

Guida di riferimento



Programmi d'agglomerato del Bellinzonese e del Locarnese

Dicembre 2008



Dipartimento del territorio
Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità
Sezioni dello sviluppo territoriale e della mobilità

Commissioni regionali dei trasporti
Locarnese e Vallemaggia (CRTL)
e Bellinzonese (CTB)

Editore:

Dipartimento del territorio

Autore:

Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità

Sezione dello sviluppo territoriale

Sezione della mobilità

Commissioni regionali dei trasporti
del Locarnese e Vallemaggia (CRTL)
e del Bellinzonese (CTB)

Per ulteriori informazioni

Sezione dello sviluppo territoriale,

viale Stefano Franscini 17, 6500 Bellinzona

tel. +41 91 814 37 74, fax +41 91 814 44 12

e-mail dt-sst@ti.ch

Sezione della mobilità,

via Lugano 23, 6500 Bellinzona

tel. +41 91 814 49 01, fax +41 91 814 49 09

e-mail dt-sm@ti.ch

www.ti.ch/programmi-agglomerato

Iconografia e Fotografie

Fonte (quando non segnalato):

Sezione dello sviluppo territoriale

Stampa

Formazienda FTIA,

Via Linoleum 7, 6512 Giubiasco

Tiratura

300 copie

Finito di stampare nel mese di dicembre 2008

© Dipartimento del territorio, 2008

Indice principale

1	Scopo della guida	5
2	Politica dello sviluppo territoriale e della mobilità	6
2.1	La politica federale degli agglomerati	6
2.2	Principi e obiettivi dei PA	7
2.3	La pianificazione dello sviluppo territoriale e della mobilità in Ticino	8
3	Situazione iniziale e prospettive per l'elaborazione dei programmi d'agglomerato del Bellinzonese e del Locarnese	9
3.1	Situazione iniziale	9
3.2	Prospettive	9
4	Perimetri del PAB e del PALOC	10
5	Metodologia e contenuti del PAB e del PALOC	12
5.1	Metodologia	12
5.2	Misure	12
5.3	Valutazione del PA	14
6	Organizzazione, scadenario e finanziamento dei PA	15
6.1	Organizzazione	15
6.2	Scadenario	16
6.3	Finanziamento	17
7	I programmi d'agglomerato e gli strumenti della pianificazione territoriale	18
7.1	Relazione tra i PA e il Piano direttore	18
7.2	Relazione tra i PA e i Piani regolatori	19
8	Allegati	20
Allegato 1	Requisiti di base	20
Allegato 2	Criteri di efficacia	21
Allegato 3	Elementi da considerare nell'analisi	22
9	Documentazione	23

I. Scopo della guida

Con l'approvazione nel 2006 della Legge federale sul fondo infrastrutturale (LFIT) e del relativo decreto è stato istituito il Fondo per il traffico d'agglomerato, il completamento delle strade nazionali, l'eliminazione dei punti critici della rete delle strade nazionali e il mantenimento delle strade principali nelle regioni di montagna e in quelle periferiche. Questo Fondo consacra per la prima volta mezzi della Confederazione a favore di progetti concernenti l'"insediamento e la mobilità" negli agglomerati. I contributi federali per le infrastrutture di trasporto negli agglomerati vengono accordati sulla base di un Programma d'agglomerato (PA).

La presente guida, elaborata congiuntamente dal Dipartimento del territorio (DT), dalla Commissione regionale dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia (CRTL) e dalla Commissione regionale dei trasporti del Bellinzonese (CTB), persegue i seguenti obiettivi:

- illustrare lo strumento del PA e le sue relazioni con i Piani regionali dei trasporti e i rispettivi Concetti di organizzazione territoriale (capitolo 2);
- descrivere la situazione iniziale e le prospettive per i Programmi d'agglomerato del Bellinzonese e del Locarnese (capitolo 3);
- fissare i perimetri dei due PA (capitolo 4);
- descrivere la metodologia per l'elaborazione dei PA e i contenuti attesi (capitolo 5);
- stabilire le modalità di allestimento e di adozione dei PA, cioè organizzazione, tempistica e finanziamento (capitolo 6);
- illustrare le relazioni tra i PA e i diversi strumenti della pianificazione territoriale (capitolo 7).

La guida è stata allestita in particolare all'attenzione:

- dei membri delle Commissioni regionali dei trasporti;
- dei Comuni;
- dei servizi del Dipartimento del territorio (DT) che svolgono un ruolo di primo piano nello sviluppo dei PA: Divisione dell'ambiente (DA), Sezione della protezione dell'aria, dell'acqua e del suolo (SPAAS), Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità (DSTM), Sezione dello sviluppo territoriale (SST), Sezione della mobilità (SM), Divisione delle costruzioni (DC), Servizi generali (SG);
- degli altri servizi dell'amministrazione cantonale, in particolare: Sezione della promozione economica del Dipartimento delle finanze e dell'economia, Sezione degli enti locali del Dipartimento delle istituzioni;
- degli operatori incaricati dell'allestimento dei PA.

2. Politica dello sviluppo territoriale e della mobilità

2.1 La politica federale degli agglomerati

Alla fine del 2001, il Consiglio federale avviò degli studi preliminari volti a definire una politica di sostegno agli agglomerati da parte della Confederazione, poiché molti agglomerati faticavano sempre più a risolvere da sé i problemi legati all'evoluzione degli insediamenti, dei trasporti e della protezione dell'ambiente. A inasprire la situazione anche il fatto che le aree funzionali coincidono sempre meno con i confini istituzionali: ciò crea una serie di effetti ("spillovers"¹) che generano uno squilibrio tra competenze strategico-operative e possibilità finanziarie.

Gli strumenti allora a disposizione della Confederazione per intervenire a favore della mobilità negli agglomerati erano limitati. Le sue competenze in materia di finanziamento erano legate essenzialmente alla rete delle strade nazionali e delle strade principali alpine, ai grandi progetti ferroviari e al traffico regionale.

Con l'approvazione, nel novembre 2004, da parte del popolo svizzero della Nuova perequazione finanziaria e della nuova ripartizione dei compiti tra Confederazione e Cantone (NPC), è stata decisa l'attribuzione di una parte degli introiti dei dazi sui carburanti anche ai trasporti pubblici e privati negli agglomerati. Su questa base, nel 2006 le Camere federali hanno approvato la nuova Legge sul fondo infrastrutturale per il traffico d'agglomerato, la rete delle strade nazionali, nonché le strade principali nelle regioni di montagna e nelle regioni periferiche (LFIT).

Essa è entrata in vigore il 1. gennaio 2008. Il Fondo ha una dotazione di 20.8 miliardi di franchi, per un periodo di 20 anni, destinati a:

- completamento della rete delle strade nazionali: 8.5 miliardi;
- eliminazione delle insufficienze di capacità della rete esistente delle strade nazionali: 5.5 miliardi;
- investimenti per le infrastrutture destinate ai trasporti privati e pubblici negli agglomerati: 6 miliardi;
- mantenimento della sostanza delle strade principali nelle regioni di montagna e in quelle periferiche: 0.8 miliardi.

L'impiego di queste risorse deve basarsi su una visione globale della mobilità, che includa tutti i mezzi di trasporto, dia la priorità a misure di gestione e di carattere organizzativo piuttosto che a nuove infrastrutture, e sia coordinata con lo sviluppo degli insediamenti e la protezione dell'ambiente.

A partire dal 2011 la Confederazione sussidierà opere per la rete dei trasporti all'interno degli agglomerati fino a un massimo del 50% del costo preventivato. La quota di partecipazione federale verrà determinata sulla base del rapporto costi/ benefici delle misure previste. I contributi federali alle infrastrutture per i trasporti d'agglomerato non verranno erogati per singoli progetti, ma concessi globalmente ai Programmi d'agglomerato (PA). Il Cantone dovrà sottoscrivere una Convenzione con la Confederazione per regolare la gestione dei finanziamenti.

¹ www.efd.admin.ch/glossar/index.html?action=id&id=213&lang=it



2.2 Principi e obiettivi dei PA

Il PA considera in modo coordinato le tematiche della mobilità e dell'insediamento e definisce le misure per promuovere uno sviluppo sostenibile. Esso si basa sulla collaborazione orizzontale (tra i Comuni) e su quella verticale (Confederazione-Cantone-Comuni). Il PA è attuato a tappe, può estendersi su più anni e va regolarmente aggiornato. Comprende progetti e provvedimenti per lo sviluppo degli insediamenti e provvedimenti infrastrutturali e gestionali per i diversi mezzi di trasporto. Essi sono suddivisi per priorità secondo l'urgenza e i contenuti.

La Confederazione ha definito i seguenti principi per l'allestimento dei PA:

- considerare il tema dei trasporti e quello degli insediamenti in modo integrato;
- considerare tutte le componenti della mobilità – traffico individuale motorizzato (TIM), trasporti pubblici (TP) e mobilità lenta – in modo integrato;
- assicurare la partecipazione degli attori (istituzionali e non) e della popolazione;
- definire le competenze decisionali e il consolidamento vincolante del progetto;
- valutare il progetto dal profilo della mobilità, dell'urbanistica e dell'ambiente;
- monitorare i risultati.

Per poter beneficiare dei contributi federali, i PA devono soddisfare i requisiti di base elencati nell'allegato I. Devono inoltre perseguire i seguenti obiettivi:

- **miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto** (tempi di percorrenza e qualità dei TP, code nel traffico stradale, accessibilità, intermodalità, qualità della mobilità pedonale e ciclistica);
- **promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti** (concentrazione di attività presso i poli di sviluppo, sviluppo urbanistico e qualità di vita, soppressione degli effetti di cesura causati dalle infrastrutture di trasporto);
- **aumento della sicurezza del traffico** (riduzione degli incidenti, del numero di morti e feriti e dei danni materiali);
- **riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse** (inquinamento fonico, inquinamento dell'aria, emissioni di CO₂ e cambiamenti climatici, occupazione parsimoniosa del suolo, effetti di frazionamento di aree paesaggistiche da parte delle infrastrutture di trasporto).

La prima scadenza per l'elaborazione dei PA e della richiesta dei contributi federali era il 31.12.2007. Entro questa data sono stati consegnati alla Confederazione 30 PA, che coprono 37 dei 55 agglomerati svizzeri. I primi finanziamenti potranno essere attivati nel periodo 2011-2014.

La prossima scadenza per la consegna di PA è stata fissata dalla Confederazione a fine 2011. Sono stati annunciati altri 13 PA, che si aggiungeranno a quelli già consegnati e nel frattempo attivati; questi ultimi potranno inoltre essere aggiornati ed entrare in linea di conto per ottenere ulteriori contributi sulle misure non ancora considerate.

2.3 La pianificazione dello sviluppo territoriale e della mobilità in Ticino

A partire dagli anni '80 sono stati elaborati in Ticino i Piani regionali dei trasporti (PRT) impostati su tre principi fondamentali: considerazione di tutti i mezzi di trasporto in un quadro unitario; approccio interdisciplinare (mobilità, territorio e ambiente); delega dell'elaborazione delle proposte agli enti locali, riuniti nelle Commissioni regionali dei trasporti (CRT). Sono stati allestiti anche i Concetti di organizzazione territoriale (COT), che congiuntamente ai PRT hanno permesso di definire lo sviluppo territoriale auspicato a livello regionale.

Tramite l'elaborazione dei PRT e dei COT, il Cantone Ticino ha messo in atto un approccio analogo a quello che successivamente è stato sviluppato dalla Confederazione con i Programmi d'agglomerato.

I PA pongono tuttavia nuovi accenti, da ricondurre in particolare all'evoluzione della disciplina della pianificazione del territorio e dei trasporti negli ultimi 15 anni. Ne è emersa la centralità del trasporto pubblico e della mobilità lenta, quali elementi di primo piano per la soluzione dei problemi viari negli agglomerati. Inoltre i PA esigono un grado di affinamento e di concretezza maggiore rispetto ai PRT e ai COT.

Sulla base dell'esperienza acquisita, il Cantone e le CRT hanno accolto favorevolmente la nuova politica della Confederazione presentando, entro la prima scadenza di fine 2007, i PA del Luganese (PAL) e del Mendrisiotto (PAM) e annunciando l'inoltro dei PA per gli agglomerati di Bellinzona e Locarno entro fine 2011.

In queste due regioni l'allestimento dei PA costituisce di fatto anche l'aggiornamento dei PRT (Piano regionale dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia, PTLVM, rispettivamente Piano regionale dei trasporti del Bellinzonese, PTB). Possiamo quindi parlare di Piani regionali dei trasporti di "seconda generazione".

Tanto i PA, quanto i PRT e i COT, sono strumenti di tipo programmatico. A differenza degli strumenti della pianificazione territoriale (per esempio il Piano direttore e i Piani regolatori), che esplicano effetti vincolanti dal profilo giuridico per gli enti pubblici e privati sulla base di una specifica procedura di adozione stabilita dalla legge (LALPT), gli strumenti programmatici si fondano su una procedura di adozione più flessibile e hanno un effetto vincolante dal profilo politico generale. Sono poi le procedure specifiche per l'attuazione di ogni misura, previste dalle leggi settoriali (in funzione del tipo di misura), a stabilirne la vincolatività a tutti gli effetti.

È per questo che i contenuti con rilevanti effetti territoriali dei PRT e dei COT sono già confluiti in specifiche schede di Piano direttore (PD). Analogamente, i PA, oltre a costituire un aggiornamento dei PRT, forniranno risultati la cui attuazione potrà comportare una loro integrazione nel PD.

Concetti di organizzazione territoriale degli agglomerati (COT)

Sono strumenti programmatici volti a proporre degli indirizzi di pianificazione del territorio su scala regionale, in particolare per gli agglomerati. Essi definiscono il quadro di riferimento anche per la politica dei trasporti e hanno quindi la funzione di fungere da base e di inquadrare le proposte di trasporto in un concetto di organizzazione territoriale a livello regionale.

I COT sono elaborati in parallelo ai PRT. La legislazione cantonale affida l'allestimento dei COT e dei PRT alle Commissioni regionali dei trasporti², in collaborazione con il Cantone. Le componenti rilevanti dal profilo territoriale sono integrate nel PD. I COT confluiscono nel PA.

Piani regionali dei trasporti (PRT)

Sono strumenti programmatici della pianificazione dei trasporti volti a ricercare soluzioni ai problemi della mobilità su scala regionale. Sono caratterizzati da un approccio integrato che considera l'insieme dei vettori di trasporto e vengono allestiti dalle CRT con i rispettivi Comuni. Dal 2006 tutte le regioni del Cantone dispongono di un PRT. Le componenti rilevanti dal profilo territoriale sono integrate nel PD. I PRT sono in fase di progressiva attuazione e confluiscono nel PA.

Le schede di PD sui PRT e sui COT sono complementari e, congiuntamente, riprendono i contenuti rilevanti della politica territoriale e dei trasporti per la regione di riferimento e per il relativo agglomerato.

Programma d'agglomerato trasporti e insediamento

È uno strumento della Politica federale degli agglomerati volto ad assicurare il coordinamento tra lo sviluppo dei trasporti e quello degli insediamenti. L'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE) utilizza la definizione seguente³: "Un programma d'agglomerato è uno strumento pianificatorio⁴ a lungo termine soggetto ad aggiornamento periodico. Comprende progetti e provvedimenti per l'indirizzo dello sviluppo degli insediamenti, coordinati e suddivisi per priorità secondo principi temporali e contenutistici, nonché provvedimenti infrastrutturali e gestionali dei diversi vettori di traffico di un intero spazio d'agglomerato". Il PA costituisce uno strumento in continuo aggiornamento, le cui misure hanno diversi gradi di maturazione (per essere attuate, quelle con rilevante incidenza territoriale confluiscono nel PD).

Pianificazione comprensoriale

È un metodo nato per affrontare problematiche pianificatorie con implicazioni a tutti i livelli della gestione territoriale. Affronta dunque non solo i temi dei trasporti e degli

3

insediamenti ma anche quelli della protezione dell'ambiente, della natura e del paesaggio, delle discariche e dei siti contaminati, ecc. Il Piano comprensoriale del Piano di Magadino è un primo esempio di questo tipo di pianificazione, volta a conseguire un riordino dell'organizzazione territoriale del comprensorio. I risultati di questa pianificazione confluiscono nel PD.

Progetti urbanistici (PU)

Nell'ambito dell'elaborazione dei COT sono pure identificate delle aree importanti per le quali è opportuno promuovere una progettazione urbanistica su una scala più dettagliata. L'iniziativa e il ruolo dei Comuni interessati risulta in questi casi centrale. Questi progetti vengono condotti sulla base degli indirizzi generali stabiliti nel COT, rispettivamente nel PD. Ad esempio nel Luganese, su iniziativa dei Comuni coinvolti, sono stati allestiti Progetti urbanistici (PU) quali il Nuovo Quartiere di Cornaredo (NQC) e quello di Besso/Massagno ("Città Alta") ed altri sono in elaborazione per il Pian Scairolo e il quartiere Vedeggio. Nel Mendrisiotto è in corso quello del comparto Rancate-Valera. Nel Sopraceneri sono allo studio due progetti: uno a Castione (zona industriale), l'altro a Tenero (Cartiera). La progettazione urbanistica prefigura l'elaborazione di varianti di PR comunali o intercomunali.

² Legge sul coordinamento pianificatorio e finanziario in materia di infrastrutture e di servizi di trasporto, del 12.3.1997 / Regolamento sull'organizzazione ed il funzionamento delle Commissioni regionali dei trasporti, del 10.7.2001

³ Fonte: www.aren.admin.ch/themen/agglomeration/00626/index.html?lang=it

⁴ Nella terminologia adottata a livello cantonale, in ambito territoriale il termine di strumento pianificatorio è ristretto agli strumenti previsti dalla legislazione sulla pianificazione territoriale (in particolare dalla LALPT). Il PA è per contro definito strumento programmatico poiché non vincolato alla stessa legge. Nella definizione dell'ARE il termine strumento pianificatorio viene utilizzato con un'accezione più ampia.

3. Situazione iniziale e prospettive per l'elaborazione dei Programmi d'agglomerato del Bellinzonese e del Locarnese



3.1 Situazione iniziale

Il PRT del Bellinzonese (PTB) è stato approvato nel 1998. La relativa scheda di PD è stata adottata dal Consiglio di Stato nel 1999 e approvata dal Consiglio federale nel 2003. Alcuni interventi sono stati attuati nel corridoio centrale Giubiasco-Arbedo; altre misure sono in via di progettazione (ponte Giubiasco-Sementina e semisvincolo di Bellinzona, nodo di Castione). Ulteriori temi esigono una rielaborazione alla luce degli sviluppi intercorsi dopo la loro approvazione (trasporti pubblici, mobilità lenta).

Un primo documento preparatorio per l'allestimento del COT dell'agglomerato bellinzonese (COTAB) è stato elaborato nell'ambito della revisione in corso del PD⁵.

Esso va approfondito e consolidato dalla CRTB, cui compete l'elaborazione della proposta finale.

Il PRT del Locarnese e Vallemaggia (PTLVM) è stato approvato nel 1995. La relativa scheda di PD è stata adottata dal Consiglio di Stato nel 2003 e approvata dal Consiglio federale nel 2005.

Le misure principali e prioritarie sono state attuate; parecchie non hanno richiesto un inserimento nel PD.

Il COT dell'agglomerato locarnese (COTALoc) è stato elaborato nel 2006/07 dalla CRTLV in collaborazione con il Cantone. L'integrazione nel nuovo PD è in corso. Alla scheda è stata attribuita la categoria *Dato acquisito* (Da) poiché gli indirizzi previsti sono maturi per essere tradotti negli atti pianificatori su scala locale oppure per essere approfonditi tramite progetti urbanistici.

Oltre a questi strumenti, occorrerà tener conto della scheda di PD sul Piano comprensoriale del Piano di Magadino. Questa scheda (adottata dal CdS nel 2001 e approvata dalla Confederazione nel 2005) copre infatti un'area che interessa entrambi i PA.

3.2 Prospettive

Considerate le similitudini tra i PA e i PRT/COT, è possibile continuare il lavoro iniziatosi negli anni '80 con i PRT/COT attraverso i PA. La pianificazione dello sviluppo degli insediamenti e della mobilità negli agglomerati verrà quindi condotta in futuro nell'ambito dell'elaborazione e aggiornamento dei PA.

Il necessario consolidamento del COT del Bellinzonese, rispettivamente l'aggiornamento del PTB, potranno dunque essere svolti nell'ambito dell'elaborazione del PA del Bellinzonese, che sarà condotto dalla CRTB.

Il COTALoc e il PTLVM fungeranno da punto di partenza per l'elaborazione del PA del Locarnese.

Le risultanze dei due PA porteranno, se necessario, all'aggiornamento delle schede di PD sul Bellinzonese, sul Locarnese e sul Piano di Magadino.

⁵ È stata svolta con la prima tappa della procedura di adozione ai sensi dell'art. 15 della Legge cantonale di applicazione della Legge federale sulla pianificazione del territorio (LALPT) relativa alla consultazione per informazione e partecipazione. Alla scheda è stata attribuita la categoria di Risultato intermedio (Ri).

4. Perimetri del PAB e del PALoc

La LFIT prevede che la Confederazione possa erogare contributi per le misure volte a migliorare le infrastrutture di traffico nelle città e negli agglomerati (art. 1). L'estensione degli agglomerati è stabilita dall'Ufficio federale di statistica (UST) sulla base di diversi criteri legati al territorio, alla popolazione e alla mobilità.

Nell'elaborazione dei programmi d'agglomerato, la Confederazione si riferisce a questi perimetri, pur lasciando un margine di manovra per il loro adattamento. Tuttavia il finanziamento federale è limitato al perimetro dell'agglomerato così come definito dall'UST.

Il perimetro del PAB riprende sostanzialmente quello del PTB e include i seguenti Comuni:

Arbedo-Castione	Giubiasco	Moleno	Sant'Antonio
Bellinzona	Gnosca	Monte Carasso	Sementina
Cadenazzo	Gorduno	Pianezzo	
Camorino	Gudo	Preonzo	
Claro	Lumino	Sant'Antonino	

Il perimetro del PALoc include i seguenti Comuni:

Ascona	Contone	Magadino	Ronco S/Ascona
Avegno-Gordevio	Gordola	Maggia	Tegna
Brione S/Minusio	Intragna	Mergoscia	Tenero-Contra
Brissago	Lavertezzo	Minusio	Verscio
Cavigliano	Locarno	Muralto	
Cugnasco-Gerra	Losone	Orselina	





Nello stabilire i perimetri per il PAB e il PALoc sono state effettuate le seguenti considerazioni:

a) per il PAB:

- I Comuni di Moleno, Preonzo e di Claro fanno parte della CRT della Regione Tre Valli, ma sono inseriti anche nel PAB poiché, secondo i criteri dell'UST, sono parte dell'agglomerato del Bellinzonese;
- Moleno e Sant'Antonio sono inseriti nel PAB poiché già compresi nel perimetro del COTAB in ragione delle relazioni con gli altri Comuni dell'agglomerato.

b) per il PALoc:

- Il Comune di Contone, che in base ai criteri dell'UST fa parte dell'agglomerato di Bellinzona, è inserito nel PALoc poiché è stato finora rappresentato nella CRTLV (e non nella CRTB) ed ha inoltre votato l'aggregazione con Magadino e gli altri Comuni del Gambarogno;
- I Comuni di Brissago e di Mergoscia (già considerati nel COTALoc), unitamente a quelli di Maggia e Avegno-Gordevio, sono integrati nel perimetro del PALoc in quanto parte dell'agglomerato ai sensi dell'UST.

Il PRT del Locarnese (PTLVM) comprende territori che non sono parte integrante dell'agglomerato (Centovalli, Onsernone, Vallemaggia, Verzasca e Gambarogno): l'allestimento del PA li integrerà comunque nel progetto nell'ottica di un aggiornamento del PTLVM.

5. Metodologia e contenuti del PAB e del PALoc

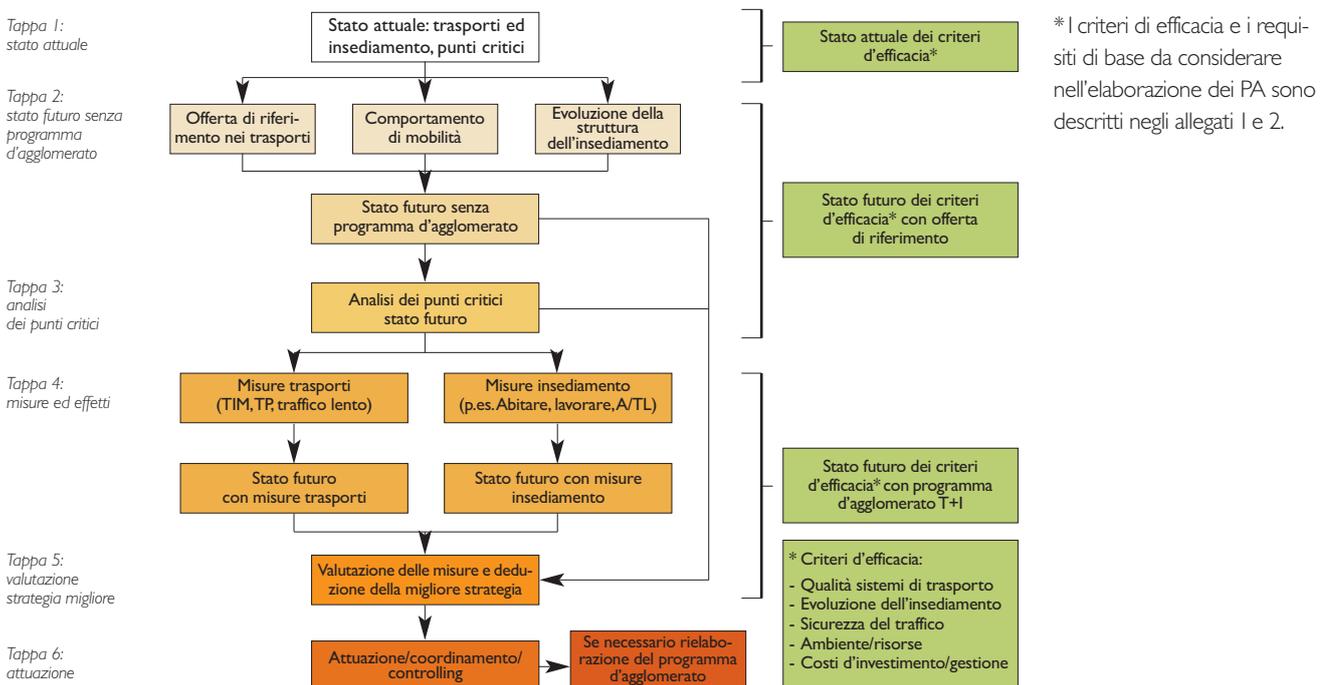
5.1 Metodologia

L'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE) ha pubblicato le direttive per l'elaborazione e la valutazione dei PA. La metodologia di elaborazione e i criteri di valutazione dei PA sono definiti in particolare nel documento: "Programmi d'agglomerato, parte trasporti e insediamento: criteri di valutazione – Manuale di applicazione", 2006.

L'allestimento del PA avviene a tappe e deve soddisfare sei requisiti di base di carattere generale (cfr. allegato 1).

Dapprima è condotta un'analisi dello stato attuale dell'organizzazione territoriale (insediamento e trasporti) volta a far emergere i punti critici (alcuni elementi importanti da considerare nell'analisi sono elencati nell'allegato 3); segue la definizione dello scenario futuro senza le misure del PA (trend); l'analisi dei punti critici dello stato futuro rappresenta poi la base per l'identificazione delle misure che, nel loro complesso, condurranno verso uno scenario territoriale e dei trasporti auspicato. Le singole proposte e il complesso del PA devono essere vagliati dal profilo dell'efficacia (cfr. allegato 2): il grado di quest'ultima in relazione ai costi costituisce l'elemento fondamentale per la valutazione globale del PA e per la definizione del tasso di contribuzione della Confederazione.

La metodologia e le tappe per l'elaborazione del PA sono raffigurate qui di seguito:



5.2 Misure

Il PA deve contenere misure specifiche (cfr. "Tappa 4" dello schema precedente) per il settore della mobilità e per quello degli insediamenti.

A titolo esemplificativo elenchiamo qui di seguito alcune possibili misure per la mobilità:

- **mobilità pedonale**: creazione di una rete di percorsi sicuri e attrattivi, messa in sicurezza dei percorsi casa-scuola e di passaggi pedonali, zone d'incontro o zone 30, moderazioni del traffico;

- **mobilità ciclabile:** eliminazione dei punti pericolosi, creazione di percorsi casa-scuola, corsie e piste ciclabili, circolazione nei due sensi per le biciclette in strade di quartiere a senso unico, attraversamenti di strade principali in parallelo ai passaggi pedonali, segnaletica specifica, posteggi per biciclette;
- **trasporto pubblico:** aumento delle corse, orario cadenzato, migliori coincidenze, percorsi diretti, corsie preferenziali, nuove fermate, veicoli più moderni, sistemi di informazione, fasi prioritarie ai semafori;
- **traffico individuale motorizzato:** misure di moderazione, modifiche della gerarchia stradale, gestione semaforica, informazione in tempo reale, misure per la dissuasione del transito attraverso i quartieri, riqualifica di strade di attraversamento nelle località;
- **stazionamento:** tariffe dei posteggi differenziate, riduzione dei parcheggi per pendolari, P+R nelle stazioni ferroviarie, sistema informativo;
- **gestione e telematica dei trasporti:** segnaletica variabile, semafori centralizzati, gestione sovracomunale delle reti.

La mobilità pedonale e ciclabile è un tema cui la Confederazione accorda molta importanza. In quest'ottica, i PA del Bellinzonese e del Locarnese dovranno definire particolari misure in questo campo, finora non sufficientemente approfondito. Al riguardo la Confederazione ha elaborato un documento specifico che fornisce utili indicazioni.⁶

⁶ Confederazione svizzera, Ufficio federale delle strade, 2007. *Il traffico lento nei progetti d'agglomerato. Linee guida.*
www.astra.admin.ch/themen/langsamverkehr/00483/index.html?lang=it

Le misure per l'insediamento mirano a un adeguato coordinamento con i trasporti, in particolare quelli pubblici, e a una maggiore densità abbinata a un'elevata qualità. Possono essere menzionate a titolo esemplificativo:

- **promozione dello sviluppo verso l'interno:** densificazione degli insediamenti in funzione del livello di servizio del trasporto pubblico, riconversione e riqualifica urbanistica di aree dismesse o degradate, creazione di nuove fermate del trasporto pubblico, limitazione delle residenze secondarie;
- **promozione della gestione dei luoghi "strategici" o problematici:** stazioni, poli di sviluppo, aree problematiche come quelle con grandi generatori di traffico (GGT), zone soggette a importanti trasformazioni, superfici dismesse;
- **contenimento dell'urbanizzazione diffusa:** blocco di futuri azzonamenti nelle parti più periferiche, valutazione di possibili compensi attraverso dezonamenti, condizioni restrittive per i grandi generatori di traffico;
- **promozione della qualità urbana:** progetti urbanistici, pianificazione particolareggiata, valorizzazione o creazione di spazi pubblici di qualità, promozione di parchi urbani, conservazione dei beni culturali;
- **promozione della qualità del paesaggio:** verde urbano, rapporto del costruito con la morfologia e con la storia degli insediamenti;
- **compensazione dei vantaggi-svantaggi** che derivano dalla pianificazione urbanistica e del traffico (tra proprietari e Ente pubblico o tra Comuni diversi).

Ogni misura dovrà essere descritta ed essere corredata dalle seguenti informazioni:

- stato d'avanzamento
- scadenze di realizzazione
- costo
- ripartizione dei costi, esclusa la parte a carico della Confederazione
- fonte di finanziamento
- ente responsabile

5.3 Valutazione del PA

Il PA deve dimostrare che la sua realizzazione migliora la situazione relativamente all'evoluzione degli insediamenti, della mobilità e delle condizioni ambientali. L'efficacia di ogni misura va valutata sulla base di criteri definiti e del rapporto costi/benefici.

Le misure vengono poi suddivise in tre liste:

- lista A: misure con un rapporto costi/benefici ottimo o buono e che sono pronte per la realizzazione nei quattro anni successivi alla presentazione del PA (2011);
- lista B: misure la cui realizzazione non è prevista nei quattro anni successivi alla presentazione del PA e il cui rapporto costi/benefici risulta solo sufficiente;
- lista C: misure non realizzabili prima di otto anni o il cui rapporto costi/benefici risulta (ancora) troppo debole.

L'efficacia va valutata tramite i criteri definiti dalla Confederazione (vedi allegato 2). Per ogni criterio va descritta e quantificata la situazione di partenza (scenario di riferimento), quella dell'evoluzione tendenziale al 2020 (scenario trend, senza realizzazione del PA) e infine la situazione futura con le misure previste dal PA (scenario obiettivo). Il miglioramento riscontrato tra l'evoluzione tendenziale e quella determinata dall'attuazione delle misure permette di stabilire l'efficacia delle stesse (ogni singola misura è valutata per il suo apporto all'insieme del PA).

Le misure di carattere gestionale-organizzativo (per es. gestione della mobilità, politica dello stazionamento, misure relative agli insediamenti) non vengono finanziate dal Fondo; esse assumono tuttavia grande importanza per il loro apporto al raggiungimento degli obiettivi e possono perciò essere determinanti per il giudizio complessivo e dunque per l'ottenimento del contributo della Confederazione per le misure infrastrutturali.

In funzione dei costi complessivi e del rapporto costi/benefici viene determinato il contributo della Confederazione (al massimo del 50%), che è valido per l'insieme del PA: tutte le misure infrastrutturali con una buona efficacia (liste A e B) sono perciò finanziate in egual misura.

Affinché ogni singola misura contenuta nei PA possa essere sottoposta a piena valutazione, deve aver raggiunto un grado di approfondimento idoneo all'esame tramite i criteri di efficacia: più le misure sono mature, più precisa potrà essere la valutazione. Le misure con un grado di approfondimento debole, non potendo venir valutate, non contribuiscono quindi a migliorare l'efficacia complessiva del PA.

Il PA è uno strumento in continua evoluzione; il grado di elaborazione delle misure può dunque aumentare a tappe grazie a successivi miglioramenti. Considerato che l'obiettivo primario è di arrivare nel 2011 con PA che riscuotano il massimo interesse da parte della Confederazione, è fondamentale approfondire per tempo e in grado sufficiente tutte le misure importanti.

6

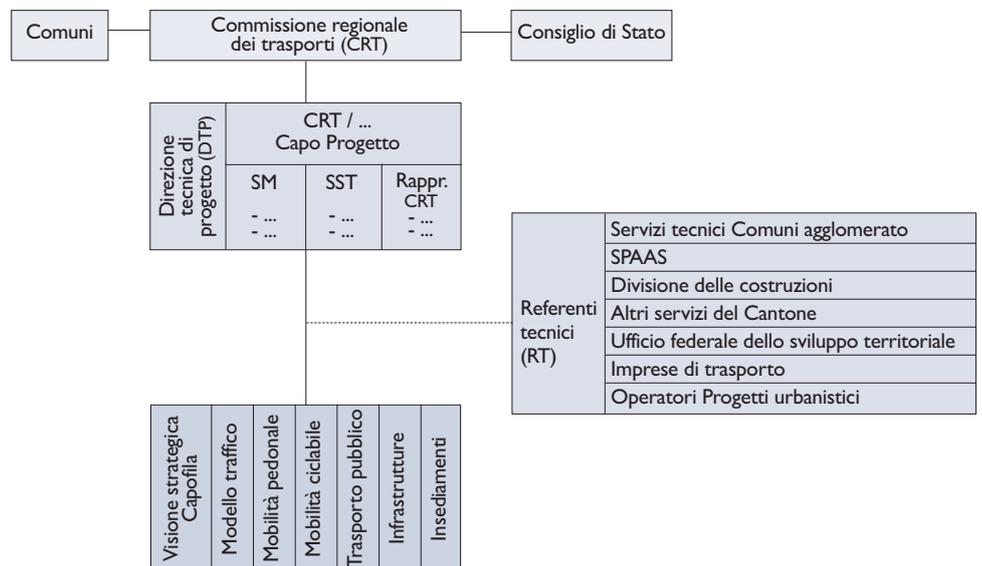
6. Organizzazione, scadenario e finanziamento dei PA

6.1 Organizzazione

La Legge cantonale sul coordinamento pianificatorio e finanziario in materia di infrastrutture e di servizi di trasporto delega alle CRT la competenza e il compito di elaborare i PRT e i COT. Su questa base le CRT, con il supporto di mandati esterni, allestiranno, in collaborazione con il Dipartimento del territorio (DT) (in particolare Sezione della mobilità, SM, e Sezione dello sviluppo territoriale, SST), il proprio PA secondo un dettagliato programma di lavoro da definire in modo tale da permetterne la conclusione entro fine 2011.

La figura seguente presenta l'organigramma-tipo per l'elaborazione dei PA del Bellinzonese e del Locarnese.

Organizzazione di progetto



La Direzione tecnica di progetto (DTP) è composta dal capoprogetto (delegato dalla CRT), coadiuvato da due rappresentanti della SM, due della SST e dai delegati della CRT. Essa ha il compito principale di guidare il lavoro dei mandatari garantendo il rispetto delle scadenze, dei costi e dei contenuti di ogni mandato. La DTP riferisce direttamente alla CRT e, tramite essa, ai Municipi, al Dipartimento del territorio e al Consiglio di Stato.

Le CRT possono eventualmente attribuire a un loro gruppo più ristretto il compito di seguire più da vicino la Direzione tecnica di progetto.

In funzione dell'avanzamento del lavoro potranno essere coinvolti dalla DTP referenti tecnici (RT) nei servizi tecnici comunali, negli altri servizi del DT, presso l'Ufficio federale dello sviluppo territoriale e le imprese di trasporto.

L'elaborazione del PA viene affidata a specialisti di diversi ambiti: uno di loro assumerà il ruolo di coordinatore e capofila. La composizione del gruppo sarà definita dalla CRT in accordo con il Dipartimento del territorio. I mandati saranno assegnati dal Consiglio di Stato.

Per ogni PA è prevista la collaborazione di specialisti nei seguenti ambiti:

- sviluppo territoriale (urbanistica, pianificazione)
- mobilità pedonale
- mobilità ciclabile
- trasporto pubblico
- reti e infrastrutture stradali (incluse le valutazioni con il modello del traffico)
- impatto ambientale (calcolo delle emissioni inquinanti, studio di impatto generale)



6.2 Scadenziario

Sulla base delle scadenze stabilite dalla Confederazione il programma si struttura come segue:

PAB / PALoc	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Elaborazione e consegna da parte di CRT e Cantone										
Esame del PA e decisioni da parte della Confederazione										
Accordo e convenzione con la Confederazione										
Realizzazione delle misure e erogazione dei contributi										
Procedura di aggiornamento del Piano direttore										

La consegna dei PA deve avvenire entro il 31.12.2011. Dopo la valutazione da parte della Confederazione, il finanziamento delle opere sarà attivato a partire dal 2015.

Durante le diverse fasi di elaborazione dei PA andranno previsti momenti di consultazione dei Comuni, degli altri enti coinvolti, delle associazioni e della popolazione, nonché di verifica dell'avanzamento del progetto con l'Ufficio federale dello sviluppo territoriale.

⁷ Secondo i disposti della LALPT (art. 15 cpv. 2):
"Nel corso dell'allestimento del progetto di Piano direttore devono essere consultati i Comuni e le regioni, assegnando loro un termine per presentare osservazioni o proposte pianificatorie. La consultazione può svolgersi nell'ambito di analoghe procedure previste da leggi settoriali ed anche essere delegata ad altri enti."

L'informazione e la consultazione della popolazione, stabilite anche nella procedura di aggiornamento del Piano direttore, avverranno contemporaneamente alle consultazioni previste durante l'allestimento del Programma d'agglomerato.⁷

Una volta approvato dalla CRT, il PA verrà adottato dal Consiglio di Stato, al quale compete la presentazione e la discussione dello stesso con la Confederazione.

6.3 Finanziamento

La Legge cantonale sul coordinamento pianificatorio e finanziario in materia di infrastrutture e servizi di trasporto del 22 maggio 1997 (LCPF) costituisce il quadro normativo di riferimento anche per l'elaborazione dei PA. Questa legge ha pure lo scopo di unificare i sistemi di finanziamento previsti dalle leggi sulle strade, sui trasporti pubblici e sui percorsi pedonali e sentieri.

La LCPF prevede che le spese per l'elaborazione degli studi (nel caso specifico del programma d'agglomerato) e per la realizzazione delle opere siano assunte dal Cantone e dai Comuni, dedotti gli eventuali sussidi della Confederazione e le partecipazioni di terzi. I Comuni dei comprensori interessati sono tenuti a contribuire a tali spese fino ad un massimo del 50%. La quota a carico dei Comuni sarà stabilita nell'ambito dell'allestimento del messaggio per lo stanziamento del credito necessario per lo studio.

La Confederazione non partecipa alle spese per l'elaborazione dei programmi d'agglomerato; sostiene finanziariamente la loro realizzazione se le opere e le misure previste soddisfano i criteri d'efficacia.

Il costo per l'elaborazione dei programmi d'agglomerato sarà pertanto assunto dal Cantone e dai Comuni. Cantone, Commissioni regionali dei trasporti e Comuni si accorderanno per la ripartizione del finanziamento prima dell'approvazione del messaggio per la richiesta del credito da parte del Consiglio di Stato.

I Comuni fisseranno autonomamente le modalità di ripartizione della quota a loro carico tramite la CRT.

7. I programmi d'agglomerato e gli strumenti della pianificazione territoriale

7.1 Relazione tra i PA e il Piano direttore

Secondo la legislazione federale⁸ il cofinanziamento del traffico d'agglomerato presuppone l'allestimento di un Programma d'agglomerato e la sua conformità con il Piano direttore cantonale.

L'integrazione nella pianificazione direttrice cantonale dei contenuti dei PA garantisce dunque la conformità territoriale delle infrastrutture di traffico con rilevanti effetti territoriali.

Inoltre questa integrazione promuove l'attuazione di misure volte a gestire l'evoluzione degli insediamenti ed eventuali ulteriori misure accompagnatorie coordinate con gli interventi nell'ambito dei trasporti.

Le misure infrastrutturali rilevanti dal profilo territoriale devono essere iscritte nel Piano direttore e approvate dal Consiglio federale prima della conclusione della specifica convenzione con il Cantone in cui si stabiliscono le modalità per la gestione dei contributi federali.

Le misure della lista A, di cui si è detto al punto 5.2, devono presentare lo stato di coordinamento "Dato acquisito"⁹, quelle della lista B almeno lo stato "Risultato intermedio". Le convenzioni dovranno essere sottoscritte entro il 2013.



Rapporto Piano direttore cantonale – programma d'agglomerato¹⁰

Come illustrato al capitolo 3.1, i contenuti rilevanti dal profilo territoriale dei PRT e dei rispettivi COT sono già stati integrati nel Piano direttore cantonale, che è in fase di revisione. Le schede sui PRT e sui COT nonché la scheda sul Piano comprensoriale del Piano di Magadino figurano tra quelle che rimarranno in vigore anche dopo la conclusione della revisione.¹¹

Il nuovo PD e le sue schede di coordinamento saranno ordinati secondo una struttura caratterizzata dalla suddivisione in quattro ambiti: Patrimonio, Rete urbana, Mobilità e Vivibilità. Le schede sui PRT fanno parte dell'ambito Mobilità, quelle sui COT e sui Piani comprensoriali dell'ambito Rete urbana.

Considerato che la pianificazione regionale dei trasporti e dello sviluppo territoriale avverrà tramite i Programmi d'agglomerato, le esigenze della Confederazione in materia di integrazione dei PA nel PD sono già parzialmente adempiute, nella misura in



⁸ Legge federale del 22 marzo 1985 concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata (LUMin), art. 17.

⁹ Il grado "Dato acquisito" (Da) concerne attività già consolidate, le Autorità sono obbligate ad adottare le misure definite dalle schede; il grado "Risultato intermedio" (Ri) concerne attività non ancora consolidate ma che hanno raggiunto un certo grado di approfondimento.

¹⁰ ARE, Progetti d'agglomerato. Linee guida. Versione provvisoria per la fase pilota. Berna, 11 novembre 2002, cap. III.1, pp. 19.

¹¹ A tutt'oggi è stata approvata la parte strategica (gli obiettivi pianificatori, giugno 2007) e, per quanto riguarda le schede e la cartografia, è stata effettuata la procedura di informazione, consultazione e partecipazione ai sensi dell'art. 15 LALPT.

cui il PTB e il PTLVM sono già iscritti nel PD e le relative schede sono state adottate dalla Confederazione.

A conclusione dell'elaborazione del PA del Locarnese e del Bellinzonese, le schede di PD sul PTB, sul PTLVM, sul COTAB, sul COTALOC e sul Piano comprensoriale del Piano di Magadino, se necessario, verranno aggiornate sulla base dei PA medesimi.

7.2 Relazione tra i PA e i Piani regolatori

Conformemente ai disposti della Legge federale sulla pianificazione territoriale (LPT) e della Legge di applicazione cantonale (LALPT), il Piano direttore vincola le autorità e le Regioni. Pertanto i Piani regolatori (ma anche i Piani di utilizzazione cantonali) in contrasto con i disposti del PD dovranno esservi uniformati entro un termine stabilito dal Piano direttore stesso. È quindi possibile che i PA comportino degli adeguamenti dei PR.



8. Allegati

Allegato I Requisiti di base (RB)

(da: "Istruzioni per l'esame e il cofinanziamento dei programmi d'agglomerato", ARE 2005)

RB1: Garanzia della partecipazione

Il PA è elaborato dalle CRT unitamente al Cantone (DSTM). Nella CRT sono rappresentati i Comuni coinvolti nel PA: essi hanno la competenza per formulare proposte pianificatorie. Le regole di funzionamento della CRT prevedono una o più fasi di consultazione con relativi rapporti. Pure la procedura di PD, che consolida gli aspetti territorialmente rilevanti precisando l'iter attuativo, garantisce la partecipazione.

RB2: Valutazione e definizione dell'ente responsabile.

La CRT decide d'intesa con il Cantone; i Comuni interessati attuano le misure e provvedono al loro finanziamento con l'aiuto del Cantone. Gli aspetti territorialmente rilevanti sono consolidati nel PD.

RB3: Analisi dello stato attuale e futuro tenendo conto dell'evoluzione dell'insediamento, del TIM, del TP e del trasporto pedonale e ciclistico

Il PA dovrà analizzare in modo relazionale gli aspetti dell'insediamento e quelli della mobilità in tutte le loro manifestazioni.

RB4: Ponderazione di tutti i campi di misure

L'elaborazione degli scenari e la scelta di quello di riferimento dovranno avvenire sulla base di una valutazione complessiva.

RB5: Indicazione trasparente degli effetti e dei costi

Analisi dell'efficacia, dei costi e della strategia migliore relativamente allo scenario pianificatorio di sviluppo.

RB6: Garanzia dell'attuazione e del controlling

L'integrazione nella pianificazione cantonale è garantita attraverso il PD, che stabilisce pure il carattere vincolante e le misure collaterali al di fuori del perimetro ristretto di agglomerato. Il PA deve indicare come si intende monitorare l'avanzamento dei lavori e il raggiungimento degli obiettivi. Il controlling è effettuato tramite i criteri di efficacia.

Allegato II Criteri di efficacia (CE)

(da: "Istruzioni per l'esame e il cofinanziamento dei programmi d'agglomerato", ARE 2005)

CEI: Miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto

1. Tempi di viaggio TP:

Quanto contribuiscono le misure (pacchetti di misure) del programma d'agglomerato ad accelerare i TP?

2. Qualità nei TP:

Quanto contribuiscono le misure (pacchetti di misure) del programma d'agglomerato ad aumentare la qualità dei TP?

3. Situazione relativa alla congestione del traffico stradale:

Quanto contribuiscono le misure (pacchetti di misure) del programma d'agglomerato a ridurre in modo durevole i problemi di capacità nella rete stradale e ad aumentare/mantenere la funzionalità della stessa?

4. Raggiungibilità:

Quanto contribuiscono le misure (pacchetti di misure) del programma d'agglomerato a migliorare la raggiungibilità o l'accesso ai poli "lavoro" e "abitazione"?



5. Intermodalità:

Quanto contribuiscono le misure (pacchetti di misure) del programma d'agglomerato ad aumentare l'attrattiva delle vie intermodali?

6. Qualità nel traffico pedonale e ciclistico:

Quanto contribuiscono le misure (pacchetti di misure) del programma d'agglomerato a migliorare l'offerta nel traffico pedonale e ciclistico?

CE2: Promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti

1. Concentrazione di attività nei centri d'insediamento

Quanto contribuiscono le misure (pacchetti di misure) del programma d'agglomerato a far sì che la popolazione, i posti di lavoro e, in particolare, gli impianti a forte affluenza siano ubicati principalmente nei centri d'insediamento e di sviluppo?

2. Urbanistica e qualità della vita:

Quanto contribuiscono le misure (pacchetti di misure) del programma d'agglomerato a valorizzare la qualità urbanistica e a migliorare la qualità di vita?

3. Effetto di separazione delle infrastrutture di traffico negli insediamenti:

Quanto contribuiscono le misure (pacchetti di misure) del programma d'agglomerato a ridurre l'effetto di separazione prodotto dalle infrastrutture di traffico negli insediamenti?

CE3: Aumento della sicurezza del traffico

1. Aumento generale della sicurezza del traffico

Quanto contribuiscono le misure (pacchetti di misure) del programma d'agglomerato (p. es. gestione del traffico, assetto dell'area del traffico, adeguamenti della rete) a ridurre la frequenza degli incidenti (tenendo conto del numero di morti e feriti e dei danni materiali)?

CE4: Riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse

1. Inquinamento fonico ferrovia e strada:

Quanto contribuiscono le misure (pacchetti di misure) del programma d'agglomerato a ridurre l'inquinamento fonico stradale e ferroviario (differenziato a seconda del numero di persone interessate)?

2. Inquinamento atmosferico:

Quanto contribuiscono le misure (pacchetti di misure) del programma d'agglomerato a ridurre l'inquinamento atmosferico (PM10, NOx, ozono)?

3. Clima / emissioni di CO2:

Quanto contribuiscono le misure (pacchetti di misure) del programma d'agglomerato a ridurre le emissioni di CO2 e le altre emissioni rilevanti per il clima?

4. Consumo di superficie:

Qual è la superficie interessata dalle misure (pacchetti di misure) del programma d'agglomerato? Quanto le misure (pacchetti di misure) del programma d'agglomerato contribuiscono a ridurre o a frenare l'occupazione delle superfici?

5. Effetto di frammentazione di aree paesaggistiche:

Qual è il contributo fornito dalle misure (pacchetti di misure) del programma d'agglomerato in relazione al mantenimento, alla rivalutazione e alla creazione di elementi d'interconnessione vicini agli spazi naturali?

Allegato III Elementi da considerare nell'analisi

I. Insediamenti e territorio

I.1 Strutture

Struttura degli insediamenti (centri, nodi mobilità, assi, funzioni, compresa quella turistica), aree ricreative, geomorfologia, ecc.

Discussione di possibili scenari futuri.

Dinamica demografica secondo i diversi comprensori e le classi di età.

Accessibilità con mezzi di trasporto per la popolazione e per i posti di lavoro.

I.2 Riserve, potenziale e urbanizzazione

Localizzazione delle riserve edificabili e potenziale di sviluppo verso l'interno:

- riserve di terreni e riserve di utilizzazione

- aree dismesse

Rapporto tra le riserve edificabili e gli scenari di sviluppo (popolazione, posti di lavoro, turismo).

Localizzazione dei grandi generatori di traffico e dei poli di sviluppo e rapporto con le normative. Eventuale relazione con il grado di urbanizzazione.

Livelli di servizio dei TP con le zone edificabili e non.

Stato dell'urbanizzazione e possibilità di dezonamento.

I.3 Ambiente paesaggio, urbanistica

Localizzazione dei conflitti (emissioni foniche e atmosferiche) e relazione con il Piano di risanamento dell'aria.

Analisi del paesaggio e del suo sviluppo auspicato (parchi, spazi liberi tra gli insediamenti, ecc.)

Localizzazione dei punti critici dal profilo urbanistico.

I.4 Progetti urbanistici

Fare il punto sui contenuti e sul grado di maturazione dei progetti urbanistici attivi.

Possibilità di inserimento dei progetti attivi negli scenari del PA e nelle misure.

2. Trasporto individuale motorizzato

Flussi di traffico e relazioni da/per/interno/transito. Soprattutto da/per la zona centrale.

Evoluzione della domanda (punti di conteggio).

Domanda di traffico secondo gli scopi degli spostamenti.

Offerta e tariffe dei parcheggi pubblici e privati (inclusi i GGT).

Localizzazione delle zone (in prossimità dei collegamenti autostradali e non) con regolare formazione di code stradali e identificazione delle cause.

3. Trasporto pubblico

Rapporto modale generale e secondo gli assi di percorrenza.

Rete dei TP e carico (rappresentazione grafica).

Sviluppo della domanda a dipendenza del mezzo pubblico di trasporto.

Relazioni principali tra TP e TL.

Localizzazione delle principali zone con problemi di capacità (infrastruttura e servizio) attuale e probabile.

Localizzazione di zone edificate mal servite dal TP.

Localizzazione dei punti deboli dei TP.

4. Traffico lento e mobilità combinata

Localizzazione dei punti deboli di interscambio modale (TP-TP;TIM-TP;TL-TP).
Stato attuale del TL: piste ciclabili e relazioni con gli itinerari nazionali e cantonali, percorsi pedonali.

Localizzazione dei punti deboli del TL (conflitti con TIM o pedoni, posteggi, qualità dell'offerta).

Documentazione:

- ARE 2001: Politica degli agglomerati della Confederazione
<http://www.aren.admin.ch/themen/agglomeration/00695/02363/index.html?lang=it>
- ARE 2004: Programmi d'agglomerato, parte trasporti e insediamento: criteri di valutazione. Manuale di applicazione <http://www.aren.admin.ch/themen/agglomeration/00626/01680/index.html?lang=it>
- ARE 2005: Programmi di agglomerato. Manuale di applicazione. Elementi e misure ritenuti importanti.
- ARE 2007: Istruzioni per l'esame e il cofinanziamento dei programmi d'agglomerato
<http://www.aren.admin.ch/themen/agglomeration/00626/01680/index.html?lang=it>
- Confederazione svizzera. Ufficio federale delle strade. 2007. Il traffico lento nei progetti d'agglomerato. Linee guida. Documentazione sul traffico lento n. 112.
<http://www.astra.admin.ch/themen/langsamverkehr/00483/index.html?lang=it>

Bellinzonese:

- Studi Associati SA, Piano regionale dei trasporti del Bellinzonese - Rapporto finale, Commissione regionale dei trasporti del Bellinzonese, 31 marzo 1998
- Scheda 12.22 del Piano direttore sul Piano dei trasporti del Bellinzonese (PTB) – Nuova scheda M4, 1999
- Planidea SA, Sezione della pianificazione urbanistica: COTAB - Concetto di organizzazione territoriale dell'agglomerato Bellinzonese, Rapporto finale, Bellinzona 2004
- Scheda del Piano direttore sul Concetto di organizzazione territoriale dell'agglomerato Bellinzonese (COTAB) – Nuova scheda R4, 2008

Locarnese:

- Synergo, Piano regionale dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia (PTLVM) - Rapporto principale + Documentazione grafica, Commissione intercomunale dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia, Marzo 1995
- Scheda 12.25 del Piano direttore sul Piano dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia (PTLVM) – Nuova scheda M2, 2003
- Studi Associati SA, Dipartimento del territorio, Commissione regionale dei trasporti (CIT) Concetto di organizzazione territoriale dell'agglomerato urbano del Locarnese, novembre 2006.
- RappTrans, Galleria Mappo-Morettina - Valutazione degli effetti sul traffico e sull'ambiente a dieci anni dall'inaugurazione, Sezione della Mobilità, 16 aprile 2007
- Scheda del Piano direttore sul Concetto di organizzazione territoriale dell'agglomerato locarnese (COTALoc) – Nuova scheda R2, 2008
- Allievi e Moro, Piano d'indirizzo degli itinerari ciclabili del Locarnese, CRT e DT, (in fase di allestimento)

Piano di Magadino:

- Dipartimento del territorio: Concetto di sviluppo del Piano di Magadino (CSPdM), 2a fase (a cura della Sezione della pianificazione urbanistica), Bellinzona, 1998
- Scheda A del Piano direttore sul Piano comprensoriale del Piano di Magadino – Nuova scheda R11, 2008

