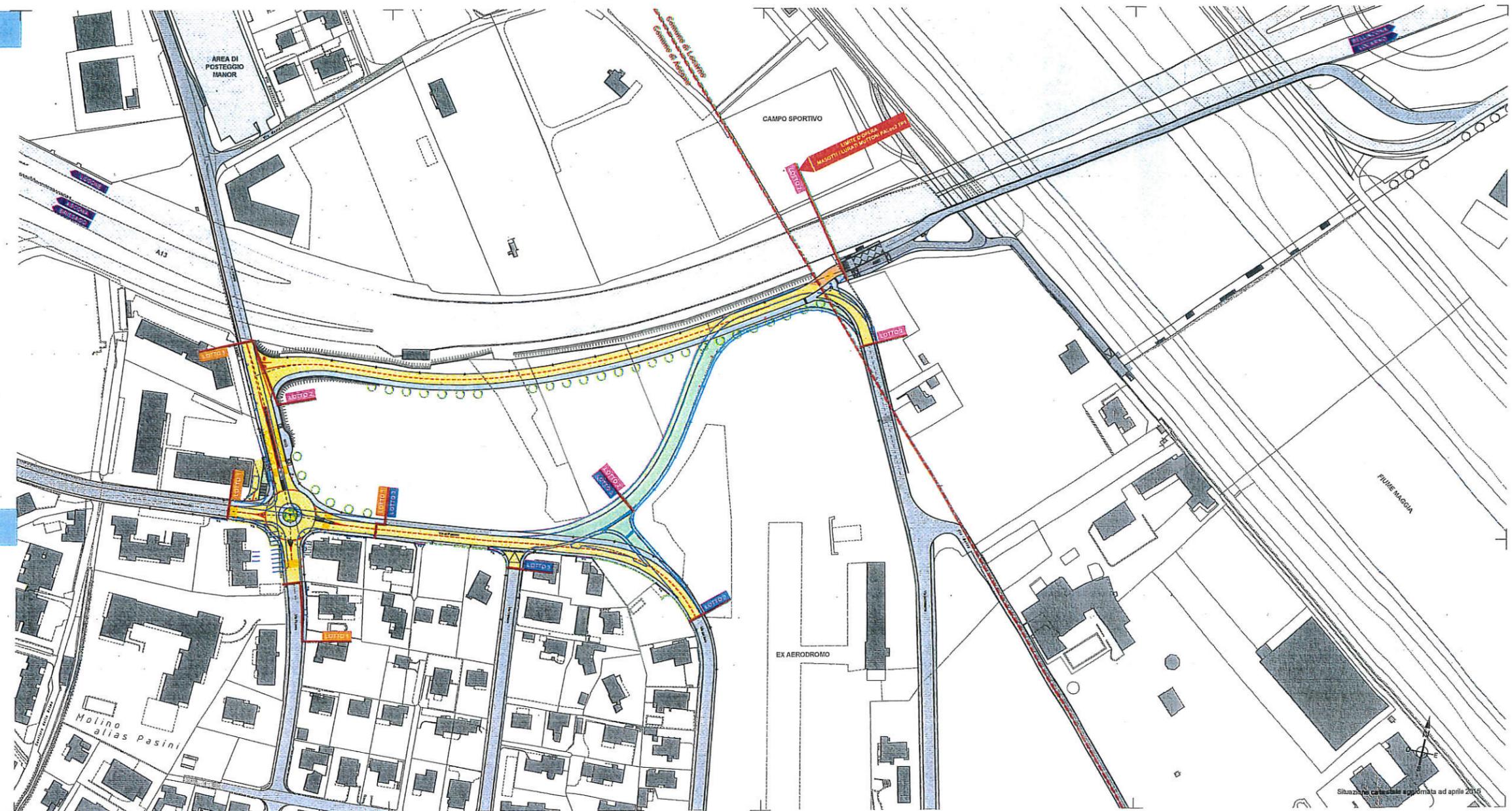
PROGETTO DI MASSIMA

PLANIMETRIA GENERALE
SISTEMAZIONE UPGRADE
(ROTONDA)

PROG. No. 1059_PM-05B
SCALA 1:1000
DIMENSIONI 105,0 x 44,5 cm
FILE 1059_PM-05
DIS / PROG LN
COORDINATO FA
DATA 08 maggio 2018
MODIFICHE

VIALE PIRO S.
CHIESA ARCONA
10129 291 11 22
10129 291 11 22
INDICAZIONE
STUDIO 08/10/18

STUDIO D'INGEGNERIA
FRANCESCO ALLIEVI
EPPL 014-0784-014-1055



Situazione catastale aggiornata ad aprile 2018

VALUTAZIONE DEI COSTI +/-20%

	LOTTO 1 <i>Base</i> [Fr.]	LOTTO 1 <i>Upgrade</i> [Fr.]	LOTTO 2 [Fr.]	LOTTO 3 (*1) [Fr.]	TOTALE <i>con L1 Base</i> [Fr.]	TOTALE <i>con L1 Upgrade</i> [Fr.]
OPERE DI PAVIMENTAZIONE	556'230.00	666'340.00	771'975.00	334'020.00	1'662'225.00	1'772'335.00
OPERE DA CAPOMASTRO	140'295.00	140'295.00	441'245.00	118'785.00	700'325.00	700'325.00
OPERE DI SMANTELLAMENTO STRADA ESISTENTE	0.00	0.00	77'960.00	42'300.00	120'260.00	120'260.00
OPERE DI SEGNALETICA ORIZZONTALE	13'950.00	15'510.00	13'040.00	6'240.00	33'230.00	34'790.00
OPERE DI SEGNALETICA VERTICALE	25'060.00	34'360.00	20'830.00	4'310.00	50'200.00	59'500.00
ILLUMINAZIONE PUBBLICA	36'000.00	36'000.00	48'000.00	9'000.00	93'000.00	93'000.00
OPERE DA GIARDINIERE	22'540.00	22'750.00	90'000.00	2'550.00	115'090.00	115'300.00
ELEMENTI DI ARREDO URBANO	30'000.00	30'000.00	0.00	0.00	30'000.00	30'000.00
OPERE DI RIMBOSCHIMENTO (*2)	0.00	0.00	36'875.00	0.00	36'875.00	36'875.00
URBANIZZAZIONE NUOVA STRADA (*3) (CAN+AEC+ACAP+Enti)						
TOTALE DELLE OPERE	824'075.00	945'255.00	1'499'925.00	517'205.00	2'841'205.00	2'962'385.00
OPERE IMPREVISTE (10%)	82'407.50	94'525.50	149'992.50	51'720.50	284'120.50	296'238.50
ONORARI DI PROGETTAZIONE E DL	115'000.00	120'000.00	192'000.00	66'000.00	373'000.00	378'000.00
TOTALE PARZIALE	1'021'482.50	1'159'780.50	1'841'917.50	634'925.50	3'498'325.50	3'636'623.50
IVA 7.7%	78'654.15	89'303.10	141'827.65	48'889.26	269'371.06	280'020.01
ESPROPRI / CESSIONI TERRENO	260'000.00	310'000.00	510'000.00	0.00	770'000.00	820'000.00
ARROTONDAMENTO	-136.65	916.40	1'254.85	1'185.24	2'303.44	3'356.49
TOTALE VALUTAZIONE DEI COSTI	1.360.000,00	1.560.000,00	2.495.000,00	685.000,00	4'540'000.00	4'740'000.00

COMPETENZE

PALOC 2
misura TP1

PALOC 2
misura TP1
+ fr. 200'000.-
ASCONA

PALOC 3
misura TP4.3

ASCONA

(*1) Ex-LOTTO 4 come da Progetto di massima del 26.10.2016

(*2) Oneri di rimboschimento secondo domanda di dissodamento DIONE SA del gennaio 2017

(*3) Oneri di urbanizzazione nuova strada e smantellamento infrastrutture sotto strada esistente (CAN+AEC+ACAP+Enti)
> NON INCLUSI NEL PROGETTO STRADALE!

EDIFICI E ATTREZZATURE DI UTILIZZO PUBBLICO

- PROPRIETA' COMUNALE
- PROPRIETA' ALTRI ENTI
- 1** Attrezzature di servizio
- 2** Spazi pubblici / Aree di svago
- 5** Amministrazione, scuole
- 6** Chiese
- 8** Strutture turistiche
 - 8.2** Calcio
 - 8.3** Comparto ex-aeroporto

PIANO DEL TRAFFICO

STRADE

- AUTOSTRADA
- STRADA DI COLLEGAMENTO
- STRADA PRINCIPALE
- STRADA DI RACCOLTA
- STRADA DI SERVIZIO
- LINEA DI ARRETRAMENTO

PERCORSI PEDONALI E CICLABILI

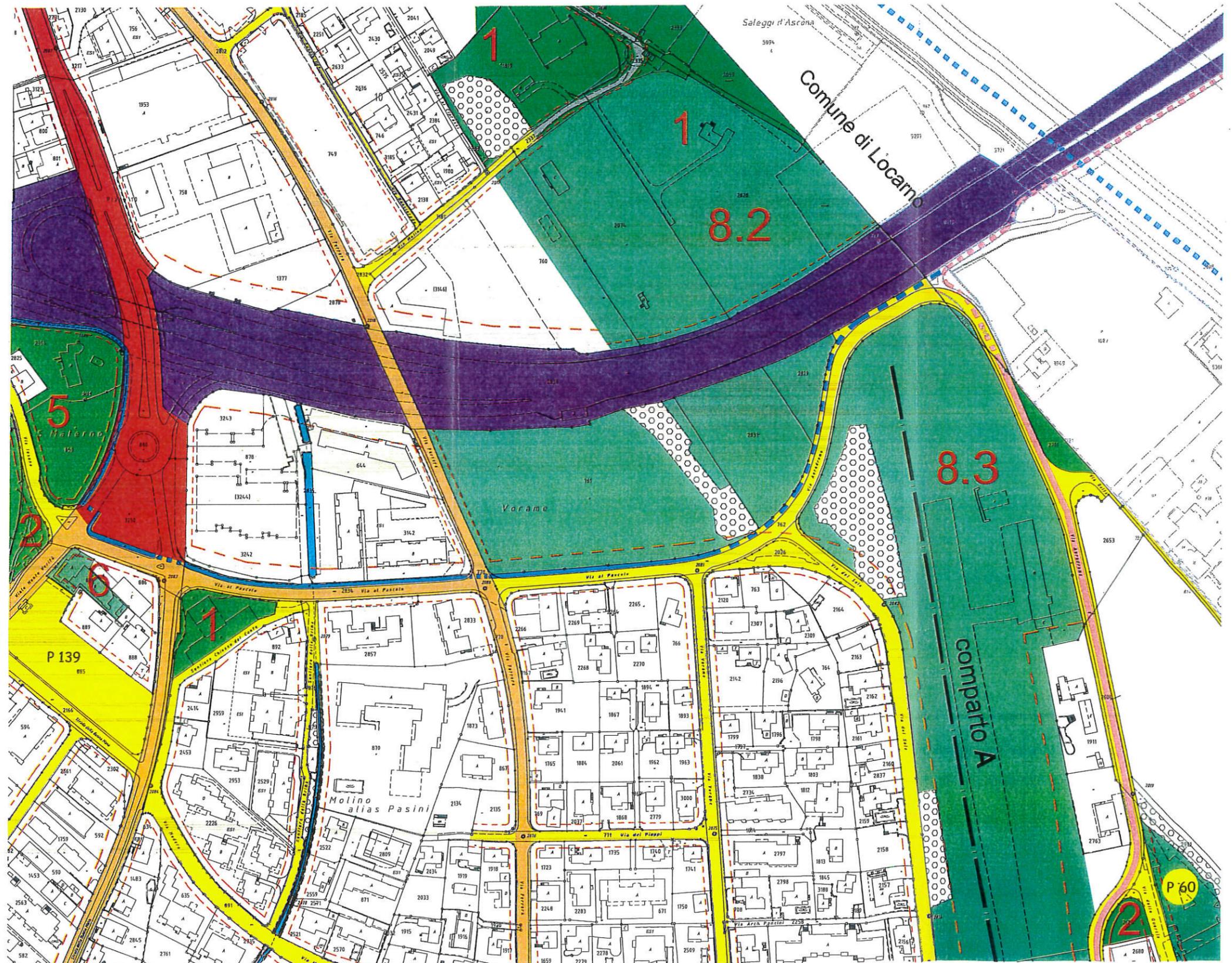
- PERCORSO PEDONALE
- SENTIERO ESCURSIONISTICO
- PISTA CICLABILE
- ITINERARIO CICLABILE D'IMPORTANZA NAZIONALE
- PERCORSO CICLABILE D'IMPORTANZA CANTONALE

POSTEGGI PUBBLICI

- P1** POSTEGGI ALL'APERTO
- P3** POSTEGGI APERTI ALL'USO PUBBLICO ENTRO AREE EAP

ELEMENTI VARI

- ZONA FORESTALE
- ACQUE
- ORIENTAMENTO DI PRINCIPIO DEGLI EDIFICI



EDIFICI E ATTREZZATURE DI UTILIZZO PUBBLICO

- PROPRIETA' COMUNALE
- PROPRIETA' ALTRI ENTI
- 1** Attrezzature di servizio
- 2** Spazi pubblici / Aree di svago
- 5** Amministrazione, scuole
- 6** Chiese
- 8** Strutture turistiche
 - 8.2** Calcio
 - 8.3** Comparto ex-aeroporto

PIANO DEL TRAFFICO

STRADE

- AUTOSTRADA
- STRADA DI COLLEGAMENTO
- STRADA PRINCIPALE
- STRADA DI RACCOLTA
- STRADA DI SERVIZIO
- LINEA DI ARRETRAMENTO

PERCORSI PEDONALI E CICLABILI

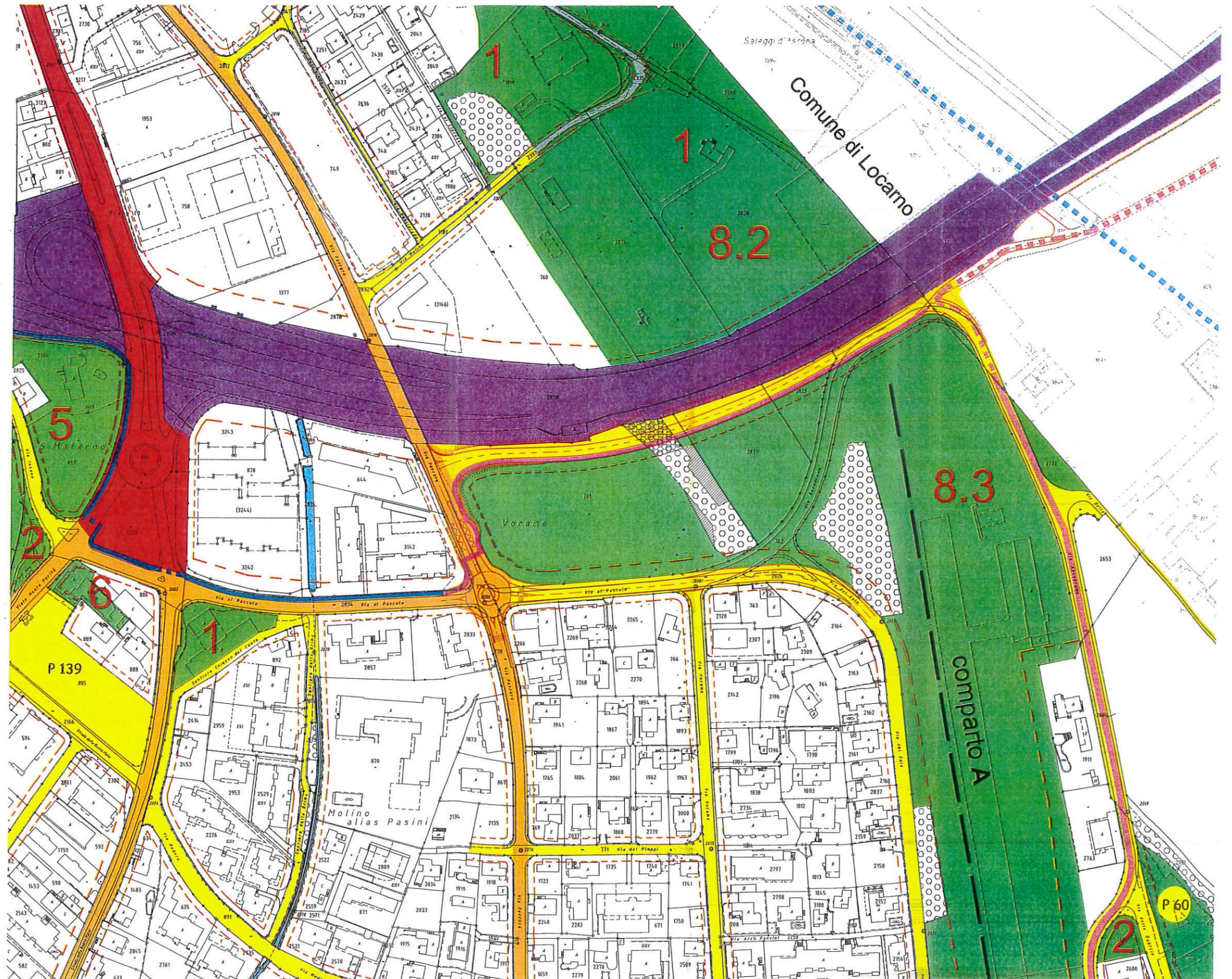
- PERCORSO PEDONALE
- SENTIERO ESCURSIONISTICO
- PISTA CICLABILE ESISTENTE
- NUOVA PISTA CICLABILE
- ITINERARIO CICLABILE D'IMPORTANZA NAZIONALE
- PERCORSO CICLABILE D'IMPORTANZA CANTONALE

POSTEGGI PUBBLICI

- P1** POSTEGGI ALL'APERTO
- P3** POSTEGGI APERTI ALL'USO PUBBLICO ENTRO AREE EAP

ELEMENTI VARI

- ZONA FORESTALE
- ACQUE
- ORIENTAMENTO DI PRINCIPIO DEGLI EDIFICI
- DISSODAMENTO
- RIMBOSCHIMENTO COMPENSATIVO

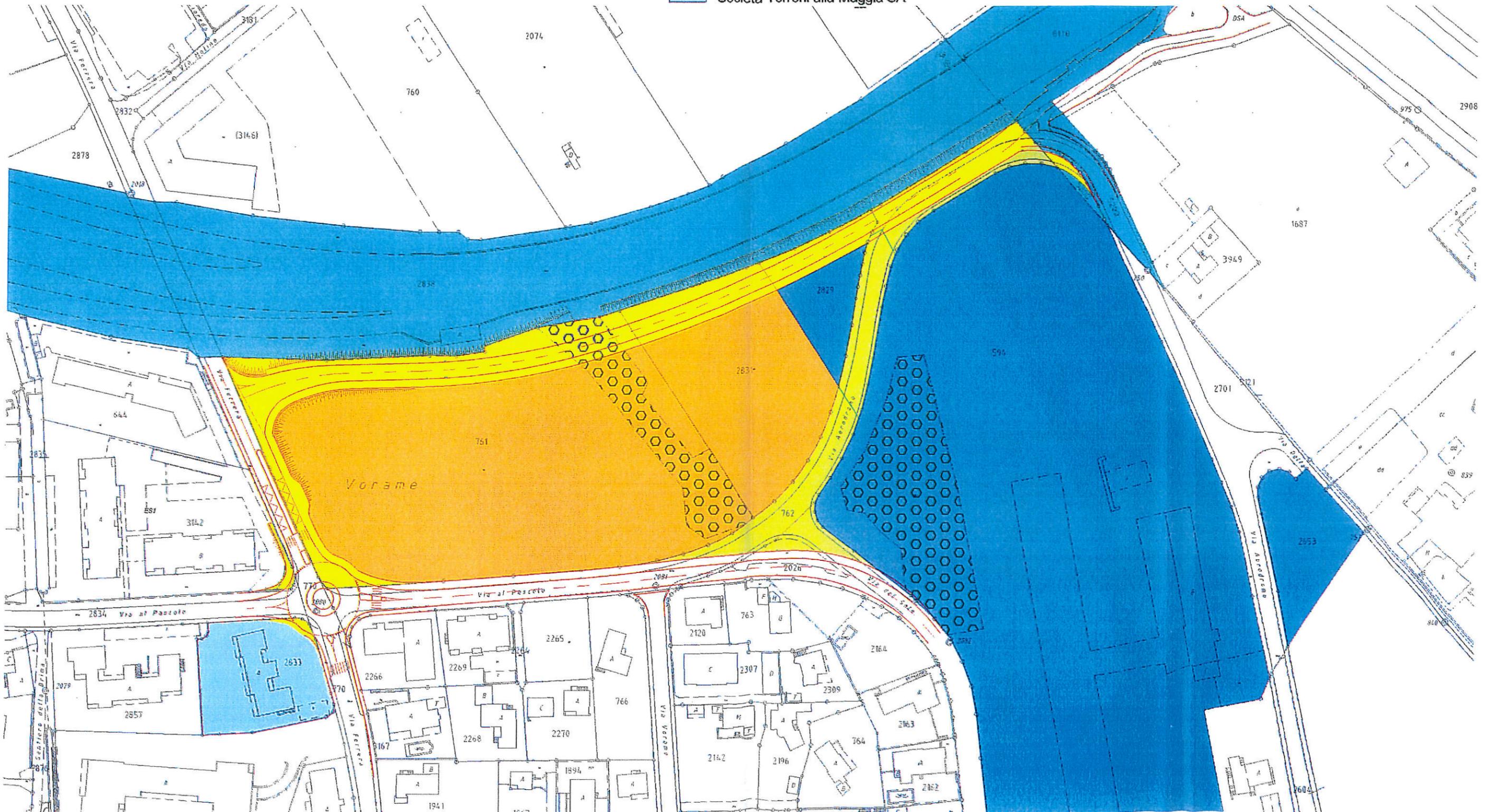


PIANO DELLE PROPRIETÀ TOCCATE

studio Peter Pisoni - arch. dipl. ETH NDS - Ascona

- nuova strada PALoc incl. ciclopista
- strada comunale da liberare

- Proprietari
- Patriziato di Ascona
 - Comune
 - Cantone
 - Caneparia Madonna della Fontana
 - Società Terreni alla Maggia SA





COMUNE DI ASCONA

INTERSCAMBIO VIA FERRERA

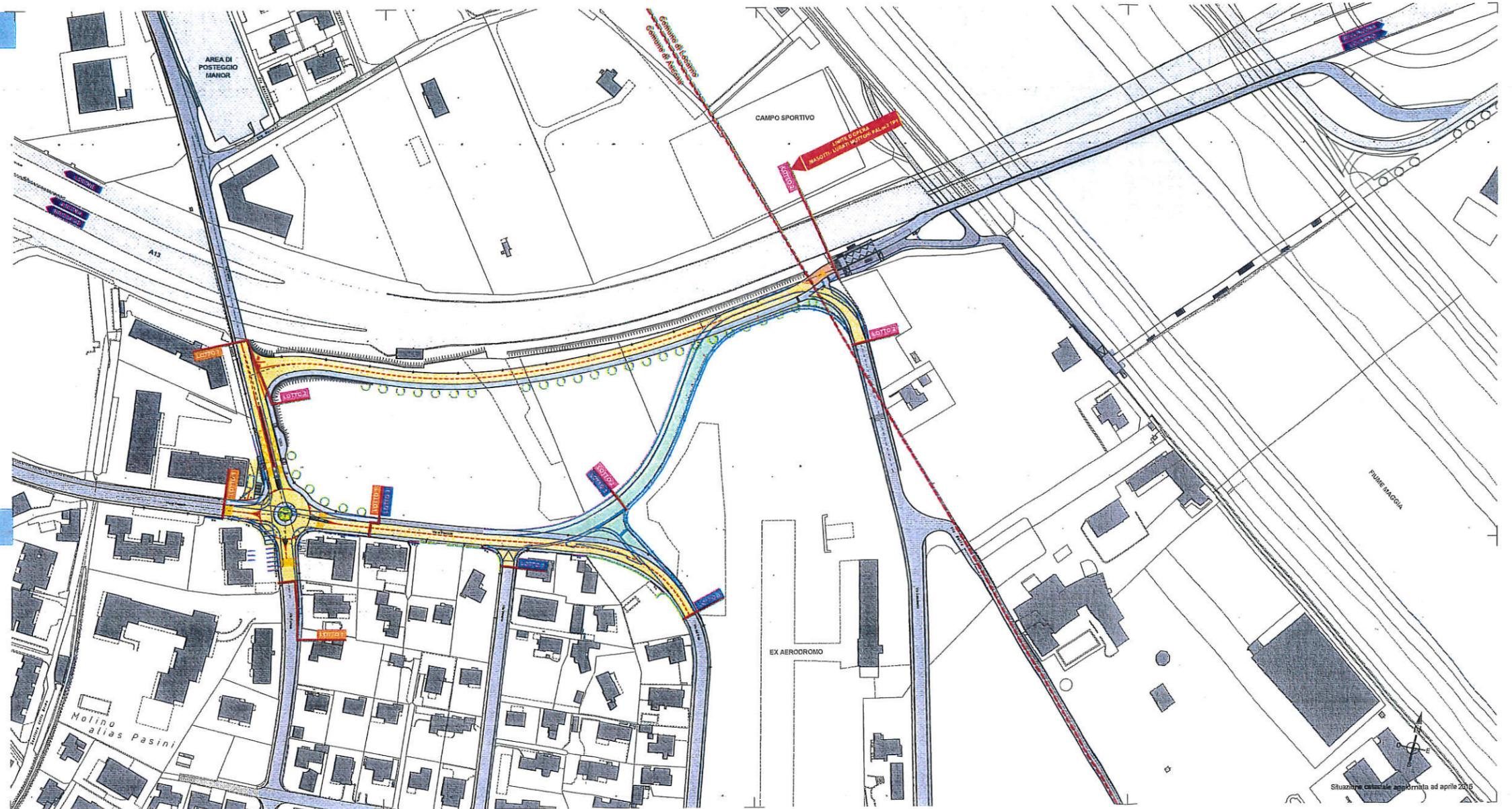
PROGETTO DI MASSIMA

PIANO No. 1058_PM-05B
SCALA 1:1000
DIMENSIONI 105.0 x 44.5 cm
FILE 1058_PM-05
DIS. / PROGE. LN
COORDINATO FA
DATA 08 maggio 2018
MODIFICHE

PLANIMETRIA GENERALE
SISTEMAZIONE UPGRADE
(ROTONDA)

STUDIO D'INGEGNERIA
FRANCESCO ALLIEVI
EPR - SA - CITA' - IVA 01455

DATA 08/05/2018
CIVILIA 2018/05/08
PROG. 2018/05/08
PIANO 1058/05/08
FILE 1058/05/08



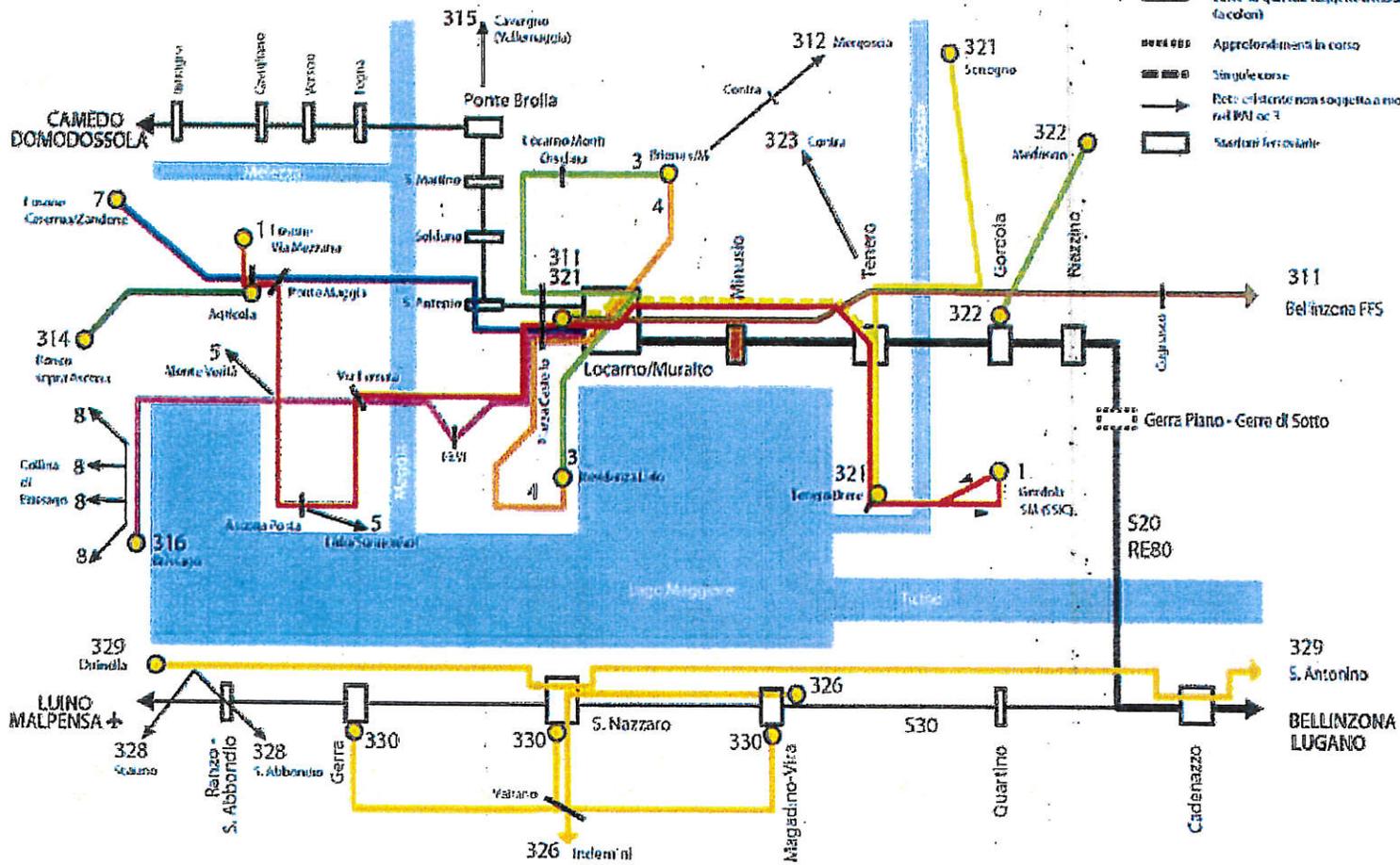
Situazione attuale approvata ad aprile 2018

Rappresentazione grafica

PALoc 3 TP - orizzonte priorità A (2019-2022)

Legenda:

- Linea su cui si applicano i regolamenti (facoltà)
- Approfondimenti in corso
- Singole corse
- Rete esistente non soggetta a modifiche nel PALoc 3
- Stazioni ferroviarie



Schema di rete TP PALoc3 - SM_10.03.2016



Comune di Ascona

DOMANDA DI DISSODAMENTO

Variante di Piano Regolatore
Area Ex Aerodromo - Nuovo assetto viario

Comune di Ascona
Mappale RFD 761

Piano del dissodamento

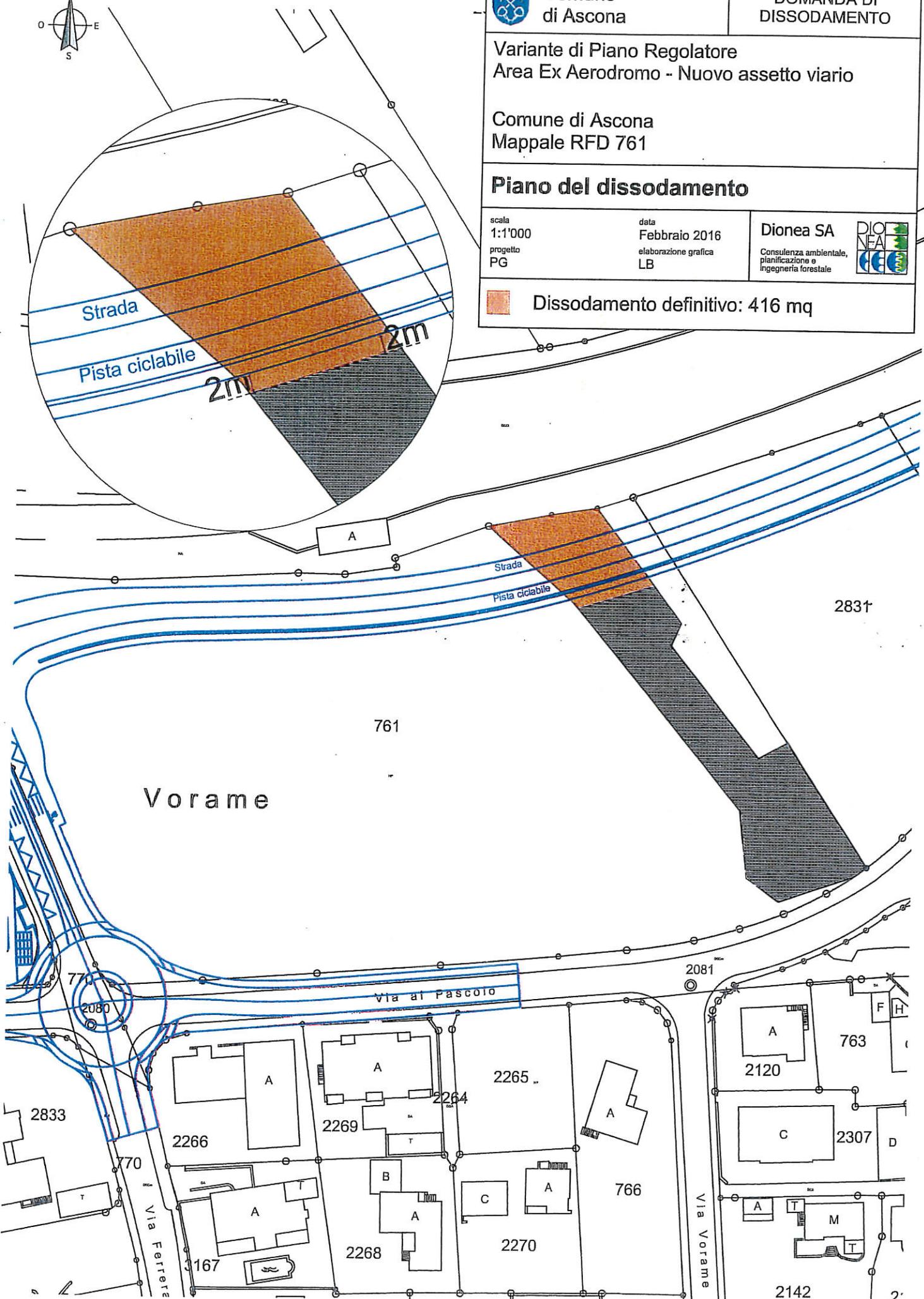
scala
1:1'000
progetto
PG

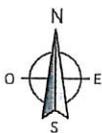
data
Febbraio 2016
elaborazione grafica
LB

Dionea SA
Consulenza ambientale,
pianificazione e
ingegneria forestale



 Dissodamento definitivo: 416 mq





Comune
di Ascona

DOMANDA DI
DISSODAMENTO

Variante di Piano Regolatore
Area Ex Aerodromo - Nuovo assetto viario

Comune di Ascona
Mappale RFD 761

Piano delle compensazioni

scala
1:1'000
progetto
PG

data
Febbraio 2016
elaborazione grafica
LB

Dionea SA

Consulenza ambientale,
pianificazione e
ingegneria forestale



 Dissodamento definitivo: 416 mq

 Piantagione di compensazione: 416 mq

