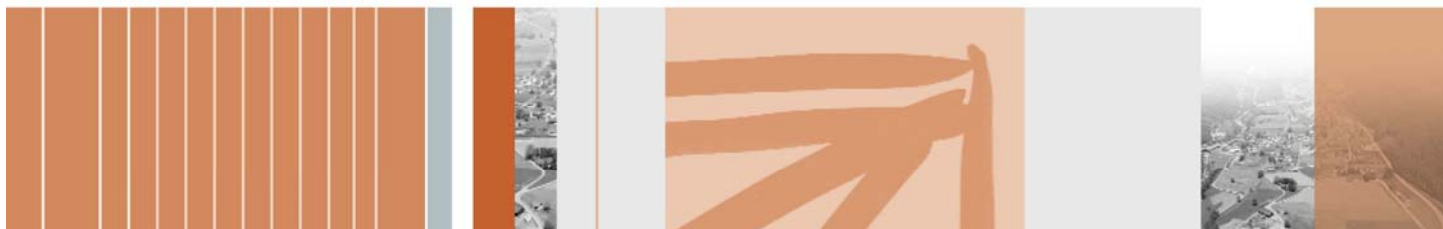




Repubblica e Cantone Ticino  
Consiglio di Stato



Piano direttore  
cantonale



Piano direttore cantonale  
Programma d'agglomerato del Locarnese di II generaz.

## Proposte di modifiche del Piano direttore

novembre 2013

Consultazione ai sensi dell'art. 11 Lst

Contenuto

Scheda R/M 2 Agglomerato del Locarnese

**Editore**

Dipartimento del territorio

**Autore**

Sezione dello sviluppo territoriale,  
Ufficio del piano direttore

**Per ulteriori informazioni**

Sezione dello sviluppo territoriale,  
via Franco Zorzi 13, 6500 Bellinzona  
tel. +41 91 814 37 74, fax +41 91 814 44 12  
e-mail [dt-sst@ti.ch](mailto:dt-sst@ti.ch), [www.ti.ch/pd](http://www.ti.ch/pd)

© Dipartimento del territorio, 2013

## Sommario

Premessa.....	3
Scheda R/M 2 Agglomerato del Locarnese.....	4



## Premessa

Il Piano direttore cantonale (PD), rivisto globalmente negli scorsi anni, è stato adottato dal Consiglio di Stato (CdS) nel maggio del 2009. Le prime modifiche sono state apportate nel marzo del 2011 dal Gran Consiglio (GC), il quale ha deciso i ricorsi presentati contestualmente all'adozione del CdS.

Per le modifiche importanti del PD, la Legge sullo sviluppo territoriale (Lst) prevede una fase di informazione e partecipazione (o consultazione) previa all'adozione. In questa fase chiunque ha la possibilità di esprimersi.

Con il presente fascicolo il CdS pone in consultazione le modifiche delle schede R2 Concetto di organizzazione territoriale dell'agglomerato locarnese e M2 Piano regionale dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia.

I COT e i PRT, con le rispettive schede di PD, hanno costituito già dagli anni '90 una sorta di politica degli agglomerati *ante litteram* che il Cantone, insieme alle Commissioni regionali dei trasporti (CRT), ha costruito e attuato con circa un decennio di anticipo rispetto alla Confederazione. A livello cantonale è apparso pertanto ovvio inserire i Programmi d'agglomerato federali nel solco già tracciato da COT e PRT, facendo diventare i primi l'occasione per rivedere e aggiornare i secondi. È per questo che, nell'ambito della revisione del PD, le schede sui COT e sui PRT erano state aggiornate solo puntualmente. Ora, con l'integrazione nelle schede sui COT e sui PRT dei risultati dei Programmi d'agglomerato di seconda generazione, si conclude di fatto l'ultima tappa della revisione del PD.

Le modifiche in consultazione hanno pertanto il duplice scopo di:

- consolidare nel PD i provvedimenti con rilevante incidenza territoriale del Programma d'agglomerato di seconda generazione del Locarnese (PALoc);
- aggiornare completamente le schede R2 e M2, che per l'occasione vengono "fuse" in un'unica scheda rinominata R/M 2 Agglomerato del Locarnese, in modo da avvicinarsi con più chiarezza e immediatezza ai concetti introdotti con la politica federale degli agglomerati.

Il presente fascicolo è accompagnato da un Rapporto esplicativo (a parte).

Durante il periodo della consultazione, la documentazione è depositata presso i Comuni. Essa è reperibile anche all'indirizzo [www.ti.ch/pd](http://www.ti.ch/pd).

Sul sito Internet (oppure presso l'Ufficio del Piano direttore) è consultabile anche la versione in vigore di ogni scheda.

## Scheda R/M 2 Agglomerato del Locarnese (Dato acquisito) – Adattamenti e aggiornamenti

### I. Situazione

Il Programma d'agglomerato di seconda generazione del Locarnese (PALoc) è stato trasmesso all'ARE per esame alla fine del 2011. La firma della Convenzione sulle prestazioni tra Cantone e Confederazione è prevista per la fine del 2014. Per poter accedere ai sussidi federali, al momento della firma sarà necessario che PALoc e Piano direttore siano coordinati. In altre parole, le misure di rilevante incidenza territoriale contenute nel Programma d'agglomerato dovranno essere consolidate nel PD.

Le modifiche del PD derivanti dai Programmi d'agglomerato avvengono secondo i disposti della *Legge sullo sviluppo territoriale* (Lst), la quale prevede in particolare:

- l'attuale fase di consultazione (art. 11 Lst);
- la successiva adozione da parte del CdS e la pubblicazione (art. 13 Lst).

Per la firma della convenzione sulle prestazioni è pure necessario che tali modifiche siano approvate dalla Confederazione.

Le schede di Piano direttore che in passato hanno recepito e codificato le misure concepite a livello regionale dalle Commissioni regionali dei trasporti (CRT), in collaborazione con il Cantone, sono quelle sui Piani regionali dei trasporti (PRT) e sui Concetti d'organizzazione territoriale (COT); in questo caso le schede M2 PTLV e R2 COTALoc. La verifica e adeguamento del PD in base ai risultati del PALoc riguarda pertanto principalmente queste due schede.

I PRT e i COT, con le loro rispettive schede di PD, hanno costituito una sorta di politica degli agglomerati *ante litteram*, che il Canton Ticino, insieme alle CRT, ha costruito e attuato con circa un decennio di anticipo rispetto a quanto intrapreso dalla Confederazione a partire dagli anni 2000. Con l'avvento della politica federale degli agglomerati, a livello cantonale è apparso pertanto ovvio inserire i Programmi d'agglomerato nel solco già tracciato dai PRT e COT, facendo diventare i primi l'occasione per rivedere e aggiornare i secondi.

A livello di Piano direttore si è pertanto deciso di "fondere" le attuali schede M2 PTLV e R2 COTALoc, in un'unica scheda denominata "R/M 2 Agglomerato del Locarnese" (ma il discorso è identico per gli altri agglomerati), in modo da avvicinarsi con più chiarezza e immediatezza ai concetti introdotti con la nuova politica federale degli agglomerati.

Questa "fusione" ha rappresentato nel contempo l'occasione per una necessaria revisione delle schede sui PRT e sui COT, in quanto nell'ambito della revisione del PD (adottata dal CdS nel 2009) erano state aggiornate solo puntualmente in attesa della conclusione dei Programmi d'agglomerato di seconda generazione. In questo senso le modifiche in oggetto costituiscono l'ultima tappa della revisione del PD.

Oltre a riunire in un'unica scheda tutti gli elementi di un PA che necessitano di essere consolidati nel PD (limitatamente ai contenuti con rilevante incidenza territoriale), questo approccio rafforza pure l'idea di coordinamento tra mobilità e insediamenti alla base dei Programmi d'agglomerato. Inoltre, sempre allo scopo di rendere più immediata e chiara la relazione tra i PA e le nuove schede di PD sugli agglomerati, la struttura di queste ultime ripropone quella dei PA, esponendo nell'ordine lo *Scenario auspicato*, le *Strategie attuative* e le *Misure*.

I contenuti del PALoc sono già stati posti in consultazione a più riprese nel corso della sua elaborazione. In questo senso, dal profilo dei contenuti, la procedura di adattamento del PD non considera nuove misure (rispetto al Programma d'agglomerato). È però un tassello indispensabile per dimostrare l'avvenuto coordi-

namento tra PA e PD e sbloccare i sussidi federali; inoltre porta cambiamenti significativi dal profilo formale, in particolare la transizione dalle schede sui PRT e sui COT a un'unica scheda relativa all'agglomerato.

## II. Proposte di adattamenti e aggiornamenti (decisione del Consiglio di Stato del 17 ottobre 2013)

Considerata la situazione descritta al punto precedente, il Consiglio di Stato pone in consultazione ai sensi dell'art. 11 della *Legge cantonale sullo sviluppo territoriale* (Lst) le proposte di modifiche delle schede R2 Concetto di organizzazione territoriale dell'agglomerato locarnese e M2 Piano regionale dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia, per le quali si propone l'unificazione in un'unica scheda denominata R/M 2 Agglomerato del Locarnese (Dato acquisito).

Le modifiche si distinguono in:

- **adattamenti**, ovvero modifiche importanti ai sensi dell'art. 17 cpv 2 Lst e dell'art. 24 cpv 1 del *Regolamento della Legge cantonale sullo sviluppo territoriale* (RLst), che limitatamente ai provvedimenti di grado *Dato acquisito* potranno essere impugnate nella successiva fase di adozione (art. 13 Lst); **queste modifiche sono evidenziate in celeste**;
- **aggiornamenti**, ovvero modifiche minori ai sensi dell'art. 17 cpv 3 Lst e dell'art. 24 cpv 3 RLst, che possono essere oggetto di osservazioni ma non potranno essere impugnate nella successiva fase di adozione.

Gli **aggiornamenti** riguardano in particolare i seguenti aspetti:

- lo **snellimento generale dei testi descrittivi su Indirizzi e Misure** al fine di adeguarli ai nuovi standard introdotti nel 2009 con la revisione del PD, come pure a seguito dell'unificazione delle schede R2 e M2 in un'unica scheda sull'agglomerato;
- la **riorganizzazione degli Indirizzi e delle Misure** (cap. 2 e 3), sia in funzione delle novità introdotte con il PALoc, sia a seguito della nuova impostazione della scheda. In particolare, sia gli *Indirizzi* che le *Misure* presentano una struttura che richiama quella dei Programmi d'agglomerato. Il capitolo *Indirizzi* è così strutturato in *Perimetro*, *Scenario auspicato* e *Strategie*. Il capitolo *Misure* è strutturato in *Natura e paesaggio*, *Insedimenti*, *Trasporti pubblici*, *Rete viaria e stazionamento* e *Mobilità lenta*. Questa riorganizzazione ha talvolta comportato l'accorpamento di alcune misure o il loro trasferimento al capitolo sugli *Indirizzi*, ritenuto più idoneo al caso;
- il **puntuale aggiornamento** di misure consolidate nelle precedenti pianificazioni regionali;
- l'**eliminazione** delle misure di **carattere locale** e senza rilevante incidenza territoriale;
- l'**eliminazione dei gradi di priorità delle misure**, la cui definizione non compete al Piano direttore (il quale definisce unicamente il grado di consolidamento: IP, RI o DA);
- il **trasferimento** delle misure concernenti le fermate del Sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia (TILO) e i relativi Park&Ride nella corrispettiva scheda M7 TILO (le schede sugli Agglomerati si limitano a un rimando a quest'ultima).

Considerate la grande quantità e la portata (si tratta come detto di modifiche minori), gli aggiornamenti non sono evidenziati. Per una loro valutazione è necessario confrontare la presente proposta di scheda con le schede R2 e M2 attualmente in vigore ([www.ti.ch/pd](http://www.ti.ch/pd)).

Il Rapporto esplicativo (documento a parte) fornisce ulteriori indicazioni utili alla comprensione delle proposte di modifiche oggetto della presente consultazione. I Programmi d'agglomerato su cui si fondano le modifiche del PD oggetto della presente consultazione sono considerati alla stregua di Studi di base e sono reperibili su Internet ([www.ti.ch/pa](http://www.ti.ch/pa)) e presso l'Ufficio del Piano direttore.







## Agglomerato del Locarnese

### Rete urbana e Mobilità

 Sfondo bianco:  
testo informativo

 Sfondo grigio:  
testo vincolante

#### Grado di consolidamento

- Informazione preliminare  
 Risultato intermedio  
 Dato acquisito (per le singole misure, v. cap. 3)

#### Stato della procedura

Progetto per la consultazione: ...  
 Adozione del Consiglio di Stato: ...  
 Entrata in vigore: ...  
 Approvazione federale: ...

Aggiornamento parti informative (cap. 1 e 5): ...

*Le date si riferiscono all'ultima procedura. La cronologia completa di ogni scheda è consultabile sul sito Internet - [www.ti.ch/pd](http://www.ti.ch/pd) - oppure presso l'Ufficio del Piano direttore.*

#### Istanze responsabili

- Commissione intercomunale dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia (CIT)
- Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità

#### Istanze con compiti da svolgere

- Divisione delle costruzioni
- Servizi generali del DT
- Divisione dell'ambiente
- Sezione degli enti locali
- i Comuni interessati (v. elenco al cap. 5)

#### Obiettivi del Piano direttore

17, 9, 11, 18, 20

#### Schede correlate

P2, P7, R1, R6, R7, R8, R9, M1, M7, M10

#### Cartografia

Carta di base, Carte tematiche

#### Tempi e mezzi

*Il Programma d'attuazione - consultabile sul sito Internet, [www.ti.ch/pd](http://www.ti.ch/pd), oppure presso l'Ufficio del Piano direttore - informa sui tempi e sui mezzi.*



## I. Situazione, problemi, sfide

### Forma e ruolo della scheda

Questa scheda esplicita e coordina i provvedimenti pianificatori con rilevante impatto territoriale riguardanti l'agglomerato del Locarnese, attraverso un approccio che considera in maniera integrata i settori della natura e del paesaggio, degli insediamenti e della mobilità. Il risultato è frutto del processo pianificatorio regionale riassunto di seguito.

#### Piano regionale dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia (PTLV) e Concetto di organizzazione territoriale dell'agglomerato locarnese (COTALoc)

Negli anni '90 il Consiglio di Stato avvia una politica di organizzazione territoriale a scala regionale finalizzata a gestire in maniera interdisciplinare le problematiche legate alla mobilità, agli insediamenti e all'ambiente. Questa politica sfocia nei Piani regionali dei trasporti (PRT) e nei Concetti di organizzazione territoriale (COT) dei quattro agglomerati ticinesi, elaborati dalle Commissioni regionali dei trasporti. Il PTLV e il COTALoc – elaborati dalla Commissione intercomunale dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia (CIT) in collaborazione con il Cantone – sono stati sintetizzati in due omonime schede di Piano direttore, adottate dal Consiglio di Stato rispettivamente nel 2003 e nel 2009.

#### Programmi d'agglomerato di prima generazione

Negli anni 2000 la Confederazione decide di promuovere una politica di sostegno agli agglomerati, poiché questi non sono più in grado di risolvere i sempre più complessi problemi legati all'evoluzione degli insediamenti, dei trasporti e della protezione dell'ambiente. Nel 2006 le Camere federali approvano la *Legge sul fondo infrastrutturale* (LIFT) che istituisce un fondo destinato a finanziare infrastrutture per i trasporti privati e pubblici negli agglomerati.

La Confederazione concede i finanziamenti del fondo sulla base dei programmi d'agglomerato (PA), progetti territoriali di carattere programmatico da sviluppare secondo una visione globale della mobilità che include tutti i mezzi di trasporto e da la priorità a misure di gestione e organizzazione in maniera coordinata con lo sviluppo degli insediamenti e la protezione dell'ambiente.

Entro la prima scadenza per l'elaborazione dei PA e per la richiesta dei contributi federali (fine 2007), il Cantone e le CRT hanno licenziato il PALI e il PAMI, annunciando l'inoltro dei PA per gli agglomerati di Bellinzona e Locarno entro la fine del 2011.

#### Programma d'agglomerato del Locarnese di seconda generazione (PALoc)

Entro la scadenza per la consegna di PA nuovi o aggiornati è stato allestito il PALoc. La firma della Convenzione sulle prestazioni è prevista per la fine del 2014 e il finanziamento delle misure a partire dal 2015 (credito-quadro 2015-2018).

Dal profilo dei contenuti, il PALoc può essere considerato come la prosecuzione del PTLV e del COTALoc. Anche dal profilo formale, il consolidamento pianificatorio dei due tipi di documento avviene tramite lo stesso strumento: il Piano direttore (PD). Le misure del PTLV e del COTALoc sono state trasposte rispettivamente nelle schede M2 e R2.

La suddivisione dei contenuti riguardanti il Locarnese in due diverse schede – M2 PTLV e R2 COTALoc – corrisponde all'impostazione generale del PD09, che prevede la ripartizione di tutte le schede in quattro ambiti tematici: Patrimonio, Rete urbana, Mobilità e Vivibilità. La necessità di includere le misure del PALoc con rilevanti impatti territoriali nel PD09 è stata colta come occasione per riunire e semplificare i contenuti delle due schede tematiche R2 e M2, in modo da

corrispondere meglio allo spirito dei PA, che propugnano una visione e trattazione congiunta dei temi legati a mobilità e insediamenti.

La struttura dei contenuti di questa scheda corrisponde dunque a quella dei PA: scenario auspicato, strategie e misure suddivise nei settori della natura e paesaggio, degli insediamenti e della mobilità. Questo modo di procedere permette una rapida verifica della coerenza fra lo strumento programmatico del PA e lo strumento destinato al suo consolidamento giuridico, cioè il PD, facilitando tra l'altro l'esame federale ai fini della concessione dei finanziamenti.

### Dal PTLV al PALoc – Situazione, problemi e sfide

Nell'ambito del PTLV sono state pianificate molte grandi opere infrastrutturali di portata regionale attualmente in fase di cantiere o di progettazione avanzata, come ad esempio la galleria Mappo-Morettina e quella del Cantonaccio ad Ascona. Il PALoc si concentra maggiormente sui seguenti aspetti: valorizzazione e integrazione delle aree di protezione della natura e del paesaggio; sviluppo centripeto degli insediamenti (densificazione qualitativa e quantitativa); sviluppo della rete e dell'offerta dei trasporti pubblici e del traffico lento; messa in sicurezza della rete stradale e ottimizzazione della gestione (inclusi i posteggi).

#### La situazione e i problemi dell'agglomerato del Locarnese

I punti forti e deboli dell'agglomerato del Locarnese possono essere sintetizzati come segue.

Punti forti	Punti deboli
<b>Paesaggio</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- bellezza generale del paesaggio</li> <li>- presenza di ampie aree di svago</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- situazioni conflittuali tra alcune aree protette e strutture insediative o collegamenti viari</li> <li>- corridoi faunistici (parzialmente) compromessi</li> </ul>
<b>Insediamenti</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- buona qualità di vita</li> <li>- concentrazione delle aree lavorative</li> <li>- riserve di zone edificabili e potenziali di densificazione</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- mancanza di un modello di sviluppo territoriale</li> <li>- edificazione diffusa</li> </ul>
<b>Rete stradale</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- condizioni di accessibilità ai principali centri abitati, ai nuclei storici o ai quartieri residenziali in generale buone</li> <li>- numerosi quartieri a carattere residenziale interessati da misure di limitazione della velocità</li> <li>- i punti pericolosi della rete sono noti e relativamente circoscritti</li> <li>- la rete viaria di categoria superiore offre condizioni di viabilità e sicurezza soddisfacenti</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- elevato traffico negli abitati, anche in alcune aree che sono state sgravate dal traffico in seguito all'apertura della Mappo-Morettina</li> <li>- diverse arterie presentano volumi di traffico non adeguati alla loro funzione</li> <li>- volume di traffico importante e problemi di saturazione sull'asse di collegamento principale da/per Bellinzona e la A2</li> <li>- calibro in parte ridotto di diverse arterie, che non offrono una sensazione di sicurezza adeguata (es. strade litoranee)</li> </ul>
<b>Traffico pubblico</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- buon allacciamento dell'area centrale dell'agglomerato tra la stazione di Locarno e il Vecchio Ponte Maggia</li> <li>- offerta buona della ferrovia da/per Bellinzona</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- collegamenti diretti verso il Piano di Magadino e il Gambarogno</li> <li>- interscambio subottimale gomma-ferro alla stazione di Locarno e P. Brolla</li> <li>- frequenze dei bus regionali basse e mancanza di un servizio serale</li> <li>- gestione dei flussi veicolari ai semafori non sempre favorevole al trasporto pubblico</li> </ul>
<b>Taffico lento</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- conformazione geografica favorevole</li> <li>- clima mite</li> <li>- percorso cicloturistico Bellinzona-Locarno-Vallemaggia molto attrattivo</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- effetto cesura marcato in alcune tratte del polo e della cintura</li> <li>- assenza di tasselli-chiave della rete ciclabile e punti di conflitto</li> </ul>

- |  |  |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- accessibilità sufficiente ai nodi d'interscambio</li> <li>- paesaggio attrattivo</li> <li>- infrastrutture di collegamento importanti per il traffico lento già realizzate, per favorire gli spostamenti tra Sponda destra e sinistra della Maggia e della Melezza</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- collegamento difficoltoso tra il centro di Locarno e la stazione FFS e tra il centro e il lago</li> <li>- in alcuni casi assenza totale di percorsi idonei</li> <li>- sicurezza insufficiente in alcune tratte</li> <li>- conflitto tra pedoni e ciclisti lungo l'asse a lago a Minusio (via alla Riva)</li> <li>- conflitto tra TIM e ciclisti lungo l'asse di via R. Simen (Minusio)</li> <li>- conflitto tra TIM e ciclisti sul viale Verbano (Muralto)</li> </ul> |
|--|--|

#### Posteggi e intermodalità

- |   |   |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- buona offerta di parcheggi pubblici</li> <li>- nuove modalità di gestione dei posteggi in diversi comuni (zone blu)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- buona offerta di parcheggi in centro favorisce l'accessibilità automobilistica</li> <li>- offerta e/o gestione insufficiente dei posteggi nei pressi delle aree di svago e di maggior attrazione nei periodi di punta</li> <li>- strutture P&amp;R sotto utilizzate</li> <li>- nodi intermodali carenti</li> <li>- offerta insufficiente di posteggi per biciclette sicuri e confortevoli, soprattutto nella corona</li> </ul> |
|---|---|

#### Ambiente

- |   |   |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- presenza di una vasta area verde nell'agglomerato o nelle vicinanze</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- importante volume di traffico stradale che attraversa l'agglomerato</li> </ul> |
|---|---|

Questa situazione pone l'agglomerato del Locarnese di fronte alle seguenti necessità d'intervento.

#### Modello territoriale

L'attuale struttura territoriale dell'agglomerato è ancora eccessivamente legata alle molteplici entità urbane comunali sviluppatasi secondo il principio centro-periferia. Si rende dunque necessario rafforzare il modello d'agglomerato, in particolare definendo le destinazioni dei vari quartieri, attribuendo a ognuno di essi specifici indirizzi pianificatori e perseguendo uno sviluppo centripeto correlato alla rete dei trasporti pubblici.

#### Qualità urbanistica

Sono ancora numerose le situazioni urbanistiche problematiche, in cui le vie di comunicazione rappresentano cesure del tessuto urbano o dove vi è un'assenza di luoghi di identificazione, rispettivamente manca la qualità urbanistica. Il cui miglioramento è volto a incrementare la qualità di vita in tutti i quartieri e a rafforzare l'immagine dell'agglomerato nel suo insieme.

#### Lago e aree naturali e di svago

Il lago e le ampie aree di svago, che comprendono anche aree protette di importanza nazionale, sono il principale elemento di identificazione del Locarnese. In alcuni punti si riscontrano già oggi dei conflitti tra questi elementi e la struttura insediativa. Si pone quindi la necessità di intervenire in ottica sia di protezione che di valorizzazione, mettendo in relazione tali aree tramite collegamenti attrattivi e basati sulla mobilità sostenibile.

#### Sicurezza e adeguamenti della rete viaria

All'interno dell'agglomerato il margine di intervento per migliorare la sicurezza generale della rete viaria è ancora elevato, sia lungo gli assi principali che all'interno dei quartieri residenziali o lungo le strade a carattere secondario in attraversamento dei nuclei storici.

#### Trasporto pubblico

Miglioramenti vanno promossi principalmente nei seguenti campi d'intervento:

- offerta sul territorio in generale;

- catene di trasporto;
- collegamenti radiali e trasversali per i comuni del Piano di Magadino;
- accesso all'utilizzo del TP e renderlo più attrattivo sia per la popolazione che per i turisti.

#### Infrastrutture di interscambio e gestione dei posteggi

I nodi del trasporto pubblico sono da studiare con attenzione, con vie d'accesso dirette, sicure e leggibili; per le biciclette occorrono parcheggi a sufficienza, sicuri e riparati. Le fermate devono essere attrattive, sicure e confortevoli.

I seguenti punti necessitano di interventi:

- trasformazione dei nodi del trasporto pubblico, in particolare le stazioni ferroviarie, in poli di sviluppo urbano;
- migliorare l'accessibilità/l'infrastruttura delle fermate dei TP per gli utenti della mobilità lenta
- riconsiderare l'ubicazione e l'offerta delle infrastrutture di interscambio onde migliorare l'attrattiva del TP e ridurre il flusso pendolare di veicoli
- adeguare l'offerta e migliorare la gestione dei parcheggi pubblici
- regolamentare ed eventualmente potenziare le aree di parcheggio già esistenti in vicinanza delle principali strutture di svago del delta e delle valli.

#### Rete della mobilità lenta

Oltre all'accessibilità ai nodi del TP, per la mobilità lenta i principali ambiti di intervento sono il completamento e la messa in sicurezza della rete ciclopedonale e lo sviluppo dei parcheggi per cicli. Sono inoltre rilevanti le tematiche della segnaletica, rispettivamente dell'informazione/incentivazione.

#### Condizioni ambientali

Dal punto di vista ambientale vi sono diversi punti deboli e lo scenario trend lascia intravedere un miglioramento solo per quel che concerne l'inquinamento atmosferico. Rimane per contro il problema dei rumori, che dovrebbe toccare in modo particolare la rete delle strade principali.

## 2. Indirizzi

Questa scheda consolida i provvedimenti con rilevante incidenza territoriale del PALoc (Programma d'agglomerato di seconda generazione del Locarnese) e concretizza il coordinamento tra questi e le altre politiche territoriali del Piano direttore.

Il PALoc ha aggiornato i contenuti del PTLV (Piano regionale dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia) e del COTALoc (Concetto d'organizzazione territoriale dell'agglomerato locarnese), le cui schede sono pertanto sostituite da questa.

### 2.1 Perimetro

L'agglomerato del Locarnese ai sensi della presente scheda corrisponde a quello definito dall'Ufficio federale di statistica, con l'aggiunta dei Comuni di Brissago, Mergoscia, Gambarogno e Centovalli (v. anche Allegato I). Per l'ambito mobilità è preso in considerazione il perimetro della Regione Locarnese e Vallemaggia.

### 2.2 Scenario auspicato dell'organizzazione territoriale

Lo scenario qui descritto è visualizzato nell'Allegato II, il quale è parte integrante degli indirizzi di questa scheda.

#### Indirizzi generali

- valorizzare le peculiarità paesaggistiche, geografiche e storiche dell'agglomerato;
- perseguire uno sviluppo equilibrato e sostenibile e valorizzare del lago come elemento di identificazione collettivo;
- mantenere e rafforzare la buona qualità di vita e la tutela dell'ambiente;
- valorizzare i settori tradizionalmente forti dell'agglomerato, legati alle attività culturali e turistiche, a quelle ricreative e alla residenza (v. anche scheda RI).

#### Indirizzi per la natura e il paesaggio

- le linee di forza del paesaggio preservano gli spazi liberi da insediamenti, assicurando una funzione strutturante e d'equilibrio (v. scheda PI);
- le componenti naturali e paesaggistiche emergenti e pregiate sono tutelate e valorizzate in quanto elementi strutturanti e d'identificazione dell'agglomerato (v. schede PI, P4, P5 e P7);
- la fascia della riva del lago permette di collegare le principali aree naturali e di svago, dal Parco del Piano di Magadino al delta della Maggia e alle golene della Maggia e della Melezza;
- i beni culturali, i nuclei storici e gli insediamenti tradizionali sono tutelati e valorizzati (v. scheda PI0 e RI0).

#### Indirizzi per gli insediamenti

- la struttura insediativa è organizzata nel rispetto delle caratteristiche geografiche, morfologiche, paesaggistiche e funzionali del Locarnese;
- tale struttura è caratterizzata dalle seguenti aree funzionali – Centri storici, Quartieri residenziali intensivi e semi-intensivi, Quartieri residenziali estensivi, Aree lavorative –, a cui corrispondono specifiche strategie di sviluppo centripeto dell'insediamento (densificazione quantitativa e qualitativa), coordinate con gli obiettivi di riqualificare il tessuto urbano, di creare luoghi di aggregazione nei quartieri (identificazione), di preservare la buona qualità di vita e di contenere lo sviluppo della mobilità;
- i principali progetti di sviluppo dell'agglomerato e le misure di densificazione si concentrano all'interno del polo urbano e in particolare lungo i principali assi del trasporto pubblico e in corrispondenza delle fermate;
- in genere sono esclusi nuovi azionamenti e si punta sia su un'adeguata attuazione degli indici di sfruttamento (IS), sia sull'introduzione di IS minimi.

## 2. Indirizzi

### Indirizzi per la mobilità

- la mobilità fa capo a diversi vettori – trasporto individuale motorizzato (TIM), trasporti pubblici (TP) e mobilità lenta (ML) – coordinati fra loro; il riparto modale fra TIM e TP è incrementato a favore di quest'ultimo;
- la rete dei diversi vettori di mobilità è coerente con la struttura e le strategie insediative e paesaggistiche;
- il sistema TILO e l'asse su gomma Ascona-Locarno-Riazzino ("asse forte") fungono da spina dorsale del servizio di TP;
- la rete principale del TP e della ML è sviluppata con collegamenti prioritari tra le principali aree di sviluppo (centri storici e aree di trasformazione) e con collegamenti tra il centro dell'agglomerato e la corona, rispettivamente le valli e le aree litoranee;
- la rete viaria di ordine superiore è da ritenersi conclusa con la realizzazione del collegamento A2-A13 (senza escludere modifiche o completamenti puntuali);
- la politica dello stazionamento mira al contenimento del TIM nelle aree centrali dell'agglomerato.

### **2.3 Strategie**

#### Natura e paesaggio

##### *Paesaggi lacustri e fluviali e aree collinari*

La strategia generale verte a:

- valorizzare questi luoghi in ottica naturalistica, paesaggistica e ricreativa;
- salvaguardare e potenziare le reti ecologiche;
- tutelare e favorire la fruizione dei principali parchi e aree di svago di prossimità, con particolare attenzione a quelli vicini alle zone ad alta densità abitativa; favorire l'accesso a piedi, in bicicletta e con il TP; regolare l'accesso veicolare; metterli in rete, in primo luogo tramite il collegamento della ML in riva al lago.

##### *Parco del Piano di Magadino*

La strategia generale verte a indirizzare lo sviluppo verso un paesaggio multiforme a carattere prevalentemente aperto e rurale, di qualità, in cui vi sia l'integrazione tra il settore primario, le attività del tempo libero e la tutela degli ambienti naturali.

#### Insedimenti

##### *Centri storici (Locarno e Ascona)*

Unitamente alle Aree di trasformazione (v. sotto), sono le principali aree di sviluppo turistico e lavorativo dell'agglomerato. Lo sviluppo residenziale si concentra sia in queste aree sia in quelle poste lungo i principali assi del trasporto pubblico.

Qui è prioritario mantenere l'attuale organizzazione dei contenuti e rispettare le qualità urbanistiche e architettoniche dei luoghi (anche attraverso la valutazione delle densità edificatorie), nonché monitorare e dove necessario limitare le residenze secondarie.

##### *Aree di trasformazione (Locarno; Ascona-Losone; Tenero-Gordola piano)*

Nelle Aree di trasformazione di Locarno Saleggi/Solduno, Losone Saleggi/Ascona

## 2. Indirizzi

ex-aerodromo e Tenero-Gordola piano, le vocazioni prevalenti sono le attività lavorative (di servizio) e residenziali intensive e semi-intensive, ma anche commerciali (nel rispetto dei disposti della scheda R8 GGT) e culturali.

È prioritario controllare la qualità insediativa e impedire la saturazione del sistema viario.

### *Quartieri residenziali intensivi e semi-intensivi*

La residenza intensiva e semi-intensiva si sviluppa nelle Aree di trasformazione, come pure a Muralto, Minusio, nell'area semi-intensiva di Brissago e nel Gambarogno, lungo la litoranea.

### *Quartieri residenziali estensivi*

La residenza estensiva si concentra nelle aree collinari; in un'ottica di contenimento dell'edificazione diffusa, l'ampliamento dei quartieri residenziali estensivi è escluso.

### *Residenze secondarie*

La residenza secondaria è disciplinata in tutto l'agglomerato in modo da rispondere nel medio periodo sia alle esigenze del turismo sia a quelle di un potenziamento dell'alloggio per i residenti. Nel quadro di una strategia intercomunale, si tiene conto sia delle specificità dei quartieri sia del diverso potenziale per la residenza primaria, considerando il grado di allacciamento al TP, l'attrattiva turistica, l'attuale numero di residenze secondarie e il loro grado di utilizzazione.

### *Comparti per grandi generatori di traffico (GGT)*

Oltre ai disposti della scheda R8 GGT, la strategia verte a privilegiare l'insediamento di nuovi commerci nell'area centrale di Locarno e ad attribuire al comparto GGT di Tenero Brere anche una destinazione di servizi (uffici).

### Trasporti pubblici: reti e nodi

#### *Rete ferroviaria TILO - Centovallina*

La strategia generale verte a:

- garantire l'allacciamento del Locarnese da e per l'esterno tramite la rete ferroviaria completata con l'AlpTransit;
- promuovere il ruolo del TILO (insieme all'asse su gomma Ascona-Locarno-Riazzino, v. sotto) di spina dorsale del TP;
- potenziare le prestazioni sulla rete ferroviaria (inclusa la Centovallina).

#### *Rete dei trasporti pubblici su gomma*

La strategia generale verte a:

- creare un "asse forte" su gomma tra Ascona, Locarno e Riazzino; le altre linee di TP su gomma hanno una funzione di raccolta e distribuzione capillare;
- sviluppare i servizi su gomma nel polo urbano dell'agglomerato;
- ottimizzare i servizi sulle linee regionali.

#### *Nodi e fermate del trasporto pubblico*

La strategia generale è volta a migliorare l'offerta, le infrastrutture per il trasbordo (P&R, B&R ecc.), l'accessibilità, l'attrattiva, l'inserimento urbanistico e la sicurezza dei nodi e delle fermate del TP.



## 2. Indirizzi

### Rete viaria e stazionamento

In generale, la strategia verte ad applicare la gerarchia stradale visualizzata nell'Allegato IV, che è parte integrante degli indirizzi di questa scheda. Lo scopo è garantire un buon funzionamento della rete e favorire la convivenza e la complementarietà di TIM, TP e ML. Ciò attraverso la concentrazione del traffico di transito su determinati assi principali e la riqualifica, la messa in sicurezza e la moderazione delle strade.

Più in particolare, valgono le seguenti strategie:

- *autostrada:*  
garantire l'allacciamento del Locarnese da e per l'esterno tramite il collegamento A2/A13 allo studio; rafforzare la funzione dell'asse aeroporto-Ascona S. Materno quale asse di transito e smistamento dei flussi da e per l'agglomerato;
- *strade principali e di collegamento:*  
garantire la capacità, gestire e dosare i flussi lungo gli assi; nell'area urbana, moderare la velocità e migliorare la sicurezza e gli attraversamenti della ML; favorire la fluidità del TP; valorizzare l'assetto e l'arredo dello spazio stradale;
- *rete viaria interna ai quartieri:*  
privilegiare un utilizzo locale scoraggiando il traffico parassitario; moderare la velocità (30 o 20 km/h) e promuovere la convivenza fra i diversi vettori di trasporto;
- *posteggi pubblici:*  
attuare una politica selettiva e coordinata, riducendo progressivamente i posti auto di lunga durata nel centro dell'agglomerato e nei quartieri residenziali (in particolare quelli destinati ai pendolari).

### Mobilità lenta

La strategia generale verte a migliorare le condizioni della ML, segnatamente:

- favorire la ML negli spostamenti quotidiani e per il tempo libero;
- creare una rete completa, sicura, attrattiva ed efficiente, incluso il completamento dell'asse a lago tra Tenero e Ascona;
- migliorare l'interfaccia con i TP;
- completare la rete di stalli coperti e sicuri;
- garantire una buona accessibilità alle aree centrali e suburbane, alle scuole e altri edifici pubblici e alle aree di svago di prossimità;
- mettere in sicurezza i punti critici della rete (moderazioni del traffico e zone 30 km/h) e creare ambienti in cui sia piacevole spostarsi e intrattenersi, sia sulle strade che negli altri spazi pubblici.

### 3. Misure

Questo capitolo riprende quelle misure del PALoc che, in ragione della loro rilevante incidenza territoriale, richiedono un consolidamento nel PD (v. sotto, parte su sfondo grigio). Esso contiene pure le misure maturate nelle pianificazioni regionali precedenti (PTLV e COTALoc) e già consolidate a suo tempo nel PD.

Per una visione più completa, la tabella sottostante riporta anche altre misure importanti del PD (e le relative schede) che concorrono, oltre al PALoc, a definire lo sviluppo dell'agglomerato.

Provvedimenti del PD	Schede del PD
Linee di forza del paesaggio	Scheda P1
Corridoi ecologici	Scheda P4
Parchi naturali: Parco nazionale del Locarnese; Parco di Arcegnò; Parco del Piano di Magadino (v. sopra, misura PALoc PI 3)	Scheda P5
Passeggiate e sentieri a lago; aree di svago a lago	Scheda P7
Valorizzazione dei nuclei, degli insediamenti tradizionali e dei loro spazi pubblici	Schede P10 e R10
Poli di sviluppo economico: Losone-Saleggi	Scheda R7
Grandi generatori di traffico: Centro del polo urbano di Locarno	Scheda R8
Aree di svago di prossimità: aree principali di Arcegnò e delle Terre di Pedemonte-Delta della Maggia	Scheda R9
Collegamento A2-A13	Scheda RI I
Piano cantonale dei trasporti	Scheda M1
AlpTransit e progetti federali d'infrastruttura ferroviaria	Scheda M6
Sistema TILO e relative fermate	Scheda M7
Percorso ciclabile nazionale San Gottardo - Chiasso (diramazione Bellinzona-Ascona) Percorso ciclabile cantonale Bellinzona-Cavignò Percorso ciclabile regionale del Piano di Magadino	Scheda M10

Per una visione completa e di dettaglio delle misure di PD che interessano il Locarnese è necessario riferirsi alla carta di base e all'insieme delle schede del Piano direttore.

#### 3.1 Natura e paesaggio

Misura	Fonte	Situazione a PD
Parchi urbani e svago di prossimità Valorizzazione dei parchi e delle aree di svago dell'agglomerato. Di principio: - tutelare e valorizzare i contenuti naturalistici, agricoli, culturali e paesaggistici; - migliorare l'accessibilità con i TP e la ML e garantire un'adeguata gestione dei posteggi; - rafforzare le relazioni con il lago.	PALoc	Misure correlate agli indirizzi e alle misure delle schede P5 Parchi naturali, P7 Laghi e rive lacustri, R9 Svago di prossimità, M10 Mobilità lenta e V12 Infrastrutture per lo svago e il turismo.
- Delta della Maggia	(PI 1)	Misura già contemplata dal PD – scheda R9 – e qui solo richiamata.
- Parco del Piano di Magadino	(PI 3)	Misura già contemplata dal PD – schede RI I, P5 e R9 – e qui solo richiamata.
- Isole di Brissago	(PI 4)	Dato acquisito Misura definita dal COTALoc e aggiornata nell'ambito del PALoc.
- Monte Verità	(PI 5)	Dato acquisito Misura definita dal COTALoc e aggiornata nell'ambito del PALoc.
- Bosco di Maia - Arbigo	(PI 6)	Misura già contemplata dal PD – scheda R9 – e qui solo richiamata.
- Golene della Melezza e della Maggia	(PI 7)	Misura già contemplata dal PD – scheda R9 – e qui solo richiamata.
- Ponte Brolla	(PI 8)	Misura già contemplata dal PD – scheda R9 – e qui solo richiamata.
- Cardada	(PI 9)	Dato acquisito Misura definita dal COTALoc e aggiornata nell'ambito del PALoc.

## 3. Misure

- Rivapiana	(PI 10)	Misura già contemplata dal PD – schede P7 e R9 – e qui solo richiamata.
- Verbanella - Campo felice	(PI 11)	Misura già contemplata dal PD – schede P7 e R9 – e qui solo richiamata.
- Parco botanico del Gambarogno e stagno Paron	(PI 12)	Misura già contemplata dal PD – schede P4 e R9 – e qui solo richiamata.

## 3.2 Insedimenti

Riferirsi anche alla cartina relativa allo scenario auspicato: Allegato II.

Misura	Fonte	Situazione a PD
<p>Area di trasformazione di Ascona-Losone</p> <p>Riorganizzazione territoriale volta in particolare a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ponte Maggia Losone : rafforzare le attività ad alto valore aggiunto (alta tecnologia);</li> <li>- ex-aerodromo di Ascona: riserva strategica dell'agglomerato;</li> <li>- Prati dei Vizi e della Noce Losone-Ascona: inserimento di residenze di qualità e promozione dell'alloggio primario a prezzi accessibili.</li> </ul>	PALoc (PI 13)	Dato acquisito Misura definita dal COTALoc, aggiornata nell'ambito del PALoc e correlata agli indirizzi e alle misure delle schede R6 Sviluppo e contenibilità dei PR, R7 PSE, R8 GGT, R9 Svago di prossimità, R10 Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito e M10 Mobilità lenta.
<p>Area di trasformazione di Locarno (Solduno Saleggi)</p> <p>Riorganizzazione territoriale volta in particolare a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- migliorare il TP e la rete ciclopedonale;</li> <li>- promuovere misure di riqualifica urbanistica;</li> <li>- Saleggi: approfondire i temi della densificazione e dell'alloggio primario a prezzi accessibili, con contenuti residenziali e spazi pubblici di qualità.</li> </ul>	PALoc (PI 14)	Dato acquisito Misura definita dal COTALoc, aggiornata nell'ambito del PALoc e correlata agli indirizzi e alle misure delle schede R6 Sviluppo e contenibilità dei PR, R7 PSE, R8 GGT, R9 Svago di prossimità, R10 Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito e M10 Mobilità lenta.
<p>Area di trasformazione di Tenero e Gordola piano</p> <p>Prevede in particolare le misure che seguono (CmP 2, PI 15 e PI 16).</p>	PALoc	Dato acquisito Misura definita dal COTALoc, aggiornata nell'ambito del PALoc e correlata agli indirizzi e alle misure delle schede R6 Sviluppo e contenibilità dei PR, R7 PSE, R8 GGT, R9 Svago di prossimità, R10 Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito e M10 Mobilità lenta.
<p>Porta est - Tenero</p> <p>Riqualifica del comparto ex-cartiera quale porta d'entrata orientale dell'agglomerato. In particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- riassetto viario dello svincolo A13 (comparto Via Brere) e della rete di mobilità adiacente;</li> <li>- creazione di spazi pubblici di qualità;</li> <li>- precisazione dei contenuti commerciali e definizione di nuovi contenuti di interesse socio-economico locale e regionale.</li> </ul>	(CmP 2)	Dato acquisito Misura definita dal COTALoc, aggiornata nell'ambito del PALoc e correlata agli indirizzi e alle misure delle schede R6 Sviluppo e contenibilità dei PR, R8 GGT, R10 Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito, M7 TILO e M10 Mobilità lenta.
<p>Polo di sviluppo economico di Riazino</p> <p>Misura volta in particolare a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- incentivare le attività economiche innovative e ad alto valore aggiunto, favorendo le sinergie fra attività presenti e nuove;</li> <li>- favorire una riqualifica urbanistica (anche lungo la strada principale) e ambientale dell'area.</li> </ul>	(PI 15)	Misura già contemplata dal PD – schede R7 e R8 – e qui solo richiamata.
<p>Comparto della stazione di Gordola</p> <p>Misura volta in particolare a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- densificare in modo mirato (pieno sfruttamento dei parametri edilizi) il comparto della stazione;</li> <li>- affiancare una strategia di promozione dell'alloggio primario a prezzi accessibili;</li> <li>- creare luoghi d'aggregazione che contribuiscono alla qualità urbanistica e all'attrattiva del quartiere.</li> </ul>	(PI 16)	Misura già contemplata dal PD – scheda M7 – e qui solo richiamata.

## 3. Misure

Ex-caserma - Losone Misura volta in particolare a riqualificare l'area militare dismessa, inserendovi nuovi contenuti di valenza regionale (per es. museo del territorio o porta d'accesso al futuro parco nazionale del Locarnese).	PALoc (PI 2)	Dato acquisito Misura definita dal COTALoc, aggiornata nell'ambito del PALoc e correlata agli indirizzi e alle misure delle schede P5 Parchi naturali, R9 Svago di prossimità, V10 Poligoni di tiro regionali e V12 Infrastrutture per lo svago e il turismo.
Residenze secondarie Elaborazione di un concetto di gestione delle residenze secondarie, allo scopo di contenere il fenomeno a livello dell'agglomerato, considerando le specificità dei singoli quartieri.	PALoc (PI 17)	Misura già contemplata dal PD – scheda R6 – e qui solo richiamata.
Comparto della stazione di Solduno Sviluppare un concetto urbanistico volto a valorizzare il comparto della stazione FART.	COTALoc	Dato acquisito Misura definita dal COTALoc, ripresa dal PALoc e correlata agli indirizzi e alle misure delle schede R6 Sviluppo e contenibilità dei PR e M7 TILO.
Comparto della stazione di S. Antonio Sviluppare un concetto urbanistico volto a valorizzare il comparto della stazione FART.	COTALoc	Dato acquisito Misura definita dal COTALoc, ripresa dal PALoc e correlata agli indirizzi e alle misure delle schede R6 Sviluppo e contenibilità dei PR e M7 TILO.

## 3.3 Trasporti pubblici: reti e nodi

## Reti del trasporto pubblico

Misura	Fonte	Situazione a PD
Riorganizzazione dei servizi su gomma nel settore Locarno - Ascona - Losone Vedere anche Allegato IV.	PALoc (TP 1)	Misure che non necessitano un consolidamento nel PD. Vengono riportate allo scopo di fornire una visione generale dell'approccio a questa tematica.
Potenziamento delle prestazioni sulla rete ferroviaria TILO In particolare: cadenzamento 30' Locarno-Lugano e 15' Locarno-Bellinzona.	PALoc (TP 2)	
Potenziamento dell'offerta di TP sulle linee regionali Vedere anche Allegato IV.	PALoc (TP 3)	
Potenziamento dell'offerta TP su gomma verso il nodo di Riazzino Vedere anche Allegato IV.	PALoc (TP 4)	
<del>Monorotaia Locarno-Ascona-Losone</del> Misura volta a migliorare l'offerta di TP tra centro dell'agglomerato e sponda destra della Maggia.	PTLV	Informazione preliminare Misura non più attuale.

## Nodi e fermate del trasporto pubblico

Vedere anche Allegato IV.

Misura	Fonte	Situazione a PD
Nodo di Locarno-Muralto FFS Riqualifica del comparto della stazione FFS/FART di Locarno-Muralto quale terminale AlpTransit del Locarnese, con il centro congressuale. Prevede fra l'altro la realizzazione di un P&R, la riorganizzazione del terminale BUS e della ML.	PALoc (CmP1)	Dato acquisito Misura definita dal PTLV e dal COTALoc, aggiornata nell'ambito del PALoc e correlata agli indirizzi e alle misure delle schede R6 Sviluppo e contenibilità dei PR e M7 TILO.
Nuova fermata ferroviaria a Minusio Realizzazione di una nuova fermata e riorganizzazione dei TP su gomma attorno ad essa; concetto di densificazione qualitativa del	PALoc (CmP3)	Misura già contemplata dal PD – scheda M7 – e qui solo richiamata.

## 3. Misure

comparto residenziale circostante.		
Imbarcadero di Magadino Creare i necessari posteggi e altre infrastrutture di interscambio.	PTLV	Dato acquisito Misura definita dal PTLV, ripresa dal PALoc e correlata agli indirizzi e alle misure delle schede R6 Sviluppo e contenibilità dei PR e M7 TILO.

## 3.4 Rete viaria e stazionamento

Vedere anche Allegato III.

## Rete viaria

Misura	Fonte	Situazione a PD
<del>Strada principale delle Centovalli, A560 Intragna-Camedo In corrispondenza del tronco Ponte di Verdasio-Camedo (confine) sono previste due gallerie, una per evitare la Frana di Ruinacci, l'altra per evitare il tratto impervio Ponte di Verdasio-Cadanza.</del>	PTLV	<del>Dato acquisito Misura non più attuale.</del>
<del>Circonvallazione di Brissago Intervento volto a liberare il nucleo di Brissago dai problemi dovuti all'importante traffico di transito.</del>	PTLV	<del>Informazione preliminare Misura non più attuale.</del>
Viabilità e circonvallazione a Solduno Verifica della fattibilità e opportunità di nuove soluzioni per la circonvallazione di Solduno. Il progetto deve pure ridefinire l'attuale tracciato della strada cantonale, a vantaggio della ricucitura del centro storico, della sicurezza degli spostamenti ciclopedonali, della circolazione del bus e del riassetto del nodo della stazione FART.	PALoc (Inf 18)	Informazione preliminare Misura definita dal PALoc e correlata agli indirizzi e alle misure della scheda M10 Mobilità lenta.
<del>Nuovo ponte sulla Maggia - Solduno Intervento volto ad alleggerire le aree centrali e residenziali di Solduno da una parte del traffico di transito. In alternativa: nuova galleria tra il vecchio ponte Maggia e la via Vallemaggia a nord di Solduno.</del>	PTLV	<del>Informazione preliminare Misura non più attuale.</del>
<del>Circonvallazione di Losone Nuova galleria sotto i quartieri residenziali e nuova strada lungo gli argini della Maggia. L'intervento è volto a preservare le aree centrali e residenziali di Losone dal traffico di transito. Questa circonvallazione è complementare e posteriore agli interventi previsti nelle Terre di Pedemonte.</del>	PTLV	<del>Informazione preliminare Misura non più attuale.</del>
Svincolo San Materno (Ascona-Losone) Riorganizzazione completa dello svincolo della A13, con l'obiettivo di migliorare le condizioni di viabilità e di sicurezza da/per la rete viaria veloce. La misura prevede anche l'integrazione di nuovi percorsi ciclopedonali.	PALoc (Inf 7)	Risultato intermedio Misura definita dal PALoc e correlata agli indirizzi e alle misure della scheda M10 Mobilità lenta.
Strada litoranea tra il Cantonaccio (Ascona) e l'Albergo Acapulco (Ronco s/Ascona) Sistemazione dell'attuale strada o nuova galleria per risolvere i problemi di instabilità geologica e sicurezza e per garantire il servizio alle proprietà private e nonché il collegamento ciclabile-pedonale tra Ascona e Porto-Ronco.	PALoc (Inf 17)	Informazione preliminare Misura definita dal PTLV e adattata nell'ambito del PALoc.
Riqualifica e messa in sicurezza assi stradali Misure volte in generale a conferire maggiore qualità allo spazio pubblico e ad aumentare la sicurezza e la fruibilità dello spazio stradale per pedoni e ciclisti.	PALoc	Misure definite dal PALoc e correlate agli indirizzi e alle misure delle schede R10 Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito e M10 Mobilità lenta.
Ascona Borgo - Viale Papio	Inf 6	Dato acquisito
Lungolago Muralto	Inf 8	Dato acquisito
Via Varesi - Locarno	Inf 11	Risultato intermedio

## 3. Misure

Via Luini - Locarno	Inf 12	Dato acquisito
Via Simen - Minusio	Inf 13	Risultato intermedio
Strada cantonale - Riazino	Inf 15	Informazione preliminare

## Stazionamento

Misura	Fonte	Situazione a PD
Gestione dei posteggi pubblici Coordinamento regionale dell'offerta allo scopo di ridurre e riorganizzare l'offerta e rendere più attrattivo il TP.	PALoc (Inf 16)	Dato acquisito Misura definita dal PTLV e aggiornata nell'ambito del PALoc.
Posteggio d'attestamento Locarno (Centro-Castello)	PTLV	✓

## 3.5 Mobilità lenta

Vedere anche Allegato V.

Misura	Fonte	Situazione a PD
Asse di collegamento e di transizione a lago (fase A)	PALoc (TL 1)	Misure già contemplate dal PD – scheda M10 – e qui solo richiamate.
Asse di collegamento e di transizione a lago (fase B)	PALoc (TL 3)	
Completamento della rete del traffico lento nell'agglomerato (fase A)	PALoc (TL 2)	Misure già contemplate dal PD – scheda M10 – e qui solo richiamate.
Completamento della rete del traffico lento nell'agglomerato (fase B)	PALoc (TL 4)	
Completamento della rete del traffico lento nell'agglomerato (fase C)	PALoc (TL 5)	

## 4. Compiti

### 4.1 Livello cantonale

Il Cantone:

- a. promuove l'elaborazione dei Programmi d'agglomerato e li coordina tra loro al fine di realizzare la visione di Città-Ticino veicolata dal Piano direttore;
- b. persegue un ottimale coordinamento tra sviluppo degli insediamenti e della mobilità al fine di promuovere la qualità della vita in un quadro di sostenibilità;
- c. integra nel processo pianificatorio i principi di prevenzione, protezione e risanamento coordinato dello stato ambientale (v. scheda VI).

in collaborazione con le Commissioni regionali dei trasporti:

- d. allestisce e aggiorna i Programmi d'agglomerato degli agglomerati ticinesi e garantisce il coordinamento con il Piano direttore;
- e. approfondisce e realizza le opere infrastrutturali di valenza cantonale e regionale;
- f. sostiene l'attuazione delle misure per lo sviluppo degli insediamenti.

La Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità (DSTM):

- g. è il partner di riferimento della Commissione regionale dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia (CIT) per l'elaborazione del PALoc;

in collaborazione con la CIT:

- h. assicura i contatti con le Autorità federali che esaminano i Programmi d'agglomerato e decidono le richieste di finanziamento;
- i. allestisce un programma di attuazione del PALoc;
- j. assicura il coordinamento con le confinanti Regioni Piemonte e Lombardia, e con le Province di Verbano Cusio Ossola e di Varese;

per il tramite della Sezione della mobilità (SM) e in collaborazione con la CIT:

- k. approfondisce le opere infrastrutturali di valenza cantonale e regionale;
- l. pianifica i percorsi ciclabili di importanza cantonale e regionale;
- m. promuove la realizzazione degli interventi di potenziamento e il miglioramento dell'offerta del TP conformemente ai disposti del PALoc e della Legge sui TP;
- n. allestisce gli studi per la verifica dell'opportunità e della fattibilità delle opere di grado RI e IP.

per il tramite della Sezione dello sviluppo territoriale (SST) e in collaborazione con la CIT:

- o. promuove il coordinamento fra le pianificazioni comunali;
- p. laddove opportuno, promuove con i Comuni interessati studi pianificatori per singoli comparti territoriali;
- q. verifica la conformità dei PR con i contenuti di questa scheda e del PALoc e fornisce ai Comuni le indicazioni per il loro adattamento; veglia inoltre a che non vengano adottate misure in contrasto con gli obiettivi del PD e del PALoc;
- r. accompagna la progettazione delle opere infrastrutturali.

## 4. Compiti

La Divisione delle costruzioni (DC):

- s. progetta le opere infrastrutturali di valenza cantonale e regionale di grado DA e RI ed è responsabile della loro realizzazione.

I seguenti Servizi cantonali, nell'ambito delle loro mansioni, collaborano con la DSTM nell'attuazione di questa scheda:

- Servizi generali del DT;
- Divisione dell'ambiente;
- Divisione dell'economia;
- Sezione degli enti locali.

### 4.2 Livello intercomunale

La Commissione regionale dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia (CIT), su delega del CdS e in stretta collaborazione con il Cantone, allestisce il PALoc e ne assicura l'aggiornamento. Inoltre affianca il Cantone (DSTM e la DC) nel promuovere l'attuazione del PALoc e della presente scheda. In particolare:

- a. promuove il loro consolidamento politico e la collaborazione tra i Comuni dell'agglomerato;
- b. verifica il rispetto del programma di attuazione;
- c. accompagna l'approfondimento e la progettazione delle opere infrastrutturali.

### 4.3 Livello comunale

I Comuni:

- a. partecipano all'allestimento del PALoc per il tramite della CIT;
- b. nell'ambito delle loro competenze, contribuiscono a perseguire un ottimale coordinamento tra sviluppo degli insediamenti e della mobilità;
- c. adeguano i PR alle indicazioni della presente scheda e del PALoc e tengono conto dell'esigenza di coordinare le rispettive pianificazioni;
- d. intraprendono tempestivamente i passi necessari per la realizzazione degli interventi di loro competenza indicati nella presente scheda e nel PALoc;
- e. pianificano e realizzano la rete ciclabile e pedonale di interesse locale;
- f. in accordo con la CIT e con la collaborazione del Cantone, progettano e realizzano le opere di categoria "dato acquisito" previste su strade comunali;
- g. attuano le misure di pianificazione regionale dei posteggi;
- h. laddove opportuno, collaborano con la DSTM, con la CIT e con gli altri Comuni interessati alla realizzazione di approfondimenti pianificatori.

### 4.4 Altri

Svizzera: Ente regionale per lo sviluppo del Locarnese e Vallemaggia, Aziende di trasporto regionali, Commissione regionale dei trasporti del Bellinzonese, Ufficio federale dello sviluppo territoriale, Ufficio federale dei trasporti, Ufficio federale dell'ambiente, Ufficio federale delle strade, FFS.

Italia: Regione Piemonte e Regione Lombardia, province di Verbano Cusio Ossola e di Varese, FS SpA, Ferrovie lombarde, Ferrovie Nord Milano (FNM).



## 5. Documenti di riferimento e allegati

### Norme legislative principali

Legge federale sulla pianificazione del territorio (LPT), 22.6.1979.

Legge sullo sviluppo territoriale (Lst), 21.6.2011.

Regolamento della legge sullo sviluppo territoriale (RLst), 20.12.2011.

Legge federale concernente il fondo infrastrutturale per il traffico d'agglomerato, la rete delle strade nazionali, nonché le strade principali nelle regioni di montagna e nelle regioni periferiche (Legge sul fondo infrastrutturale, LFIT), 6.10.2006.

Legge sul coordinamento pianificatorio e finanziario in materia di infrastrutture e di servizi di trasporto, 12.3.1997.

Regolamento sull'organizzazione ed il funzionamento delle Commissioni regionali dei trasporti, 10.7.2001.

Legge sulle strade (LS), 23.3.1983.

Legge sui trasporti pubblici, 6.12.1994.

Legge sui percorsi pedonali ed i sentieri escursionistici (LCPS), 9.2.1994.

Regolamento cantonale posteggi privati (Rcpp), 14.6.2005

Legge federale sulla protezione dell'ambiente (LPAmb), 7.10.1983.

### Documenti di riferimento

Rapporti esplicativi (in ordine cronologico decrescente)

REPUBBLICA E CANTONE TICINO (DT) E COMMISSIONE INTERCOMUNALE DEI TRASPORTI DEL LOCARNESE E VALLEMAGGIA (CIT), *Programma d'agglomerato del Locarnese – Rapporto (volume I) e Schede (volume II)*, 2011.

DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO e COMMISSIONE DEI TRASPORTI DEL LOCARNESE: Concetto di organizzazione territoriale dell'agglomerato urbano del Locarnese (COTALoc). Un progetto territoriale per il Locarnese. (a cura di Studi associati SA, Lugano), Bellinzona, 2006.

COMMISSIONE INTERCOMUNALE DEI TRASPORTI DEL LOCARNESE E VALLEMAGGIA (CIT), *Piano regionale dei trasporti del Locarnese e della Vallemaggia (PTLV) - Rapporto principale* (rapporto finale), 1995

Altri documenti (in ordine cronologico decrescente)

SEZIONE DELLO SVILUPPO TERRITORIALE: *Comparti delle stazioni: una sfida urbanistica.*

*Opportunità di sviluppo economico e territoriale attorno alle stazioni del sistema ferroviario regionale*, Bellinzona, 2013

DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO, DIVISIONE DELL'AMBIENTE, SEZIONE PROTEZIONE ARIA ACQUA E SUOLO, UFFICIO PROTEZIONE ARIA, *Piano di risanamento dell'aria 2007-2016*, Bellinzona, giugno 2007.

DIPARTIMENTO DELLE ISTITUZIONI: *Studio strategico per l'agglomerato locarnese Modulo 1, Modulo 2, Modulo 3*, Bellinzona, 2008-2009; e *Modulo 4* (in corso di allestimento).

SEZIONE DEGLI ENTI LOCALI: *Il Cantone e le sue regioni: le nuove città, Parte II e III – Il Locarnese* (seconda versione), Bellinzona, 2004.

### Link utili

Sui Programmi d'agglomerato ticinesi: [www.ti.ch/pa](http://www.ti.ch/pa)

Sui Programmi d'agglomerato della Confederazione:

[www.are.admin.ch/themen/agglomeration/00626/01680/index.html?lang=it](http://www.are.admin.ch/themen/agglomeration/00626/01680/index.html?lang=it)

Sul Fondo infrastrutturale per il traffico d'agglomerato:

[www.are.admin.ch/themen/verkehr/00250/00460/index.html?lang=it](http://www.are.admin.ch/themen/verkehr/00250/00460/index.html?lang=it)

## Allegato I

## Perimetro del PALoc



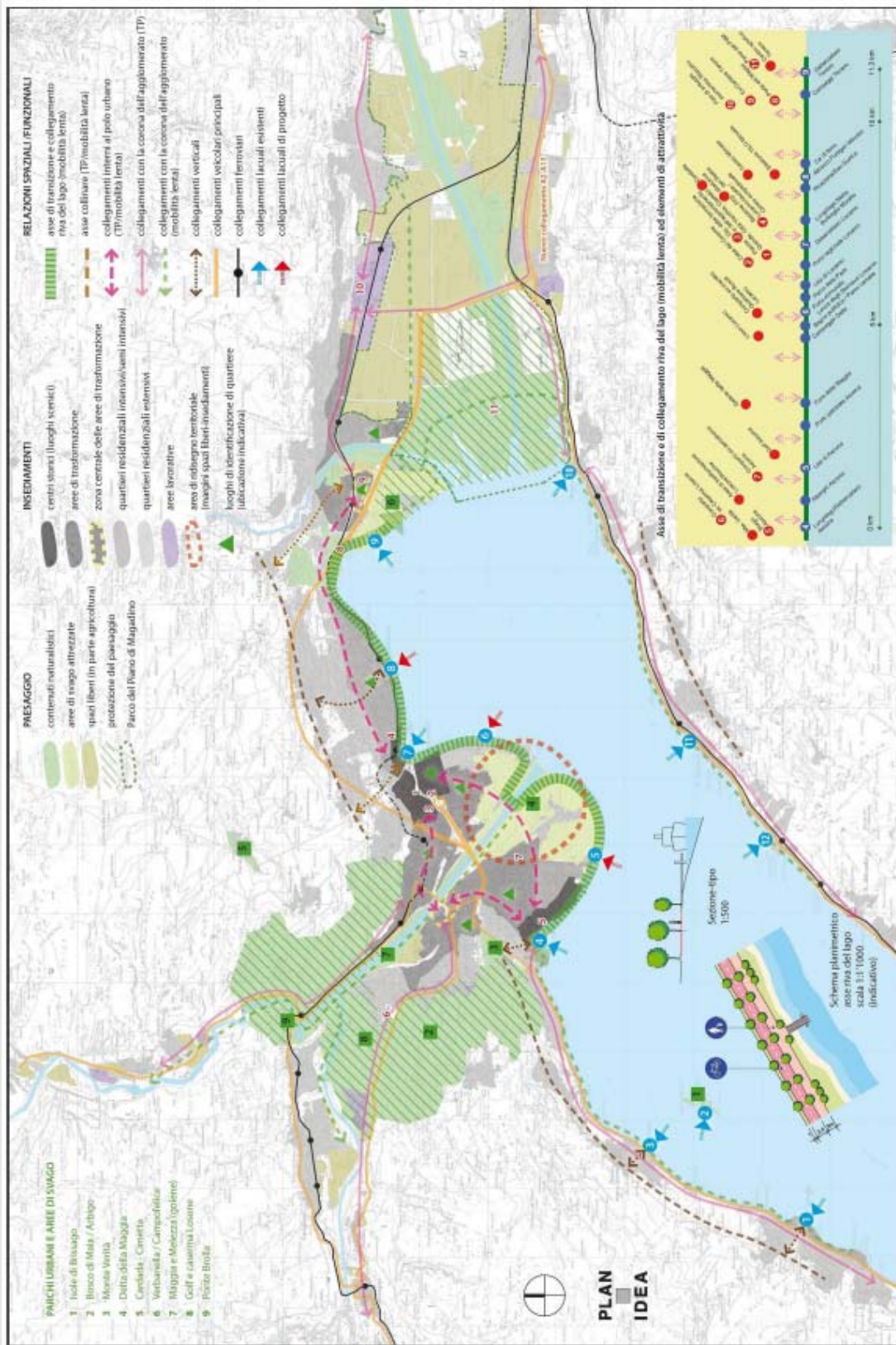
Il perimetro del PALoc si differenzia da quello UST (definizione 2000) per il fatto che comprende anche i Comuni di Brissago, Mergoscia, Gambarogno e Centovalli. Questi Comuni sono inclusi nel PALoc poiché interagiscono in maniera importante con il resto del territorio del Locarnese.

Per quanto concerne l'ambito mobilità è preso in considerazione il perimetro della Regione Locarnese e Vallemaggia.

Nota: Per la versione definitiva di questa scheda verrà realizzata una nuova cartografia del perimetro PALoc che tenga conto delle recenti aggregazioni comunali.

**Allegato II**

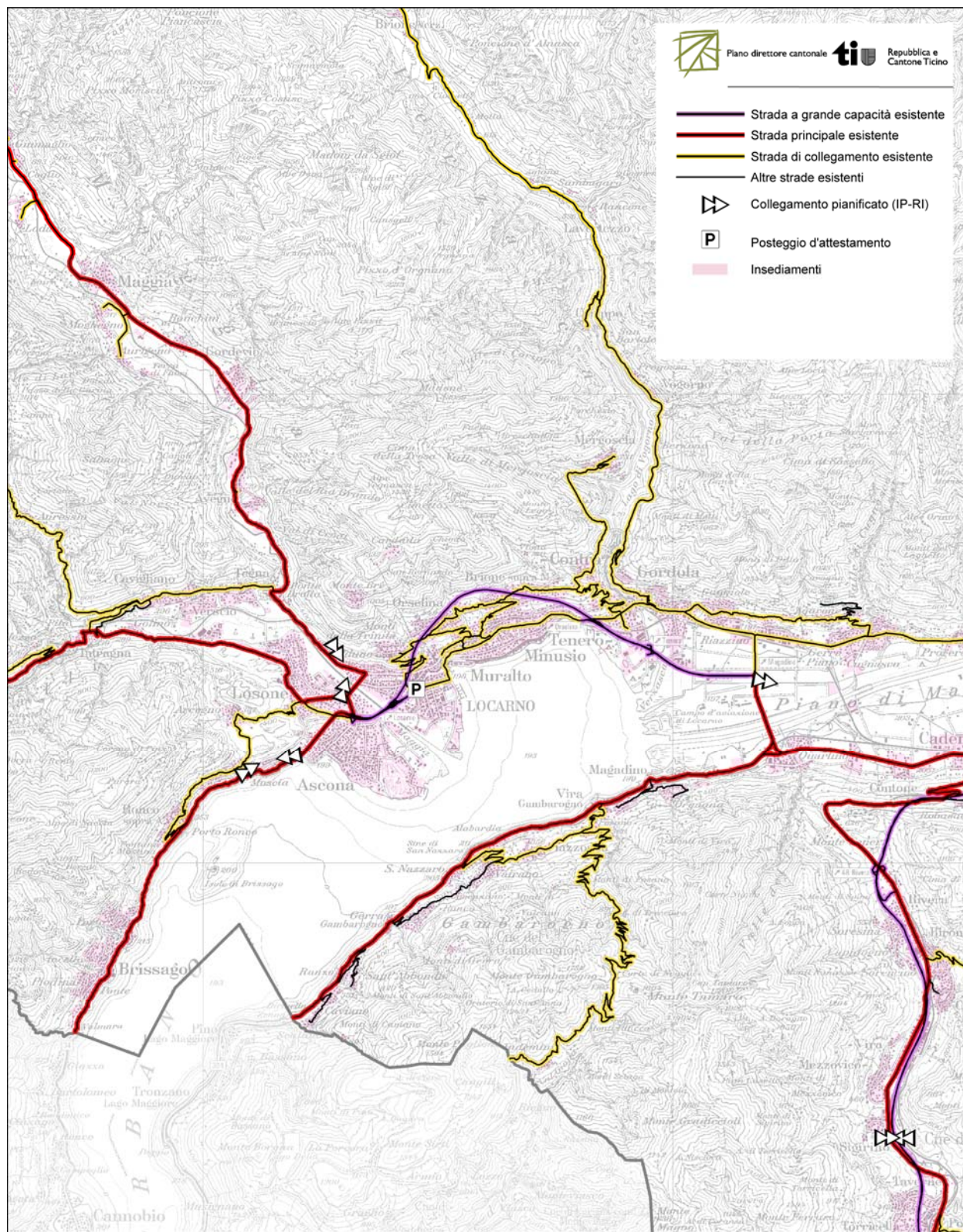
**Scenario auspicato dell'organizzazione territoriale**



L'allegato II è parte integrante degli indirizzi di questa scheda (cap. 2) ed ha carattere vincolante.

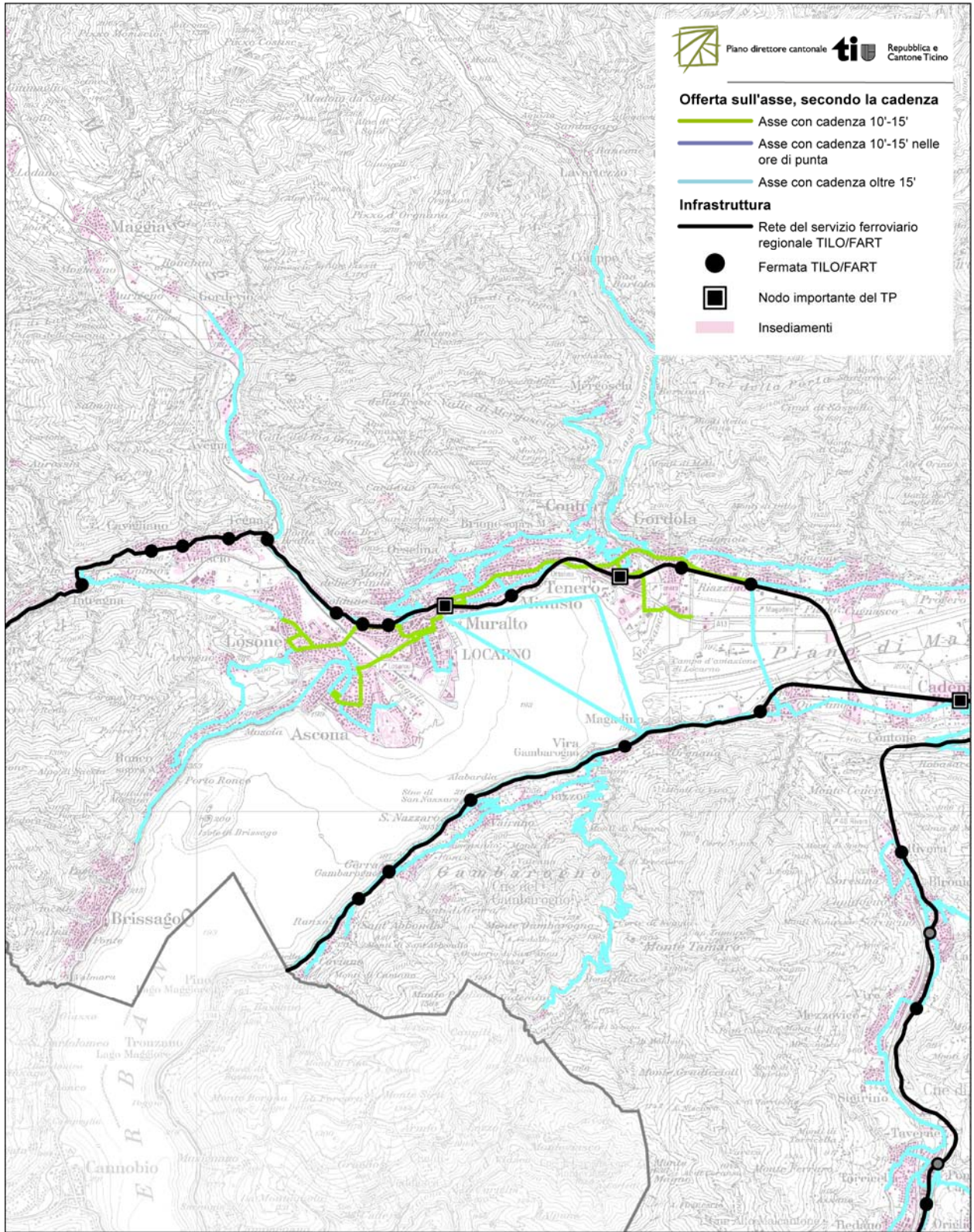
**Allegato III**

Rete viaria e stationamento (strade cantonali e nazionali)



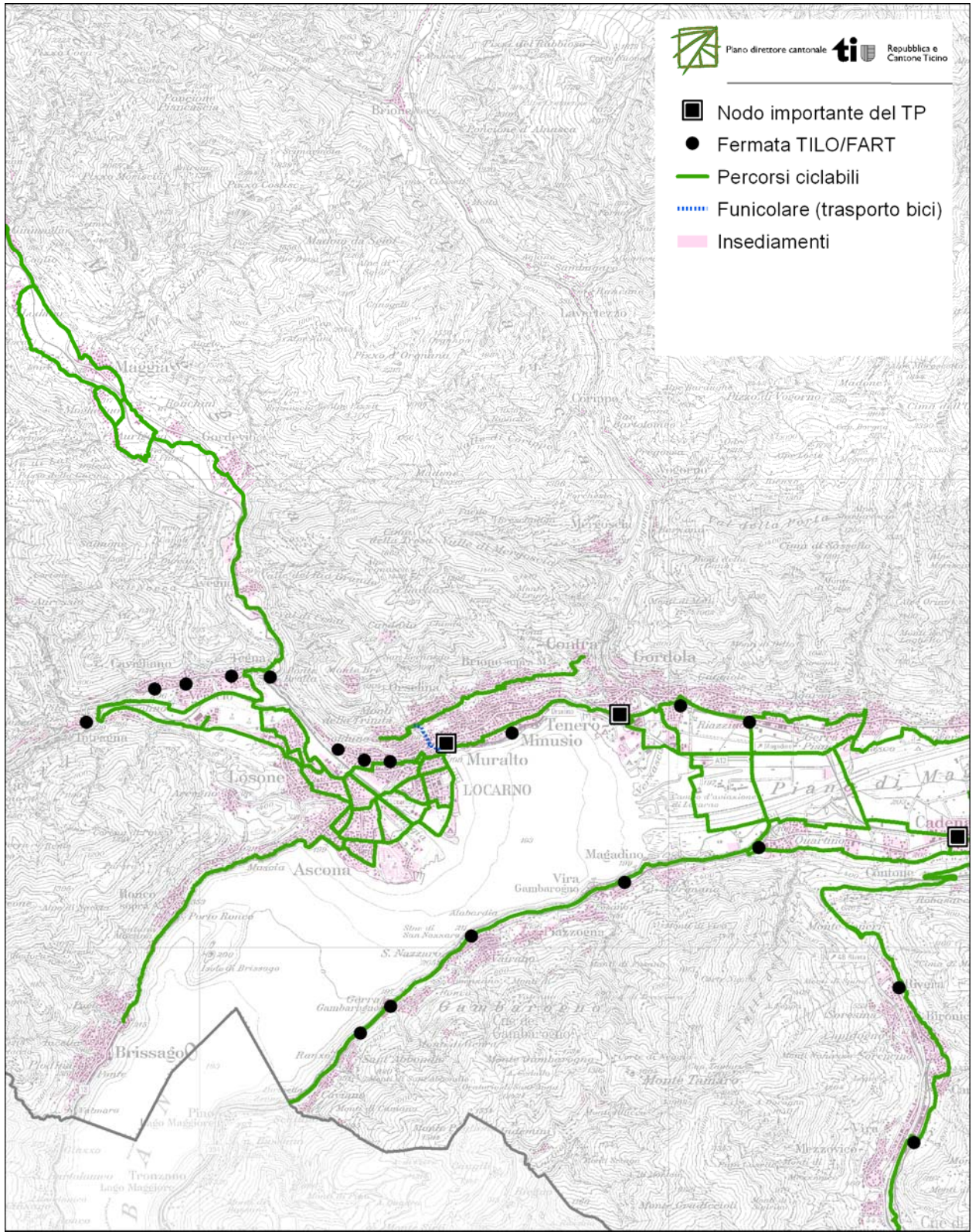
**Allegato IV**

**Rete del trasporto pubblico**



**Allegato V**

Rete dei percorsi ciclabili (percorsi nazionali, cantonali e regionali)



<b>Allegato VII</b>	Elenco completo delle misure del PALoc e coordinamento con il PD
---------------------	--

Misura PALoc	Situazione a PD
CmP 1 Nodo intermodale stazione Locarno-Muralto	Misura inserita nella presente scheda.
CmP 2 Porta Est - Tenero (comparto ex cartiera)	Misura inserita nella presente scheda.
CmP 3 Nodo ferroviario TILO di Minusio	Misura già contemplata dal PD (scheda M7) e solo richiamata in questa scheda.
PI 1 Parco urbano del Delta della Maggia	Misura già contemplata dal PD (scheda R9) e solo richiamata in questa scheda (previsto passaggio a DA).
PI 2 Sviluppo e riqualifica ex caserma di Losone	Misura inserita nella presente scheda.
PI 3 Parco del Piano di Magadino	Misura già contemplata dal PD (schede R11, P5 e R9) e solo richiamata in questa scheda.
PI 4 Isole di Brissago	Misura inserita nella presente scheda.
PI 5 Monte Verità	Misura inserita nella presente scheda.
PI 6 Bosco di Maia - Arbigo	Misure già contemplate dal PD (scheda R9) e solo richiamate in questa scheda.
PI 7 Golene della Melezza e della Maggia	Misure già contemplate dal PD (scheda R9) e solo richiamate in questa scheda (previsto passaggio a DA).
PI 8 Ponte Brolla	
PI 9 Cardada	Misura inserita nella presente scheda.
PI 10 Rivapiana	Misure già contemplate dal PD (schede P7 e R9) e solo richiamate in questa scheda.
PI 11 Verbanella - Campo felice	
PI 12 Parco botanico del Gambarogno e stagno Paron	Misura già contemplata dal PD (schede P4 e R9) e solo richiamata in questa scheda.
PI 13 Riorganizzazione territoriale area di trasformazione Ascona-Losone	Misura inserita nella presente scheda.
PI 14 Riorganizzazione territoriale area di trasformazione Locarno	Misura inserita nella presente scheda.
PI 15 PSE di Riazzino - Promozione economica e riqualifica urbanistica	Misura già contemplata dal PD (schede R7 e R8) e solo richiamata in questa scheda.
PI 16 Densificazione residenziale attorno alla stazione ferroviaria di Gordola	Misura già contemplata dal PD (scheda M7) e solo richiamata in questa scheda.
PI 17 Indirizzo prioritario e gestione delle residenze secondarie	Misura già contemplata dal PD (scheda R6) e solo richiamata in questa scheda.
INF 1 Introduzione modello UPI 50/30 a Brissago e Solduno	Misura che non necessita un consolidamento nel PD.
INF 2 Introduzione modello UPI 50/30 a Minusio e Losone	Misura che non necessita un consolidamento nel PD.
INF 3 Introduzione modello UPI 50/30 (diversi Comuni)	Misura che non necessita un consolidamento nel PD.
INF 4 Messa in sicurezza collegamenti pedonali/ciclabili a Quartino e Magadino	Misura che non necessita un consolidamento nel PD.
INF 5 Messa in sicurezza collegamenti pedonali/ciclabili Magadino-Dirinella e Brissago-Porto Ronco	Misura che non necessita un consolidamento nel PD.
INF 6 Ascona Borgo - Riassetto viario di Viale Papio	Misura inserita nella presente scheda.
INF 7 Area di trasformazione Ascona-Losone - Riorganizzazione svincolo S. Materno	Misura inserita nella presente scheda.
INF 8 Lungolago Muralto - Riassetto viario Lungolago Viale Verbano	Misura inserita nella presente scheda.
INF 9 Miglioriam. della sicurezza nell'attrav. dei nuclei di Ronco s. Ascona e Tegna	Misura che non necessita un consolidamento nel PD.
INF 10 Miglioramento della sicurezza nell'attrav. dei nuclei di Verscio e Cavigliano	Misura che non necessita un consolidamento nel PD.
INF 11 Messa in sicurezza - Via Varesi, Locarno	Misura inserita nella presente scheda.
INF 12 Messa in sicurezza - Via Luini, Locarno	Misura inserita nella presente scheda.
INF 13 Messa in sicurezza - Via Simen, Minusio	Misura inserita nella presente scheda.
INF 14 Messa in sicurezza - Innesto centro scolastico, Ronchini di Aurigeno	Misura che non necessita un consolidamento nel PD.
INF 15 PSE Riazzino - Riassetto viario strada cantonale	Misura inserita nella presente scheda.
INF 16 Posteggi pubblici dell'agglomerato, P&R - Strategia di gestione	Misura inserita nella presente scheda.
INF 17 Galleria Moscia-Acapulco	Misura inserita nella presente scheda.
INF 18 Viabilità e circonvallazione a Solduno	Misura inserita nella presente scheda.
INF 19 Riorganizzazione della viabilità e del nodo intermodale di Ponte Brolla	Misura che non necessita un consolidamento nel PD.
TP 1 Riorganizzazione dei servizi su gomma nel settore Locarno - Ascona - Losone	Misure che non necessitano un consolidamento nel PD.
TP 2 Potenziamento delle prestazioni sulla rete ferroviaria TILO	Vengono riportate allo scopo di fornire una visione generale dell'approccio a questa tematica.
TP 3 Potenziamento dell'offerta di TP sulle linee regionali	
TP 4 Potenziamento dell'offerta TP su gomma verso il nodo di Riazzino	
TL 1 Asse di collegamento e di transizione a lago (fase A)	Misure già contemplate o da inserire nella scheda M10 del PD e solo richiamate in questa scheda.
TL 2 Completamento della rete del traffico lento nell'agglomerato (fase A)	
TL 3 Asse di collegamento e transizione a lago (fase B)	
TL 4 Completamento della rete del traffico lento nell'agglomerato (fase B)	
TL 5 Completamento della rete del traffico lento nell'agglomerato (fase C)	
TL 6 Parcheggi per cicli nell'agglomerato	Misura che non necessita un consolidamento nel PD.