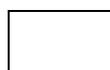




Concetto di organizzazione territoriale dell'agglomerato locarnese - COTALoc

Rete urbana



 Sfondo bianco:
testo informativo

 Sfondo grigio:
testo vincolante

Grado di consolidamento

- Informazione preliminare
- Risultato intermedio
- Dato acquisito

Stato della procedura

Progetto per la consultazione: 11.02-15.06.2008

Adozione del Consiglio di Stato: 20.05.2009

Entrata in vigore: 15.03.2011

Approvazione federale: 16.10.2013

Aggiornamento parti informative (cap. 1 e 5): 16.04.2012

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

Istanze responsabili

Sezione dello sviluppo territoriale

Istanze con compiti da svolgere

- Commissione regionale dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia (CIT)
- i Comuni interessati (vedi fig. 4, cap. 5)
- Divisione delle costruzioni
- Sezione della mobilità
- Sezione della protezione dell'aria, dell'acqua e del suolo
- Sezione degli enti locali

Obiettivi del Piano direttore

11, 9, 12, 15, 16, 17, 18

Schede correlate

P2, P7, R1, R4, R6, R7, R8, R9, R11, M2, M7

Cartografia

Carta di base, Carta tematica Rete urbana

Tempi e mezzi

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



I. Situazione, problemi, sfide

Premessa

Il Concetto di organizzazione territoriale dell'agglomerato locarnese (COTALoc) approfondisce e precisa gli indirizzi dell'organizzazione territoriale individuati nell'ambito del Piano regionale dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia (PTLV) ripreso nella scheda M2. Tale scheda definisce principalmente le misure d'importanza regionale volte a migliorare le condizioni di mobilità, tenuto conto dell'insieme dei vettori di trasporto e dell'obiettivo generale di migliorare la qualità della vita nella regione. Per quanto concerne gli aspetti dell'insediamento, la scheda M2 riporta le seguenti misure:

- densificazione abitativa e localizzazione dei servizi in funzione della rete dei servizi di trasporto pubblico (TP);
- uso intensivo delle aree non ancora edificate di una certa dimensione;
- ristrutturazione delle fermate dei TP;
- miglioramento dell'attrattiva dei percorsi pedonali e ciclabili;
- creazione di posteggi P&R in prossimità delle fermate;
- regolamentazione dei posteggi pubblici e privati.

Al fine di considerare opportunamente gli stretti rapporti tra mobilità e sviluppo degli insediamenti – analogamente a quanto avviene per gli altri concetti di organizzazione territoriali degli agglomerati del Cantone – il COTALoc fornisce una lettura dei singoli quartieri dell'agglomerato con gli indirizzi di organizzazione territoriale sovracomunali.

Il COTALoc fa riferimento a un quadro strategico che per i prossimi 20-30 anni è già stato fortemente condizionato da scelte precedentemente codificate (Piano comprensoriale del Piano di Magadino, AlpTransit, sistema ferroviario regionale TILO, necessità di un collegamento viario A2-A13, ecc.). Esso si inserisce come supporto decisionale ai processi politico-istituzionali che maggiormente influenzeranno lo sviluppo socioeconomico regionale nel prossimo decennio (la politica federale degli agglomerati urbani, la nuova politica regionale, il processo di riforma istituzionale imperniata sulle aggregazioni comunali). Infine, il COTALoc rappresenta una progettualità territoriale-urbanistica a livello regionale, volta a valorizzare il territorio urbano nel suo insieme, a prescindere dai precisi confini giurisdizionali e come indicato nei postulati della Città-Ticino (v. scheda R1).

Situazione

L'agglomerato si presenta come un "continuum urbano" di oltre 15 km di lunghezza, stretto tra lago e montagna. È relativamente ben strutturato attorno alle principali linee di trasporto pubblico terrestri e la consonanza tra densità edificatoria e TP è generalmente buona. Dal profilo paesaggistico, il lago ne costituisce l'elemento caratterizzante e la sua forma è sostanzialmente acquisita, con scarse possibilità di modifica.

Figura 1

Densità teoriche delle zone edificabili espresse in Unità insediative (popolazione, addetti, letti turistici) per ettaro

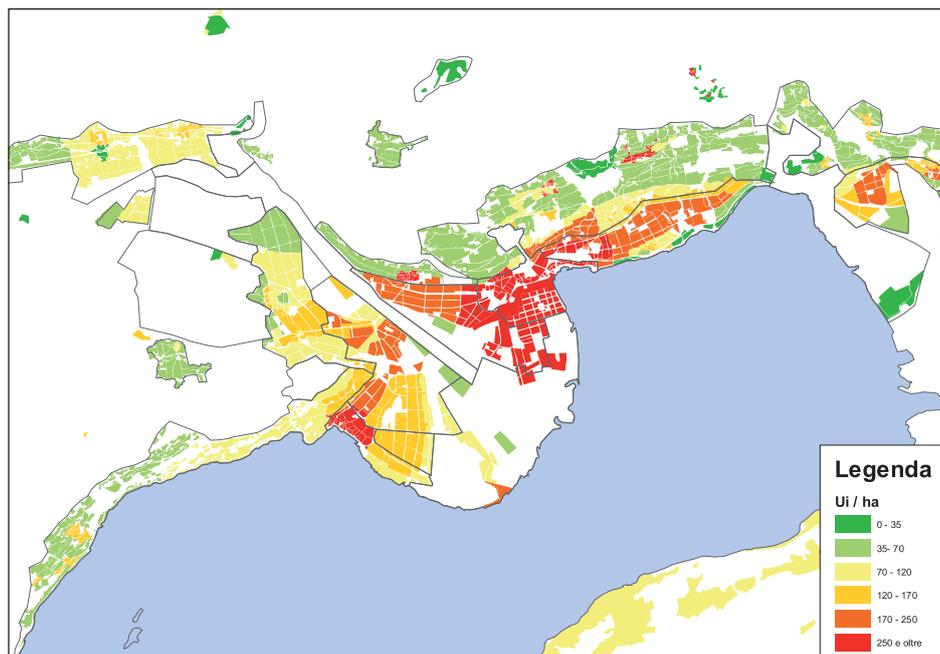
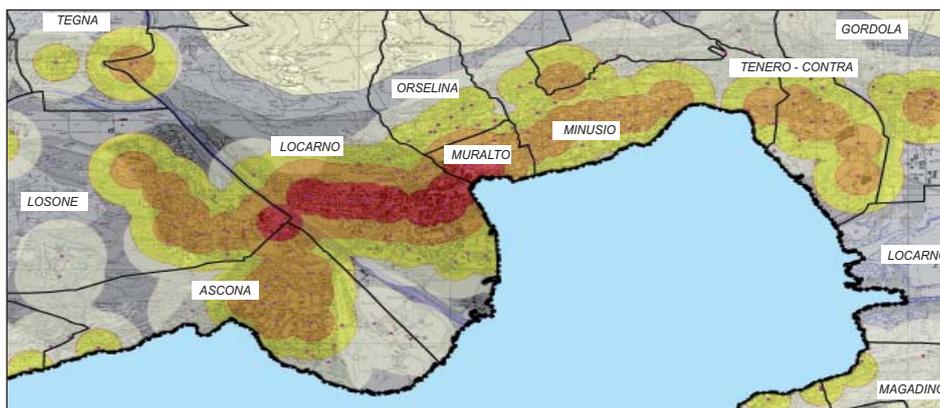


Figura 2

Qualità dell'offerta di trasporto pubblico. La categoria B in rosso indica un livello della fermata "molto buono"

(Fonte: RAGGI M., BRUSACORAM D., BONZANIGO F, 2006, pp.47-55)



Il confronto tra la densità ammessa dagli attuali piani regolatori e l'attuale offerta di trasporto pubblico indica una buona consonanza. Il comparto più penalizzato dalla qualità del trasporto pubblico è quello della sponda destra della Maggia, sia in relazione al borgo di Ascona, sia in relazione alla zona dell'ex aerodromo, potenzialmente interessato da infrastrutture di interesse regionale.

La lettura territoriale dell'agglomerato locarnese evidenzia alcuni elementi che ne determinano la vocazione urbana e strutturano la sua qualità insediativa:

- due *luoghi scenici* e di aggregazione, che danno particolare visibilità all'insieme dell'agglomerato: i centri di Locarno e Ascona;
- i *quartieri residenziali estensivi*, molti dei quali con ubicazione ed esposizione di elevata qualità (vista, soleggiamento, ecc.);
- una *rete di parchi urbani* per lo svago e la ricreazione di prossimità, che determinano anche la qualità paesaggistica dell'insieme;
- alcune *aree di trasformazione*, di supporto o strategiche.

I *luoghi scenici*, particolarmente sensibili proprio perché definiscono il territorio in maniera inequivocabile, si inseriscono funzionalmente in un'unica struttura, l'agglomerato appunto, sorretta da un sistema di trasporto pubblico e di mobilità lenta (ciclo-pedonale) che ne determina la fruibilità. Questa "trama di fondo" deve

essere affrontata a livello progettuale per essere ulteriormente arricchita nel suo insieme.

Le potenzialità dell'agglomerato sono date però anche dalle *aree di trasformazione*, ovvero quelle che maggiormente si assumono le sfide legate alle ineluttabili esigenze di trasformazione e permettono un adeguamento del polo urbano alle condizioni in mutamento.

Tabella I

Alcuni dati territoriali per i comparti del polo e gli altri comparti dell'agglomerato

	Quartieri intensivi del Polo	Altri comparti agglom.	Totale	Quota q. intensivi del Polo in %
Popolazione 2000	25404	21311	46715	54
Sup. delle zone edificabili	509	1209	1718	30
Unità insediative effettive	52509	56599	109108	48
Unità insediative teoriche	81866	79144	161010	51
Densità effettiva (Ul/ha)	103	47	64	
Densità teorica (Ul/ha)	161	65	94	
Riserve in assoluto	29357	22545	51902	56
Riserve in %	35.9	28.5	32.2	
Densità addetti 2005 (add/ha)	22	6	10	
% res. sec. in zona edificabile	21.8	40.2	31.2	

Le zone di massima densità edificatoria appartenenti al polo, sono situate attorno agli assi di traffico principali nei quali transita il traffico pubblico. Le riserve ancora disponibili sono maggiori nel comparto del polo, fatto anomalo rispetto agli altri agglomerati del Cantone dove sono le aree più estensive che presentano riserve maggiori. Nei comparti collinari le riserve sono più basse (22%) e la percentuale delle residenze secondarie in zona edificabile sfiora il 50%.

Nel futuro le prospettive di densificazione saranno unicamente puntuali e particolarmente attente alla qualità urbanistica. La relazione tra lo sviluppo dell'insediamento e la mobilità dovrà essere costantemente monitorato, in modo da evitare la saturazione del sistema viario. Pure la creazione di infrastrutture regionali, dovrà essere accompagnata da un miglioramento del trasporto pubblico.

Problemi

La mobilità

I punti sensibili dal profilo della mobilità sono i seguenti:

- a fronte di una situazione favorevole del trasporto pubblico su rotaia nella parte est dell'agglomerato (inclusa la creazione delle previste nuove fermate), sul fronte del trasporto pubblico su gomma bisogna ancora migliorare, specialmente sul lato destro del fiume Maggia. Il comparto dell'ex aerodromo che mira all'accoglimento di strutture a carattere regionale è insufficientemente collegato alla rete delle strade principali;
- più in generale il trasporto pubblico è problematico perché la mobilità interna all'agglomerato in più punti è vicina alla saturazione e il servizio pubblico su gomma ne è di conseguenza rallentato;

- le riserve di capacità ancora disponibili nella galleria Mappo-Morettina sono destinate ad assorbire il traffico ivi convogliato dall'attuazione di tutte le apposite misure fiancheggiatrici;
- il margine di sviluppo insediativo di alcuni quartieri del polo può condurre alla saturazione delle strade se non vi è un incremento dell'offerta dei mezzi pubblici di trasporto;
- manca ancora un concetto unitario per il traffico lento, volto a minimizzare il trasporto veicolare all'interno dell'agglomerato.

La questione istituzionale e lo sviluppo regionale

Le difficoltà che gravano sullo sviluppo regionale sono viepiù legate al numero di giurisdizioni comunali e all'accrescersi della necessità di coordinamento (un classico problema di "governabilità"). A fronte di un'unica realtà urbana, all'interno della quale i quartieri sono fortemente dipendenti gli uni dagli altri, la questione istituzionale è particolarmente delicata a causa delle disparità funzionali (ad es. alloggi popolari vs. quartieri residenziali attrattivi) e finanziarie che nell'agglomerato in questione penalizzano il centro rispetto ai comuni circostanti: una problematica che di solito accompagna le maggiori città svizzere.

Evoluzione urbana

La trasformazione territoriale rappresenta un momento importante e delicato del processo di sviluppo socioeconomico. Le strutture insediative vengono progressivamente sostituite da altre e mutano i contenuti e le funzioni degli edifici. L'insieme di queste trasformazioni può generare conflitti all'interno del tessuto sociale e urbano, se non gestito adeguatamente. In effetti, se da una parte la trasformazione può essere ritenuta una grande opportunità, in funzione di un cambiamento auspicabile dettato dalle mutate condizioni (de-industrializzazione, terziarizzazione, ecc.), risultano altrettanto evidenti i rischi di questa trasformazione. Dei processi in atto nell'agglomerato di Locarno preoccupa in particolare la tendenziale banalizzazione delle aree in trasformazione, con contenuti urbanistici senza qualità e l'insediamento di grandi generatori di traffico quali i centri commerciali, con i loro importanti impatti sul tessuto urbano e viario. Il rischio implicito dell'incapacità nel gestire questa trasformazione in atto è la perdita di identità e di qualità per tutta la regione.

Per quel che concerne i comparti residenziali posti sui terrazzi del Locamese sono in gran parte costruiti, con edifici molto diversi sia per dimensioni che per contenuti e dispongono di infrastrutture di base, ma non hanno sufficiente, carattere cittadino. In questi non-luoghi gli spazi pubblici sono insufficientemente definiti. Andrebbero approntate normative nuove e coraggiose in modo che su questi terrazzi che si affacciano al Parco del delta della Maggia si possano sviluppare, compatibilmente con il sistema dei mezzi pubblici di trasporto quartieri a carattere cittadino, che aiuterebbero a saldare, anche formalmente, in un'unica città, Locarno, Ascona e Losone.

SfideOrdinamento territoriale quale elemento strategico

Secondo il Modello territoriale (v. scheda R1), Locarno, Bellinzona e Chiasso-Mendrisio rappresentano dei *centri d'importanza cantonale* attorno ai quali si sviluppano i rispettivi agglomerati che compongono la Città-Ticino; essi garantiscono la ripartizione dei servizi d'importanza cantonale tenendo conto delle peculiarità regionali in modo da evitare sovrapposizioni e conflitti di localizzazione. L'agglomerato locarnese ha una vocazione principalmente turistica e culturale.

Il COTALoc fornisce un quadro territoriale unitario, fortemente caratterizzato dal paesaggio lacustre (vedi scheda P7), attraverso il quale attribuire ai singoli quartieri dell'agglomerato un determinato profilo funzionale e urbanistico, confacente ai criteri di qualità urbanistica, efficacia socioeconomica e di mobilità, in conformità alla loro centralità (v. scheda R1).

Come lo ha evidenziato lo studio Monitoreg, l'insieme dei fattori urbanità/natura/cultura/svago, rendono il polo del Locarnese estremamente attrattivo per le attività che taluni definiscono dell' "economia creativa", per quelle del terziario avanzato, del secondario con elevato contenuto innovativo, dell'economia della cultura e del tempo libero.

A livello di agglomerato urbano questa sfida va affrontata concentrando gli sforzi sulla qualità insediativa e mettendo in risalto soprattutto la funzione residenziale (che include parzialmente anche quella turistica) e quella legata al terziario. La scelta di concentrarsi sul tema cardine della qualità insediativa all'interno dell'agglomerato urbano, ivi compresa la valorizzazione della funzione sociale, non significa banalizzare le potenzialità di sviluppo della regione nel suo insieme, ma è volta a definire in maniera precisa il contributo del tessuto urbano nel contesto di una visione d'insieme. La densificazione delle aree in prossimità delle stazioni o delle fermate deve essere accompagnata da un controllo della qualità e delle residenze secondarie.

Approccio territoriale attivo

Le modalità di attuazione del COTALoc privilegiano una progettualità congiunta tra comuni vicini ai quali appartengono unici comparti territoriali. È pertanto indispensabile affrontare la trasformazione all'interno di questi comparti con un approccio progettuale attivo, capace di anticipare i problemi e che vada oltre i confini giurisdizionali e la tradizionale pianificazione territoriale, facendo della trasformazione in atto un fenomeno culturale più che prettamente economico, con strumenti adeguati.

Nelle *aree di trasformazione* individuate dal COTALoc è necessario consolidare l'accordo istituzionale tra gli attori interessati (v. cap. 4) per far fronte alle esigenze di sviluppo dinamico a livello territoriale. Il COTALoc rappresenta un facilitatore delle politiche regionali, in quanto:

- rappresenta la base per rendere la procedura pianificatoria e gli interventi territoriali più dinamici e mirati (progetti esemplari);
- facilita il riconoscimento dell'interesse regionale da parte del Cantone, che può prestare il suo aiuto;

- costituisce una prima base del *Programma di agglomerato* attraverso il quale attivare mezzi finanziari da parte della Confederazione (Fondo infrastrutturale per il traffico d'agglomerato).

COTALoc e mobilità

Attraverso la gestione del territorio si dovranno evitare situazioni di saturazione della rete stradale, permettere il miglioramento del TP e della mobilità lenta, predisporre le basi per risolvere il problema del TP sulla sponda destra della Maggia, prestare particolare attenzione ai grandi generatori di traffico e massimizzare le opportunità del trasporto lento.

2. Indirizzi

Il COTALoc determina il quadro territoriale entro cui attivare lo sviluppo regionale e definisce una forma di accordo istituzionale generale sugli indirizzi territoriali da raggiungere e le modalità per la loro attuazione. La progettualità sovracomunale necessaria al consolidamento della Città-Ticino dovrà quindi esplicarsi attraverso i seguenti indirizzi.

2.1 Insediamento e mobilità

Lo sviluppo dell'insediamento è da coordinare maggiormente con quello della mobilità, in particolare attraverso:

- a. la progettazione urbanistica in prossimità delle stazioni TILO (v. scheda M7) e FART (Ferrovie e autolinee regionali ticinesi) attenta ai temi della densità, della riqualifica e della qualità urbanistica e delle residenze secondarie;
- b. la prevenzione della saturazione del sistema viario urbano attraverso una politica insediativa attenta alle densità e ai contenuti;
- c. il potenziamento del trasporto pubblico in generale, soprattutto tra Locarno e Ascona;
- d. l'utilizzazione ottimale delle potenzialità del traffico lento.

2.2 Vocazione dei quartieri

Gli indirizzi pianificatori e progettuali dei quartieri sono i seguenti:

a. Luoghi scenici

- Ascona Nucleo
- Locarno Centro

Nei *luoghi scenici* è prioritario mantenere l'attuale organizzazione dei contenuti, rispettare le qualità urbanistiche e architettoniche dei luoghi, anche attraverso la valutazione delle densità edificatorie, monitorare e dove necessario limitare il fenomeno delle *residenze secondarie*.

b. Aree di trasformazione

- Solduno / Saleggi di Locarno (Locarno)
- Ex aerodromo / Saleggi di Losone (Ascona / Losone)
- Tenero piano / Gordola piano

Nelle *aree di trasformazione* è prioritario controllare la qualità insediativa (a difesa dell'identità e della qualità paesaggistica di tutta la regione) e impedire la saturazione del sistema viario. Per la loro valenza intercomunale, vanno consolidati accordi istituzionali che permettano di far fronte alle esigenze di sviluppo territoriale e economico.

c. Aree residenziali

- quartieri residenziali semi-intensivi di Minusio e Brissago
- quartieri residenziali estensivi in collina
- quartieri residenziali estensivi in pianura
- quartieri residenziali montani

Le *aree residenziali* concorrono a determinarne la qualità insediativa dell'agglomerato che va salvaguardata e promossa (v. scheda R10). La contenibilità dei quartieri estensivi non va aumentata se non vi sono importanti miglioramenti

2. Indirizzi

del trasporto pubblico. Esse vanno gestite prevalentemente dai comuni interessati.

A livello regionale va garantito il monitoraggio della qualità, ivi compreso il coordinamento per le limitazioni delle *residenze secondarie* (v. scheda R6).

2.3 Parchi urbani e aree di svago infrastrutturate

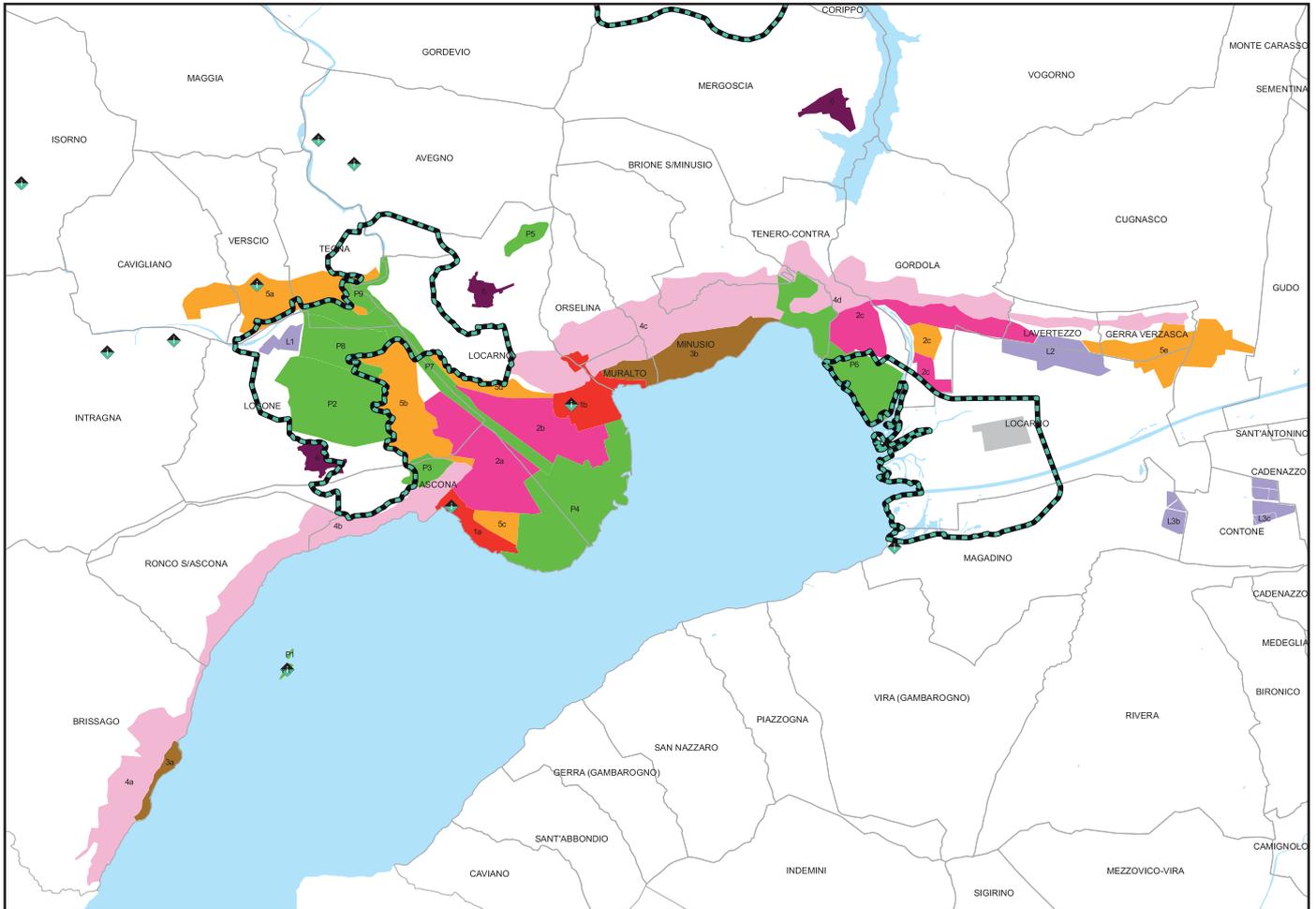
- a. Isole di Brissago
- b. Bosco di Maia / Arbigo
- c. Monte Verità
- d. Delta della Maggia
- e. Cardada - Cimetta
- f. Verbanella / Campofelice
- g. Maggia e Melezza (golene)
- h. Golf e caserma Losone
- i. Ponte Brolla

Nei *parchi urbani*, gli interventi sono mirati e finalizzati alla tutela delle peculiarità dei singoli contenuti, all'ottimizzazione della fruibilità (nel limite dei vincoli naturalistici), al mantenimento e al rafforzamento delle infrastrutture. L'approccio di organizzazione territoriale dovrà essere prevalentemente progettuale.

Per gli indirizzi relativi ai parchi situati sul Piano di Magadino si rinvia alla scheda R11.

2. Indirizzi

I quartieri dell'agglomerato di Locarno



Legenda

- insediamento di importanza nazionale
- paesaggio d'importanza nazionale

I quartieri dell'agglomerato urbano

indirizzo

- aeroporto
- area di trasformazione (contenuto terziario, commerciale e produttivo)
- area lavorativa
- area res semi-intensiva (cont. terz. e servizi)
- area residenziale estensiva (collina)
- area residenziale estensiva (montagna)
- area residenziale estensiva (pianura)
- luogo scenico
- zona di svago attrezzata - area protetta

3. Misure

Il COTALoc determina il quadro territoriale entro cui attivare lo sviluppo regionale e definisce una forma di accordo istituzionale generale sugli indirizzi territoriali da raggiungere (v. cap. 2) e le modalità per la loro attuazione (vedi cap. 4). Di seguito sono presentati le misure e i progetti di valenza sovracomunale ritenuti prioritari.

3.1 Integrazione funzionale della sponda destra della Maggia nel sistema dei trasporti pubblici

Il potenziamento del sistema di TP è una premessa indispensabile per lo sviluppo dei contenuti regionali nella sponda destra della Maggia (in particolare ex aerodromo), il cui sistema viario attuale manifesta importanti limiti di sviluppo. L'integrazione funzionale della sponda destra (Ascona e Losone) nel sistema dei TP assume quindi una rilevanza regionale. Lo sviluppo di un concetto urbanistico unitario per le *aree di trasformazione* di Solduno / Saleggi di Locarno e di ex aerodromo / Saleggi di Losone diventa una premessa indispensabile per progettare un nuovo investimento infrastrutturale.

Strutture esistenti o pianificate di livello regionale vanno coordinate nell'ambito di un disegno urbanistico unitario.

3.2 Porta di accesso est

Si tratta dell'area di trasformazione di Tenero-Piano e Gordola-Piano. Il futuro ordinamento territoriale diventa determinante a livello di immagine per l'insieme della regione e deve riqualificare urbanisticamente la *Porta di accesso est* dell'agglomerato.

In particolare sono da valorizzare gli spazi attorno alla strada cantonale; da migliorare gli spazi pubblici e quelli di collegamento; da valorizzare i comparti in prossimità delle stazioni TILO.

Inoltre, il recente abbandono di attività produttive storiche (cartiera), l'insediamento di grandi superfici di vendita (COOP), così come la stessa realizzazione della galleria Mappo-Moretina hanno creato le basi per la trasformazione dello specifico comparto territoriale.

La pianificazione dell'intera area multifunzionale deve considerare anche gli altri indirizzi definiti dal PD per la stessa area. In particolare la possibilità di realizzare un comparto per Grandi generatori di traffico nell'area della ex-cartiera e di Riazzino (v. scheda R8) e un Polo di sviluppo economico a Riazzino (v. scheda R7).

3.3 Stazioni ferroviarie

La capacità di trasformare i nodi del trasporto pubblico, in particolare le stazioni ferroviarie, in poli di sviluppo urbano rappresenta una sfida determinante. È quindi prioritario completare il sistema delle fermate (Minusio) e sviluppare concetti urbanistici per valorizzare le stazioni ferroviarie di:

- a. Locarno-Muralto;
- b. Minusio;
- c. Gordola;

3. Misure

- d. Tenero;
- e. Riazzino;
- f. Stazioni FART a S. Antonio e Solduno.

V. anche schede M7, R7 e R8.

3.4 Parchi urbani e aree di svago infrastrutturate

La gestione della trasformazione dei parchi urbani, che nella presente scheda includono anche le aree di svago attrezzate, e il loro consolidamento territoriale quale area di svago al servizio dell'agglomerato urbano sono un tema prioritario a livello regionale. In tre casi si è confrontati con la presenza, oltre alle aree protette che vanno debitamente tutelate, di importanti infrastrutture turistico-ricreative e con specifici problemi di trasformazione. Si tratta di:

- a. Delta della Maggia (campo da golf, bagni pubblici, strutture scolastiche, strutture alberghiere, infrastrutture turistiche - porti);
- b. Verbanella / Campofelice (centro sportivo nazionale Tenero, campeggi, accessibilità riva lago);
- c. Golf e caserma Losone (campo da golf, caserma militare, stand di tiro, potenziali insediamenti turistici, pista ciclabile).

Per ognuno di questi casi è prioritario un concetto di intervento globale.

Per le misure relative ai parchi situati sul Piano di Magadino si rinvia alla scheda R11 e al PUC in allestimento.

3.5 Mobilità lenta

Il maggior utilizzo del traffico lento costituisce un fattore di qualità di vita e di abbassamento del grado di congestionamento del sistema viario interno all'agglomerato.

Particolare importanza riveste la realizzazione di una rete di percorsi pedonali e ciclabili di qualità, attrattivi, sicuri e che mettano in relazione in modo continuo le diverse parti del polo urbano e dell'agglomerato. La realizzazione di questa rete deve rappresentare un'occasione di riqualifica urbanistica dello spazio pubblico stradale.

4. Compiti

4.1 Livello cantonale

La Sezione dello sviluppo territoriale (SST):

- a. applica gli indirizzi di questa scheda nell'ambito delle sue mansioni, in particolare verifica la conformità della pianificazione locale con gli indirizzi di questa scheda nell'ambito della consulenza ai Comuni e dell'esame del PR;
- b. accompagna la Commissione regionale dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia (CIT) nel processo volto ad attuare le misure di questa scheda;
- c. accompagna la CIT a integrare e approfondire gli indirizzi e le misure della scheda nei lavori per il *Programma d'agglomerato del Locarnese (PALoc)*;
- d. a conclusione del PALoc provvede ad aggiornare - laddove necessario - la scheda M2 sul PRTL e la scheda R1 I sul Piano comprensoriale del Piano di Magadino.
- e. I seguenti Servizi cantonali applicano gli indirizzi di questa scheda nell'ambito delle loro mansioni:
 - Sezione della mobilità;
 - Sezione della protezione dell'aria, dell'acqua e del suolo;
 - Divisione delle costruzioni;
 - Sezione degli enti locali.

4.2 Livello intercomunale

La Commissione regionale dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia (CIT)

- a. coordina i processi necessari ad approfondire e attuare le misure elencate al cap. 3, coinvolgendo adeguatamente i comuni interessati (vedi figura 4);
- b. assicura l'integrazione e l'approfondimento degli indirizzi e delle misure della scheda nei lavori per il PALoc.

4.3 Livello comunale

I Comuni:

- a. nell'ambito delle loro competenze pianificatorie, tengono conto degli indirizzi delineati in questa scheda;
- b. coordinati dalla CIT stipulando specifici contratti istituzionali volti a precisare gli indirizzi territoriali da perseguire e le modalità per la loro attuazione.

4.4 Altri

Regioni, i promotori privati, i grandi proprietari immobiliari, le strutture turistiche.

5. Documenti di riferimento e allegati

Delimitazione del comprensorio di riferimento per il COTALoc

Gli spazi di riferimento istituzionali, funzionali ed economici dell'agglomerato urbano del Locarnese sono molteplici:

- la Regione come indicata nel Modello territoriale (v. scheda R1);
- la Commissione regionale dei trasporti (CIT) composta dagli stessi comuni della Regione con l'aggiunta della sezione di Contone del comune di Gambarogno (v. scheda M2);
- l'agglomerato urbano, secondo la definizione dell'Ufficio federale della statistica.

Per la delimitazione del perimetro di studio si è partiti dalla definizione dell'agglomerato urbano dell'Ufficio federale di statistica, su cui si basa la definizione degli *spazi funzionali* del Piano direttore (v. anche scheda R1), per giungere a una delimitazione che:

- ingloba Brissago e Mergoscia;
- esclude i comuni della bassa Vallemaggia e la sezione di Magadino del Comune di Gambarogno, che appartengono a realtà territoriali differenti, seppure fortemente interconnesse all'agglomerato.

Figura 3

Spazi funzionali della Regione

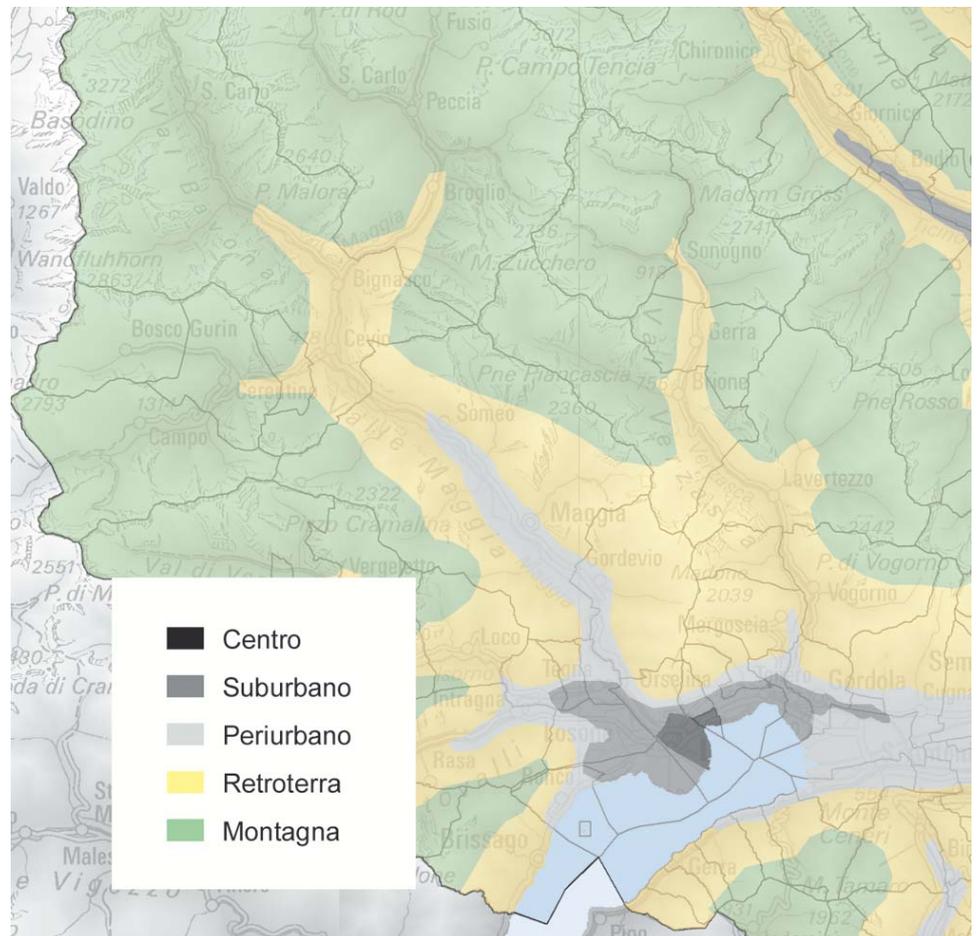
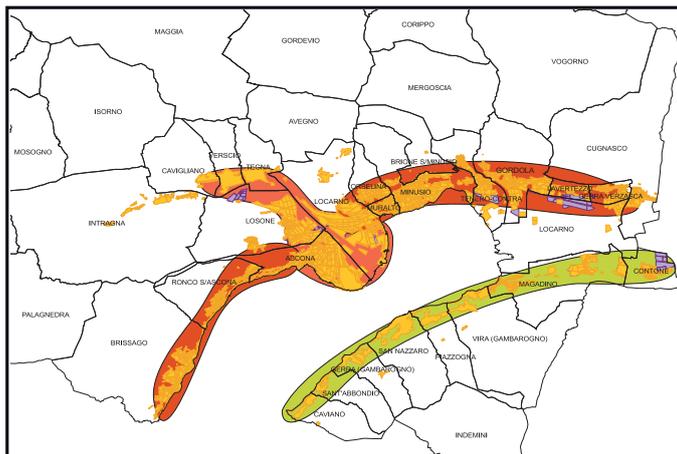


Figura 4

Agglomerato di riferimento per il COTALoc

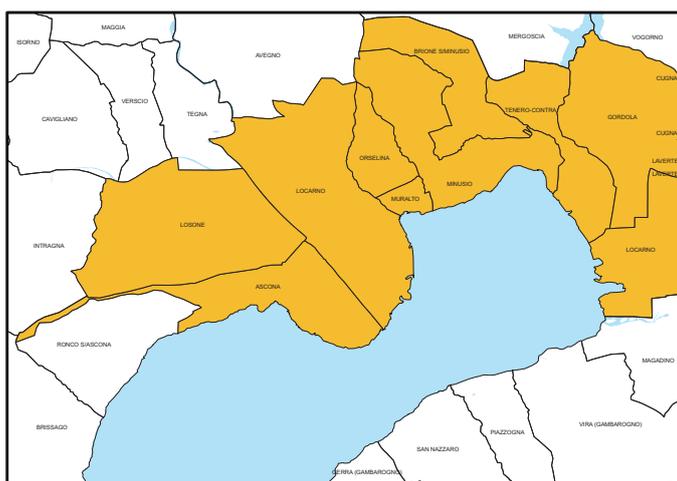


La Figura 4 mostra in arancione l'agglomerato locarnese che si sviluppa tra il lago e i terrazzi glaciali più bassi. Pure l'insediamento del Gambarogno, in verde, presenta un'analogha morfologia.

All'interno di questo agglomerato si può evidenziare la parte urbana vera e propria: il polo urbano dei 9 Comuni che da Ascona a Gordola racchiudono oltre l'80% dei contenuti socioeconomici (popolazione e posti di lavoro).

Figura 5

Il polo urbano dell'agglomerato locarnese



La delimitazione di agglomerato assunta dal COTALoc si fonda principalmente su considerazioni di tipo pianificatorio e urbanistico. La centralità delle sue componenti diminuisce con il passare dal polo alle zone più discoste.

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.

Decreto legislativo concernente l'adozione degli Obiettivi pianificatori cantonali del Piano direttore, 26.6.2007.

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 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.

Regolamento cantonale posteggi privati (Rcpp), 14.6.2005.

Documenti di riferimentoRapporti esplicativi

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.

Altri documenti

ALBERTON, S. e BOSSI, F. (IRE-USI): *Monitoreg: Dalle vocazioni e specializzazioni ai futuribili della Regione Locarnese e Vallemaggia, Rapporto finale*, Lugano, 2002.

BOTTINELLI, L.: *I nuovi poli del Ticino. Contributi statistici per la revisione del Piano Direttore*, in: "Dati, statistiche e società", Bellinzona, 2004, anno IV - N.1, pp.45-54.

COMMISSIONE INTERCOMUNALE DEI TRASPORTI DEL LOCARNESE E VALLEMAGGIA (CIT): *Pianificazione degli insediamenti e trasporti pubblici*, (a cura di Fabio Giacomazzi, Locarno), Bellinzona, 1994.

DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO e COMMISSIONE INTERCOMUNALE DEI TRASPORTI DEL LOCARNESE E VALLEMAGGIA: *Piano dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia, rapporto principale* (a cura di Synergo, Zurigo), Bellinzona, 1994.

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).

DIVISIONE DELLA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE e SEZIONE DELLA PIANIFICAZIONE URBANISTICA: *Costi infrastrutturali e sviluppo del Comune. Scelte di gestione del territorio e ripercussioni sulle finanze comunali*, Supplemento a "Dati, statistiche e società", Bellinzona, 2004, anno IV - N.3.

RAGGI M., BRUSACORAM D., BONZANIGO F.: *I trasporti in Ticino: valutazione del livello di qualità*, in: "Dati, statistiche e società", Bellinzona, 2006, anno VI - N.4, pp.47-55.

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

SEZIONE DELLA MOBILITÀ: *Galleria Mappo-Moretina: valutazione degli effetti sul traffico e sull'ambiente a dieci anni dall'inaugurazione*, (a cura di PappTrans, Zurigo), Bellinzona 2007.

SEZIONE DELLA PIANIFICAZIONE URBANISTICA: *Elementi per uno sviluppo territoriale del Canton Ticino 1980-2000. Da un'analisi dell'oggi ad uno sguardo sul futuro*, Studi di base/1 per la revisione del PD. Supplemento a "Dati, statistiche e società", Bellinzona, 2004, anno IV - N.2.

SEZIONE DELLA PIANIFICAZIONE URBANISTICA: *Proprietà e qualità dello spazio urbano in Ticino: trasformazioni recenti*, Studi di base/2 per la revisione del PD. Supplemento a "Dati, statistiche e società", Bellinzona, 2004, anno IV - N.4.

UFFICIO FEDERALE DELLO SVILUPPO TERRITORIALE - ARE: *Programmi d'agglomerato, parte trasporti e insediamento: criteri di valutazione. Manuale di applicazione*, Berna, 2004.

Link utili

Ufficio federale dello sviluppo territoriale (are):

www.are.admin.ch

Sui Programmi d'agglomerato della Confederazione svizzera

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

Studi della Sezione enti locali (SEL) sugli agglomerati urbani del Canton Ticino:

www.ti.ch/di/di/SezEL/agglomerati/ e più in particolare

<http://www.ti.ch/di/di/SezEL/agglomerati/locarnese/documentazione.asp?box=120&menu=3>