

Commissione intercomunale dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia

PALoc 3



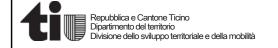
Programma di agglomerato del Locarnese

Terza generazione

Schede sulle misure



Locarno, 31 ottobre 2016







ELENCO DELLE SCHEDE SULLE MISURE

misura PALoc 2 ripresa nel PALoc 3
nuova misura PALoc 3

Paesaggio (12 misure)

denominazione misura	n° misura	priorità	pag.
Pianificazione di un'area strategica per contenuti pubblici: comparto ex caserma di Losone	P 1	A (2019-2022)	13
Spazi verdi e aree di svago a lago: area di Rivapiana in prossimità della nuova fermata TILO di Minusio	P 2	A (2019-2022)	16
Area di svago: Parco botanico del Gambarogno e Stagno Paron	P 3	A (2019-2022)	19
Area di svago di prossimità: delta della Maggia	P 4.1	A (2019-2022)	21
Area di svago di prossimità: golene dei fiumi Melezza e Maggia	P 4.2	A (2019-2022)	24
Area di svago di prossimità: Ponte Brolla	P 4.3	A (2019-2022)	27
Area di svago: Monte Verità	P 5	B (2023-2026)	30
Area di svago e di protezione naturalistica: Bosco di Maia - Arbigo	P 6	B (2023-2026)	33
Area di svago: Isole di Brissago	P 7	B (2023-2026)	36
Area di svago e riqualifica paesaggistica: Riva lago Gambarogno (tratta Magadino-Vira)	P 8	B (2023-2026)	38
Valorizzazione paesaggistica: corsi d'acqua quali elementi strutturanti	P 9.1	C > 2026	41
Valorizzazione e fruibilità dello spazio fluviale del fiume Verzasca	P 9.2	A (2019-2022)	44





Insediamenti (22 misure)

denominazione misura	n° misura	priorità	pag.
Sviluppo centripeto e riqualifica urbanistica comparto stazione FFS Locarno-Muralto	IN 1	A (2019-2022)	49
Sviluppo centripeto e riqualifica urbanistica tra Ascona-Losone	IN 2	A (2019-2022)	52
Riqualifica urbanistica quartiere ai Saleggi (ex quartiere Gas Macello) a Locarno	IN 3	A (2019-2022)	55
Sviluppo centripeto dell'area centrale di Minusio in prossimità della fermata ferroviaria TILO	IN 4	A (2019-2022)	58
Sviluppo centripeto in prossimità della fermata TILO di Gordola	IN 5	A (2019-2022)	61
Riqualifica dei fronti lungo l'asse urbano principale a Locarno (via A. Franzoni)	IN 6.1	A (2019-2022)	64
Riqualifica dei fronti lungo l'asse urbano principale a Losone (via Locarno)	IN 6.2	A (2019-2022)	67
Riqualifica dei fronti lungo l'asse urbano principale ad Ascona (via Locarno)	IN 6.3	B (2023-2026)	70
Riqualifica dei fronti lungo l'asse urbano principale a Minusio (via San Gottardo)	IN 6.4	C > 2026	73
Riqualifica dei fronti lungo l'asse urbano principale a Tenero (via San Gottardo)	IN 6.5	A (2019-2022)	76
Riqualifica dei fronti lungo l'asse urbano principale a Gordola (via San Gottardo)	IN 6.6	C > 2026	79
Riqualifica dei fronti lungo l'asse urbano principale a Lavertezzo / Locarno (via Cantonale)	IN 6.7	B (2023-2026)	82
Riqualifica dei fronti lungo l'asse urbano secondario a Locarno (via S. Balestra)	IN 7.1	B (2023-2026)	85
Riqualifica dei fronti lungo l'asse urbano secondario a Minusio (via Verbano)	IN 7.2	C > 2026	88
Riqualifica dei fronti lungo gli assi urbani secondari a Tenero (via Stazione)	IN 7.3	A (2019-2022)	91
Riqualifica urbanistica degli spazi pubblici centrali: Largo F. Zorzi a Locarno	IN 8	A (2019-2022)	94
Verifica contenibilità dei PR e promozione dell'utilizzo delle riserve: aree centrali ben servite dal TP (Ascona, Gordola, Locarno, Losone, Minusio, Tenero-Contra)	IN 9	A (2019-2022)	97
Verifica della contenibilità dei PR nelle aree periurbane (Terre di Pedemonte, Brione s/ Minusio, Brissago, Cugnasco-Gerra, Ronco s/ Ascona, Orselina, Gordola, Lavertezzo, Gambarogno, Locarno Piano)	IN 10	A (2019-2022)	100
Regolamentazione e gestione delle residenze secondarie	IN 11	B (2023-2026)	103
Valorizzazione urbanistica del Quartiere Campagna a Locarno	IN 12	C > 2026	106





denominazione misura	n° misura	priorità	pag.
Riqualifica urbanistica dell'area centrale di Tenero	IN 13	C > 2026	109
Riorganizzazione parcheggi e riqualifica spazi pubblici	IN 14	C > 2026	112

Trasporto pubblico (24 misure)

denominazione misura	n° misura	priorità	pag.
Riorganizzazione del nodo intermodale alla stazione FFS di Locarno-Muralto	TP CmP 1.B	A (2019-2022)	117
Potenziamento dell'offerta della ferrovia regionale delle Centovalli (tratta Locarno-Intragna)	TP 3.1	C > 2026 (PROSSIF)	121
Potenziamento dell'offerta del collegamento regionale Linea 315 Locarno-Cavergno	TP 3.2	A (2019-2022)	124
Potenziamento dell'offerta del collegamento regionale Linea 316 Locarno-Brissago	TP 3.3	A (2019-2022)	127
Potenziamento dell'offerta del collegamento interregionale Linea 311 Locarno-Bellinzona	TP 3.4	A (2019-2022)	130
Potenziamento della rete urbana su gomma: prolungo Linea 1 verso Losone e Gordola e nuovo tracciato (Lista A)	TP 4.1	A (2019-2022)	133
Misure infrastrutturali per potenziamento rete urbana su gomma: nuovo capolinea Linea 1 a Losone Via Mezzana/Via Trisnera	TP 4.2.1	A (2019-2022)	136
Misure infrastrutturali per potenziamento rete urbana su gomma: nuove fermate	TP 4.2.2	A (2019-2022)	139
Misure infrastrutturali per potenziamento rete urbana su gomma: nuova strada di raccordo Ascona	TP 4.3	A (2019-2022)	143
Potenziamento della rete urbana su gomma: prolungo Linea 1 fino a Losone Campagne - Merisc (Lista C)	TP 4.4	C > 2026	146
Potenziamento dell'offerta del collegamento urbano Linea 7 Locarno-Losone	TP 4.5	A (2019-2022)	149
Potenziamento della rete urbana su gomma: nuove Linee 3 e 4 collina-città (Brione s./Minusio - Orselina - Locarno Monti - Locarno centro - Locarno FFS - quartiere Rusca/Saleggi - Residenza Lido)	TP 5.1	A (2019-2022)	152
Potenziamento della rete urbana su gomma: nuova linea circolare 6 città-collina (Locarno FFS - Locarno Monti - Orselina)	TP 5.2	C > 2026	155





denominazione misura	n° misura	priorità	pag.
Potenziamento della rete su gomma: prolungo nuova linea urbana 2 (ex 7) verso Riazzino FFS e attestamento Linea 311 all'aeroporto cantonale di Locarno-Magadino (Lista C)	TP 6.1	C > 2026	158
Potenziamento della rete urbana su gomma: prolungo nuova Linea 2 (ex 7) verso Golino (Lista C)	TP 6.2	C > 2026	161
Potenziamento della rete urbana su gomma: nuova Linea 7 Minusio FFS-collina (Minusio FFS - Minusio Piazza - Brione s./Minusio)	TP 7	C > 2026	164
Sicurezza, accessibilità e attrattività delle fermate del TP su gomma (Lista A)	TP 8.1	A (2019-2022)	167
Sicurezza, accessibilità e attrattività delle fermate del TP su gomma (Lista B)	TP 8.2	B (2023-2026)	170
Informazione in tempo reale alle fermate del TP su gomma	TP 8.3	A (2019-2022)	173
Realizzazione nodo intermodale alla fermata ferroviaria di S. Nazzaro (Lista A)	TP 9.1	A (2019-2022)	176
Realizzazione nodo intermodale alla fermata ferroviaria di S. Nazzaro (Lista B)	TP 9.2	B (2023-2026)	179
Potenziamento della rete regionale su gomma: nuova Linea 327 Magadino - Orgnana (Lista C)	TP 10	C > 2026	183
Integrazione tariffaria transfrontaliera: fase prioritaria	TP 11.1	A (2019-2022)	186
Integrazione tariffaria transfrontaliera: fase successiva	TP 11.2	C > 2026	189

Mobilità lenta (25 misure)

denominazione misura	n° misura	priorità	pag.
Asse di collegamento e di transizione a lago: nuova passerella sul fiume Maggia tra Locarno e Ascona e raccordi	ML 3.1	B (2023-2026)	193
Asse di collegamento e di transizione a lago: nuovo collegamento pedonale a Minusio-Tenero	ML 3.2	C > 2026	196
Completamento e messa in sicurezza rete ciclo-pedonale: nuovo collegamento verso il Gambarogno (Magadino - Gordola, con nuova passerella sul fiume Ticino)	ML 5.1	A (2019-2022)	199
Completamento e messa in sicurezza rete ciclo-pedonale: Cugnasco-Gerra - Alla Monda / Contone, con nuova passerella sul fiume Ticino	ML 5.2	C > 2026	202





denominazione misura	n° misura	priorità	pag.
Completamento e messa in sicurezza rete ciclo-pedonale: Cadepezzo - Cadenazzo lungo la ferrovia	ML 5.3	B (2023-2026)	205
Completamento e messa in sicurezza rete ciclo-pedonale: Brissago - Porto Ronco	ML 5.5	C > 2026	208
Promozione della mobilità combinata TP su gomma/mobilità lenta: Bike & Ride (B+R) presso le principali fermate TP e attrattori	ML 6	A (2019-2022)	211
Verifica idoneità passaggi pedonali svincolo S. Materno - Ascona	ML 7	B (2023-2026)	214
Completamento e messa in sicurezza rete ciclo-pedonale: asse del Gambarogno, segmento Traversa della Pepa - Magadino	ML 8.1	A (2019-2022)	217
Completamento e messa in sicurezza rete ciclo-pedonale: asse del Gambarogno, segmento Magadino - Vira	ML 8.2	B (2023-2026)	220
Completamento e messa in sicurezza rete ciclo-pedonale: asse del Gambarogno, segmento Vira - S. Nazzaro	ML 8.3	C > 2026	223
Completamento e messa in sicurezza rete ciclo-pedonale: asse del Gambarogno, segmento S. Nazzaro - Porto Gambarogno	ML 8.4	C > 2026	226
Completamento e messa in sicurezza rete ciclo-pedonale: asse del Gambarogno, segmento Porto Gambarogno	ML 8.5	A (2019-2022)	229
Completamento e messa in sicurezza rete ciclo-pedonale: asse del Gambarogno, segmento Porto Gambarogno - Dirinella	ML 8.6	C > 2026	232
Completamento e messa in sicurezza rete ciclo-pedonale: Terre di Pedemonte, marciapiede Verscio - Cavigliano	ML 9	A (2019-2022)	235
Completamento e messa in sicurezza rete ciclo-pedonale: Gambarogno, marciapiede ciclo-pedonale Quartino	ML 10	C > 2026	238
Completamento e messa in sicurezza rete ciclo-pedonale: Losone, zona Arbigo - ciclopista sull'argine di sponda destra del fiume Maggia (ex ferrata)	ML 11.1	A (2019-2022)	240
Completamento e messa in sicurezza rete ciclo-pedonale: Losone, Ponte Maggia - Centro scolastico - ciclopista su argine sponda destra del fiume Maggia	ML 11.2	A (2019-2022)	243
Concezione di un Piano di mobilità lenta di agglomerato: carta della mobilità sostenibile e progettazione segnaletica (Lista A)	ML 12.1	A (2019-2022)	246
Concezione di un Piano di mobilità lenta di agglomerato: implementazione segnaletica (Lista B)	ML 12.2	B (2023-2026)	249
Completamento e messa in sicurezza rete ciclo-pedonale: Gordola, pista ciclabile Via al Fiume - fermata ferroviaria	ML 13	A (2019-2022)	252
Estensione rete Bikesharing nell'agglomerato	ML 15	A (2019-2022)	255
Estensione dei Piani a favore della mobilità scolastica e per persone anziane nei Comuni dell'agglomerato	ML 16	A (2019-2022)	259





denominazione misura	n° misura	priorità	pag.
Completamento della rete del traffico lento: percorso ciclabile Vallemaggia, tratta Someo - Riveo	ML 17	A (2019-2022)	263
Completamento e messa in sicurezza rete ciclo-pedonale: relazioni di mobilità lenta nel comparto Ex-Cartiera a Tenero	ML 18	A (2019-2022)	266

Traffico individuale motorizzato (21 misure)

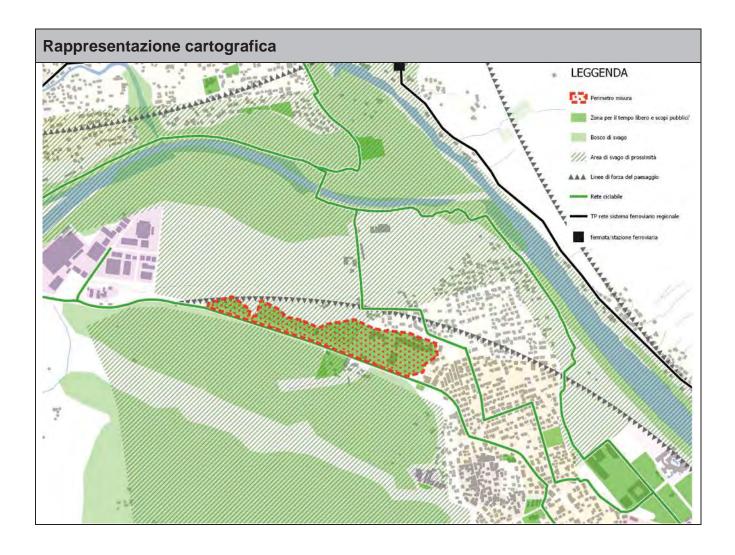
denominazione misura	n° misura	priorità	pag.
Introduzione modello UPI 50/30 a Losone, Tenero, Gordola, Cugnasco-Gerra, Lavertezzo (Piano)	TIM 2	A (2019-2022)	273
Miglioramento della sicurezza nell'attraversamento del nucleo di Verscio	TIM 10	C > 2026	276
Riqualifica multimodale di un asse urbano secondario (Via Dr. G. Varesi, Locarno)	TIM 11.1	B (2023-2026)	279
Riqualifica multimodale dell'asse urbano principale (Via S. Gottardo, Gordola)	TIM 11.2	B (2023-2026)	282
Riqualifica urbana e contenimento TIM (Via R. Simen, Minusio e Via G.G. Nessi, Muralto)	TIM 13.1	A (2019-2022)	285
Riqualifica urbana e contenimento TIM (Via R. Simen, Minusio e Via G.G. Nessi, Muralto)	TIM 13.2	B (2023-2026)	288
Messa in sicurezza della viabilità: innesto Centro scolastico Ronchini di Aurigeno e nuova fermata bus (linea regionale 315)	TIM 14	B (2023-2026)	291
Galleria Moscia-Acapulco	TIM 17	C > 2026	294
Riorganizzazione della viabilità a Solduno	TIM 18	A (2019-2022)	297
Riorganizzazione della viabilità e del nodo intermodale di Ponte Brolla	TIM 19	A (2019-2022)	301
Messa in sicurezza della viabilità: tratta Solduno - Ponte Brolla	TIM 20	B (2023-2026)	304
Riqualifica multimodale dell'asse urbano principale (Via A. Franzoni, Locarno)	TIM 21.1.1	B (2023-2026)	307
Riqualifica multimodale di un asse urbano secondario (Via S. Balestra, Locarno)	TIM 21.1.2	C > 2026	311
Riqualifica urbana e contenimento TIM (Largo F. Zorzi, Locarno)	TIM 21.1.3	C > 2026	315
Riqualifica multimodale dell'asse urbano principale (Via Locarno, Losone)	TIM 21.2	A (2019-2022)	319





denominazione misura	n° misura	priorità	pag.
Riqualifica multimodale dell'asse urbano principale (Via Locarno, Ascona)	TIM 21.3	C > 2026	324
Riqualifica multimodale dell'asse urbano principale (Via S. Gottardo e Via Stazione, Tenero)	TIM 21.4	A (2019-2022)	329
Gestione centralizzata impianti semaforici nel Locarnese	TIM 22	A (2019-2022)	334
Elaborazione piani di mobilità aziendali per i comparti strategici	TIM 23	A (2019-2022)	337
Messa in sicurezza punti critici della rete viaria	TIM 24	A (2019-2022)	340
Strategia di gestione posteggi pubblici	TIM 25	A (2019-2022)	343

contenuti pubbl	i un'area strategica per ici: serma di Losone	Codice ARE: 5113.2.037	Codice PA: P 1
Pacchetto di misure			To the second
Correlazione con altre misure	P 4.1, P 4.2, P 4.3, P5, P6, TP 4.4		4-3
Rapporto con PA 2	PI 2	JA 34	ANTO
Tipo di misura	Pianificatoria	The same of the sa	
Ente responsabile	Comune di Losone	7	5
Altri Enti coinvolti			
Orizzonte di realizzazione	2019 - 2022		
Priorità	A	Localizzazione:	Losone



Descrizione

Ripresa e adattamento della misura PI 2 del Paloc 2 ai cambiamenti del quadro di riferimento:

- insediamento del centro richiedenti d'asilo per un periodo di tre anni;
- decisione a livello cantonale di rinuncia all'insediamento del museo del territorio (luglio 2015):
- concretizzazione delle trattative con la Confederazione per l'entrata in possesso dell'area da parte del Comune entro il 31.10.2017; in data 21.01.2016 è stato firmato il contratto di compra/vendita.

Conferma di quest'area quale centralità di interesse pubblico per l'intero agglomerato e ridefinizione dei contenuti di valenza regionale:

- museo di storia naturale;
- porta d'ingresso al futuro parco nazionale del Locarnese (ev. concetto allargato integrando le misure P5 e P6);
- strutture turistiche e sportive;
- aree di svago attrezzate.

Opportunità per l'agglomerato

L'inserimento di contenuti a carattere pubblico di interesse regionale unita alla relazione con il parco e le ampie aree verdi di prossimità e al miglioramento dell'accessibilità conduce all'integrazione di questa area strategica nella rete superiore di spazi verdi, acqua, aree pubbliche strutturante l'intero agglomerato.

Benefici per l'agglomerato

CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
- miglioramento del traffico pedonale e ciclistico e quindi della raggiungibilità e dell'accessibilità degli spazi d'interesse pubblico.	esiguo

CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
-valorizzazione della qualità degli spazi pubblici e delle aree verdi dell'agglomerato.	significativo

CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
- una gestione coordinata e migliore degli spazi paesaggistici e naturalistici rilevanti	
e dei loro collegamenti non può che aumentare la sicurezza degli spostamenti ciclo-	esiguo
pedonali.	

CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	
 sono valorizzati e collegati gli spazi liberi e le aree di rilevanza paesaggistica e naturalistica di prossimità, pertanto migliorati sensibilmente gli spazi posti tra le densità urbane. 	significativo

Fattibilità

Azzonamenti necessari

Da valutare nell'ambito degli approfondimenti

Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

Nessuna

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore:

La misura è conforme agli indirizzi delle schede P5 "Parchi naturali", R9 "Svago di prossimità" e R/M2 "Agglomerato del Locarnese".

Necessità di aggiornamento del PD:

Misura (DA) conforme al PD: nessun aggiornamento necessario

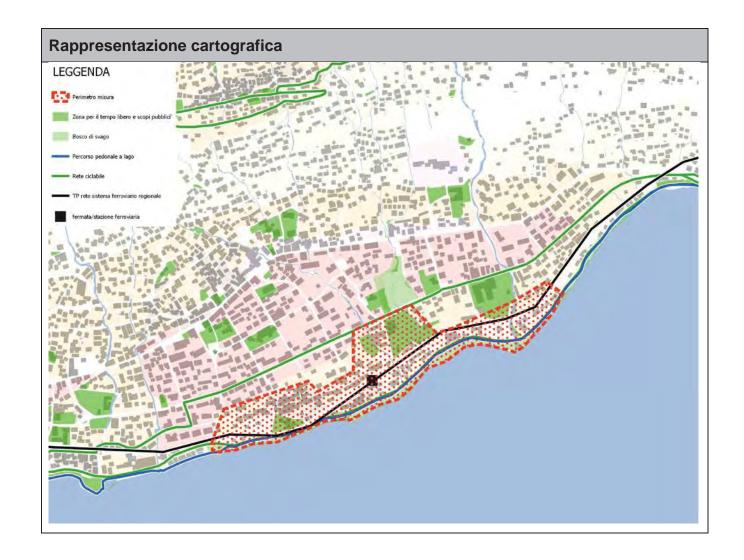
Scadenzario

Ridefinizione dei contenuti (2017)

Progetto urbanistico / paesaggistico (2018)

Variante di piano regolatore (2019/2022)

area di Rivapian	ee di svago a lago: la in prossimità della lerroviaria Tilo di Minusio	Codice ARE: Codice PA: 5113.2.045 P 2
Pacchetto di misure		
Correlazione con altre misure	IN 3, IN 7.2, TP 7	
Rapporto con PA 2	CmP3, PI 10	
Tipo di misura	Pianificatoria	
Ente responsabile	Comune di Minusio	4
Altri Enti coinvolti		
Orizzonte di realizzazione	2019 - 2022	Grand
Priorità	A	Localizzazione: Minusio



Descrizione

La futura fermata Tilo di Minusio, ubicata nel comparto Remorino, in prossimità del lago, dell'area di svago di Rivapiana, di un corso d'acqua e di una zona a valenza pubblica diventa l'opportunità per:

- creare una porta di accesso privilegiata all'asse di transizione a lago e al sistema di spazi verdi e aree di svago;
- valorizzare l'area di svago allo scopo di risolvere i conflitti tra pedoni e ciclisti;
- rafforzare i collegamenti della mobilità lenta tra lago e collina;
- insediare contenuti di interesse pubblici facilmente raggiungibili e relazionati al tema dell'acqua.

Opportunità per l'agglomerato

Sviluppo di una porta d'accesso privilegiata alla rete superiore di spazi verdi, acqua e aree pubbliche strutturante l'intero agglomerato.

Benefici per l'agglomerato

CE1: miglioramen	to della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
- il progetto del com	parto permette un miglioramento del traffico pedonale e	
ciclistico e quindi de	ella raggiungibilità e dell'accessibilità degli spazi d'interesse	significativo
pubblico.		

CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
-valorizzazione della qualità degli spazi pubblici e delle aree verdi dell'agglomerato.	significativo

CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
- una gestione coordinata e migliore degli spazi paesaggistici e naturalistici rilevanti	
e dei loro collegamenti non può che aumentare la sicurezza degli spostamenti ciclo-	significativo
pedonali.	

CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
-sono valorizzati e collegati gli spazi liberi e le aree di rilevanza paesaggistica e	
naturalistica di prossimità, pertanto migliorati sensibilmente gli spazi posti tra le	significativo
densità urbane; contribuisce alla riduzione delle emissioni ambientali.	

Fattibilità

Studio preliminare novembre 2014, in corso approfondimenti.

Azzonamenti necessari

Nessuno

Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

Nessuna

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore:

La misura è conforme agli indirizzi delle schede P4 "Componenti naturali", P7 "Laghi e rive lacustri", M7 "TILO", R10 "Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito" e R/M2 "Agglomerato del Locarnese"

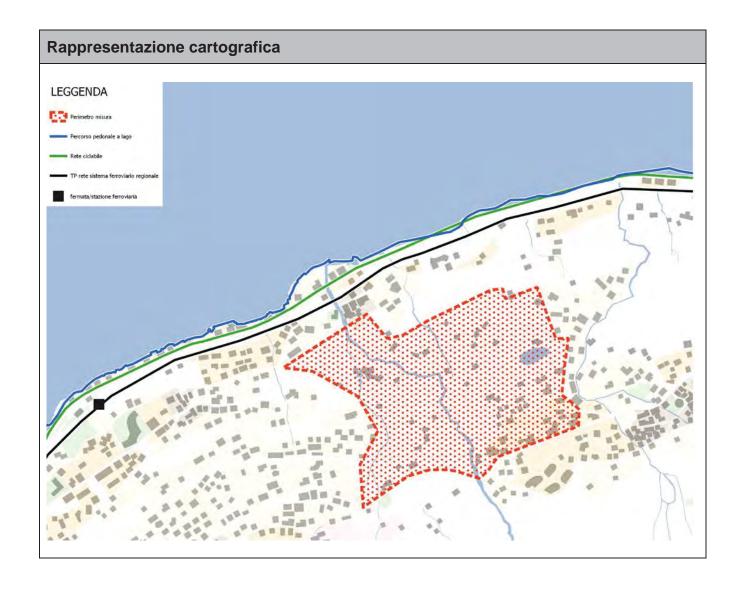
Necessità di aggiornamento del PD:

È necessaria una nuova misura (DA) nella scheda R/M2

Scadenzario

Progetto urbanistico / paesaggistico (2017) Eventuale variante di piano regolatore (2018-2020)

Area di svago: p Gambarogno e s	parco botanico del Stagno Paron	Codice ARE: 5113.2.047	Codice PA:
Pacchetto di misure			7 10
Correlazione con altre misure	P 9.1	Edding San	4
Rapporto con PA 2	PI 12		The state of the s
Tipo di misura	Pianificatoria		
Ente responsabile	Comune di Gambarogno		4
Altri Enti coinvolti			
Orizzonte di realizzazione	2019 - 2022	Grad	
Priorità	Α	Localizzazione: C	Gambarogno



Descrizione

La revisione del PR ha permesso di consolidare la protezione dell'area di interesse pubblico integrata in una ZPP.

Sono ora in corso le trattative con il proprietario per garantire la fruizione pubblica e la gestione dell'area nel tempo.

La misura pone ora l'accento sul miglioramento dell'accessibilità con la mobilità lenta, con il trasporto pubblico, la gestione dei posteggi e l'organizzazione funzionale dell'area.

Opportunità per l'agglomerato

Il parco botanico del Gambarogno e stagno Paron, migliorandone l'accessibilità e l'organizzazione, vengono integrati nella rete superiore di spazi verdi, acqua, aree pubbliche strutturante l'intero agglomerato.

I quartieri residenziali del Gambarogno beneficiano di un'importante area di svago che contribuisce ad aumentarne la qualità di vita.

Benefici per l'agglomerato

CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
- il progetto dell'area permette un miglioramento del traffico pedonale e ciclistico e	sufficiente
quindi della raggiungibilità e dell'accessibilità degli spazi d'interesse pubblico.	Sufficiente

CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
- valorizzazione della qualità degli spazi pubblici e delle aree verdi dell'agglomerato.	sufficiente

CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
-	nessun

CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
 sono valorizzati e collegati gli spazi liberi e le aree di rilevanza paesaggistica e naturalistica di prossimità, pertanto migliorati sensibilmente gli spazi posti tra le densità urbane. 	significativo

Fattibilità

Progetto preliminare in fase di allestimento.

Azzonamenti necessari

Nessuno

Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

Nessuna

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore:

La misura rappresenta una concretizzazione a livello regionale di un obiettivo generale contenuto nella scheda P4 "Componenti naturali". È pure conforme agli indirizzi delle schede R9 "Svago di prossimità" e R/M2 "Agglomerato del Locarnese.

Necessità di aggiornamento del PD:

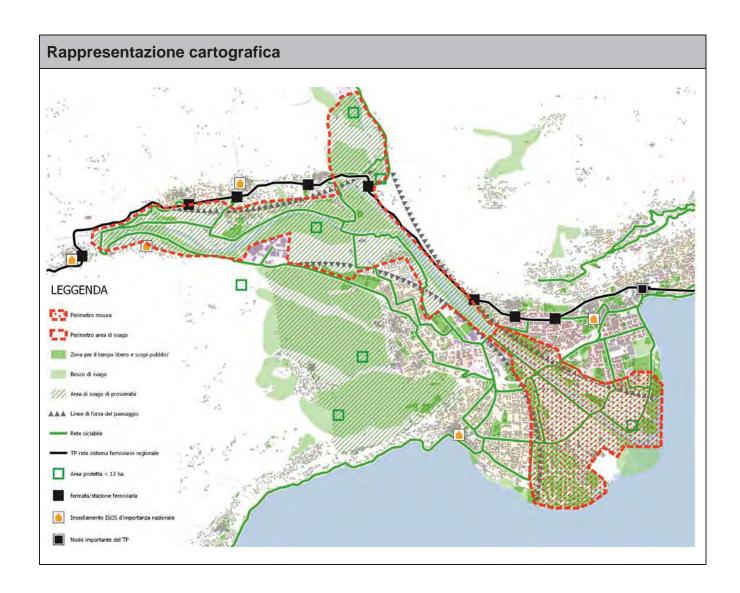
Misura (DA) conforme al PD: nessun aggiornamento necessario

Scadenzario

Trattative con il privato (2016/2017)

Variante di piano regolatore (2017/2018)

Area di svago di Maggia	i prossimità: delta della	Codice ARE: 5113.2.036	Codice PA: P 4.1
Pacchetto di misure	4.1, 4.2, 4.3		
Correlazione con altre misure	P 1, P 9, TP 5.1, ML 3.1		You L
Rapporto con PA 2	PI 1	A TOTAL	
Tipo di misura	Pianificatoria		
Ente responsabile	Comuni di Locarno e Ascona	La company of the	E E
Altri Enti coinvolti	ERS, Ente Turistico		
Orizzonte di realizzazione	2019 - 2022	Grand	
Priorità	Α	Localizzazione:	Ascona, Locarno



Descrizione

Concretizzare attraverso un progetto coordinato la visione di ampio parco del polo urbano dell'agglomerato del Locarnese, che si estende dal delta della Maggia fino alle Terre di Pedemonte, con i sequenti contenuti:

- area natura e/o protetta: aree naturali, sottoposte a protezione di carattere nazionale o comunale;
- area agricola: area a contenuti agricoli (viticoli e non);
- area di svago attrezzata: parchi attrezzati, parchi botanici, bagni pubblici, campeggi e strutture sportive:
- area di svago naturale: bosco e prati liberi (parziale sfruttamento agricolo);
- altre aree di interesse pubblico, turistico e culturale.

Opportunità per l'agglomerato

Il parco del delta della Maggia viene valorizzato come area di svago di prossimità del polo urbano ed integrato, attraverso la mobilità lenta (passeggiata a lago, rete ciclopedonale e miglioramento accessi) nella rete superiore di spazi verdi, acqua e funzioni pubbliche strutturante il paesaggio dell'intero agglomerato.

I quartieri residenziali intensivi di Locarno e Ascona beneficiano di un'importante area di svago di prossimità che contribuisce ad aumentarne la qualità di vita.

Il parco e il Delta della Maggia, con le sue componenti attrezzate (lidi, centri sportivi, ecc) e naturali (foce e golene della Maggia), funge da spazio di riferimento per la popolazione e da ulteriore elemento di attrazione per i turisti.

Le reti ecologiche, l'agricoltura e le sue componenti vengono salvaguardate e valorizzate.

Benefici per l'agglomerato

CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
- il progetto del comparto permette un miglioramento del traffico pedonale e ciclistico e quindi della raggiungibilità e dell'accessibilità degli spazi d'interesse pubblico.	significativo

CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	
- valorizzazione della qualità degli spazi pubblici e delle aree verdi dell'agglomerato.	significativo

CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
 una gestione coordinata e migliore degli spazi paesaggistici e naturalistici rilevanti e dei loro collegamenti non può che aumentare la sicurezza degli spostamenti ciclo- pedonali. 	significativo

CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
 sono valorizzati e collegati gli spazi liberi e le aree di rilevanza paesaggistica e naturalistica di prossimità, pertanto migliorati sensibilmente gli spazi posti tra le densità urbane; contribuisce alla riduzione delle emissioni ambientali. 	significativo

Fattibilità

Progetto modello "Dall'Europa all'Africa lungo una golena" in fase di elaborazione e coordinato con la scheda R 9 svago di prossimità.

Azzonamenti necessari

Nessuno

Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

Nessuna

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore:

La misura è conforme indirizzi delle schede R9 "Svago di prossimità" e R/M2 "Agglomerato del Locarnese".

Necessità di aggiornamento del PD:

È necessario l'aggiornamento delle schede R/M5 (agg. descrizione) e R9 (RI → DA)

Scadenzario

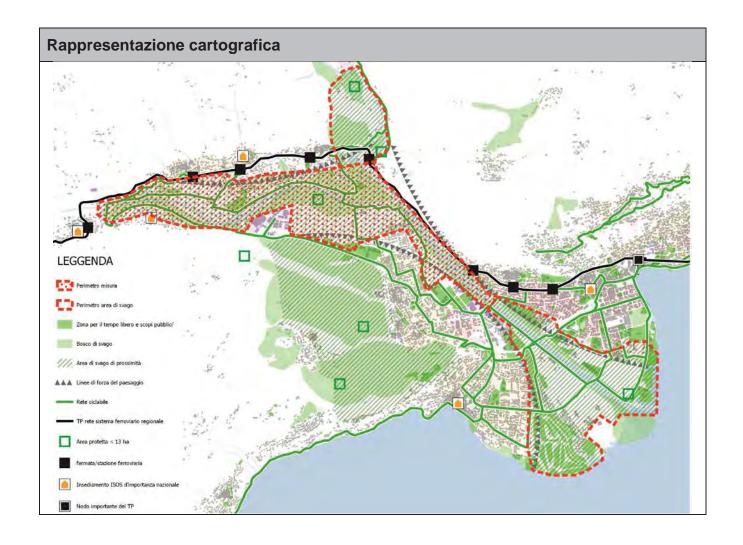
Progetto modello (2014/2018)

Sviluppo singole misure ed eventuali varianti di piano regolatore (2019/2022)

Spiegazioni e approfondimenti

Progetto modello da riprendere eventualmente nei PR comunali ed implementare poi con lo sviluppo di singole misure.

Area di svago d fiumi Melezza e	i prossimità: golene dei Maggia	Codice ARE: 5113.2.042	Codice PA: P 4.2
Pacchetto di misure	4.1, 4.2, 4.3		
Correlazione con altre misure	P 1, P 9, TP 4.4		
Rapporto con PA 2	PI 7		
Tipo di misura	Pianificatoria		
Ente responsabile	Comuni di Locarno, Losone, Terre di Pedemonte e Centovalli		
Altri Enti coinvolti		Tomas (ANDEN
Orizzonte di realizzazione	2019 - 2022		
Priorità	А	Localizzazione: Terre di Pedemor	, ,



Descrizione

Valorizzazione e integrazione del comparto nell'ampia area di svago di prossimità delle Terre di Pedemonte, del Delta della Maggia e del futuro Parco Nazionale. In particolare:

- miglioramento dell'accessibilità con la mobilità lenta (in particolare tramite l'estensione della ciclopista verso Golino) e con il trasporto pubblico e gestione dei posteggi;
- salvaguardia delle aree naturali e ripristino dell'area boschiva golenale andata distrutta con l'alluvione del 1978.

Opportunità per l'agglomerato

Le golene della Melezza e della Maggia incluse nell'area di svago di prossimità che si estende dal delta della Maggia alle Terre di Pedemonte sono da integrare, attraverso la mobilità lenta, nella rete superiore di spazi verdi, acqua e funzioni pubbliche strutturante il paesaggio dell'intero agglomerato. I quartieri residenziali di Losone, Terre di Pedemonte e il resto dell'agglomerato beneficiano di un'importante area di svago di prossimità che contribuisce ad aumentarne la qualità di vita. Ulteriore valorizzazione dell'area di svago quale spazio pubblico (percorsi ciclopedonali, sentieri, aree attrezzate, ecc).

L'accesso a piedi, in bicicletta o con il trasporto pubblico (prolungo linea urbana 1 verso Losone) viene favorito, l'accesso veicolare regolato.

Benefici per l'agglomerato

CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	
- il progetto del comparto permette un miglioramento del traffico pedonale e	
ciclistico e quindi della raggiungibilità e dell'accessibilità degli spazi d'interesse	significativo
pubblico.	

CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
- valorizzazione della qualità degli spazi pubblici e delle aree verdi dell'agglomerato.	significativo

CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
 una gestione coordinata e migliore degli spazi paesaggistici e naturalistici rilevanti e dei loro collegamenti non può che aumentare la sicurezza degli spostamenti ciclo- pedonali. 	significativo

CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
 sono valorizzati e collegati gli spazi liberi e le aree di rilevanza paesaggistica e naturalistica di prossimità, pertanto migliorati sensibilmente gli spazi posti tra le densità urbane; contribuisce alla riduzione delle emissioni ambientali. 	significativo

Fattibilità

Progetto modello "Dall'Europa all'Africa lungo una golena" in fase di elaborazione e coordinato con la scheda R 9 svago di prossimità.

Azzonamenti necessari

Nessuno

Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

Nessuna

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore:

La misura è conforme indirizzi delle schede R9 "Svago di prossimità" e R/M2 "Agglomerato del Locarnese".

Necessità di aggiornamento del PD:

È necessario l'aggiornamento delle schede R/M5 (agg. descrizione) e R9 (RI → DA)

Scadenzario

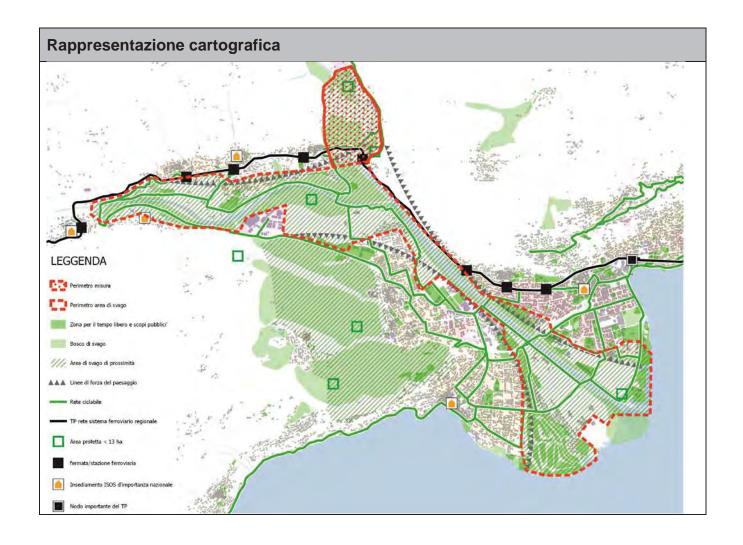
Progetto modello (2014/2018)

Sviluppo singole misure ed eventuali varianti di piano regolatore (2019/2022)

Spiegazioni e approfondimenti

Progetto modello da riprendere eventualmente nei PR comunali ed implementare poi con lo sviluppo di singole misure

Area di svago di	i prossimità: Ponte Brolla	Codice ARE: 5113.2.043	Codice PA: P 4.3
Pacchetto di misure	4.1, 4.2, 4.3		
Correlazione con altre misure	P 1, TIM 19	The state of the s	17
Rapporto con PA 2	PI 8		
Tipo di misura	Pianificatoria		BARR
Ente responsabile	Comune di Locarno, Terre di Pedemonte, Avegno- Gordevio	7	38/5
Altri Enti coinvolti		Tomas (ANDE
Orizzonte di realizzazione	2019 - 2022		
Priorità	А	Localizzazione: di Pedemonte, A	•



Descrizione

Valorizzazione e integrazione del comparto nell'ampia area di svago di prossimità delle Terre di Pedemonte e del Delta della Maggia. In particolare:

- miglioramento dell'accessibilità con il trasporto pubblico e gestione dei posteggi;
- miglioramento del nodo viario di Ponte Brolla, in particolare per la mobilità lenta;
- migliore gestione (servizi, pulizia, ecc.) del forte afflusso turistico estivo;
- elementi in contrasto con l'area naturale (p.es. stand di tiro) devono essere eliminati sul medio-lungo termine.

Opportunità per l'agglomerato

Le golene della Melezza e della Maggia incluse nell'area di svago di prossimità che si estende dal delta della Maggia alle Terre di Pedemonte sono da integrare, attraverso la mobilità lenta, nella rete superiore di spazi verdi, acqua e funzioni pubbliche strutturante il paesaggio dell'intero agglomerato. I quartieri residenziali di Losone, Terre di Pedemonte e il resto dell'agglomerato beneficiano di un'importante area di svago di prossimità che contribuisce ad aumentarne la qualità di vita. Ulteriore valorizzazione dell'area di svago quale spazio pubblico (percorsi ciclopedonali, sentieri, aree attrezzate, ecc).

L'accesso a piedi, in bicicletta o con il trasporto pubblico viene favorito, l'accesso veicolare regolato.

Benefici per l'agglomerato

CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
- il progetto del comparto permette un miglioramento del traffico pedonale e ciclistico e quindi della raggiungibilità e dell'accessibilità degli spazi d'interesse pubblico.	significativo

CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
- valorizzazione della qualità degli spazi pubblici e delle aree verdi dell'agglomerato.	significativo

CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
- una gestione coordinata e migliore degli spazi paesaggistici e naturalistici rilevanti	
e dei loro collegamenti non può che aumentare la sicurezza degli spostamenti ciclo-	significativo
pedonali.	

CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
- sono valorizzati e collegati gli spazi liberi e le aree di rilevanza paesaggistica e naturalistica di prossimità, pertanto migliorati sensibilmente gli spazi posti tra le densità urbane; contribuisce alla riduzione delle emissioni ambientali.	significativo

Fattibilità

Progetto modello "Dall'Europa all'Africa lungo una golena" in fase di elaborazione e coordinato con la scheda R 9 svago di prossimità.

Azzonamenti necessari

Nessuno

Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

Nessuna

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore:

La misura è conforme indirizzi delle schede R9 "Svago di prossimità" e R/M2 "Agglomerato del Locarnese".

Necessità di aggiornamento del PD:

È necessario l'aggiornamento delle schede R/M5 (agg. descrizione) e R9 (RI → DA)

Scadenzario

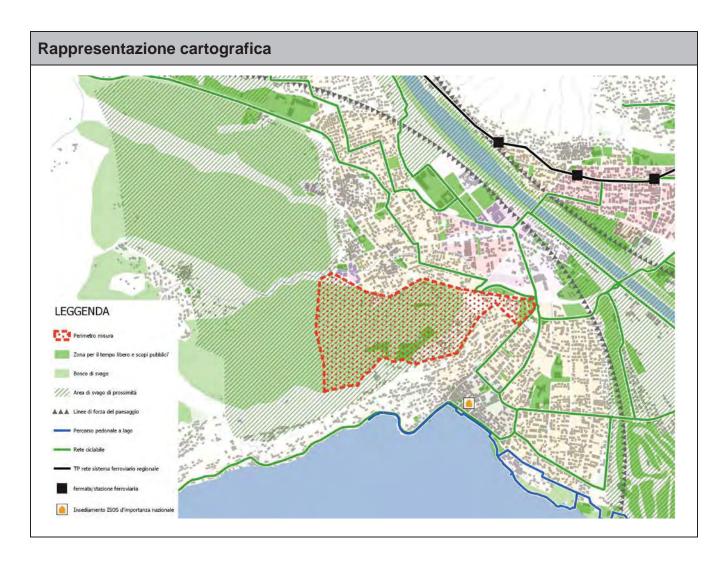
Progetto modello (2014/2018)

Sviluppo singole misure ed eventuali varianti di piano regolatore (2019/2022)

Spiegazioni e approfondimenti

Progetto modello da riprendere eventualmente nei PR comunali ed implementare poi con lo sviluppo di singole misure

Area di svago: Il	fonte Verità	Codice ARE: 5113.2.040	Codice PA: P 5
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	P1, P6	The second	Vorter Z
Rapporto con PA 2	PI 5	13275 S	
Tipo di misura	Pianificatoria / Realizzazione	-12 SA	A COLOR
Ente responsabile	Comuni di Ascona, Losone e Ronco s./Ascona	Ly .	3
Altri Enti coinvolti			
Orizzonte di realizzazione	2023 - 2026		
Priorità	В	Localizzazione: e Ronco s./Asco	Ascona, Losone ona



Descrizione

Valorizzazione dell'area di svago e miglioramento delle vie d'accesso:

- parziale integrazione nel concetto della porta d'ingresso al futuro parco nazionale del Locarnese (ev. concetto allargato con le misure P1 e P6);
- allacciamento alla rete TP su gomma:
- il Monte Verità come punto di partenza di percorsi ciclopedonali di collina.

Opportunità per l'agglomerato

La misura valorizza una zona di svago collinare dell'agglomerato, migliorandone l'accessibilità dalle aree centrali.

I quartieri residenziali intensivi di Locarno e Ascona beneficiano di un'importante area di svago che contribuisce ad aumentarne la qualità di vita.

Miglioramento del traffico pedonale e ciclistico, miglioramento della raggiungibilità e miglioramento del traffico del tempo libero.

Miglioramento della qualità degli spazi pubblici.

Riduzione del consumo di superficie e valorizzazione dei paesaggi naturali.

Benefici per l'agglomerato

CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
- il progetto dell'area permette un miglioramento del traffico pedonale e ciclistico e	
quindi della raggiungibilità e dell'accessibilità degli spazi d'interesse paesaggistico o	sufficiente
naturalistico.	

CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
- valorizzazione della qualità degli spazi pubblici e delle aree verdi dell'agglomerato	sufficiente

CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
- miglioramento della sicurezza degli spostamenti ciclo-pedonali.	sufficiente

CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	
- sono valorizzati e collegati gli spazi liberi e le aree di rilevanza paesaggistica e naturalistica di prossimità, pertanto migliorati sensibilmente gli spazi posti tra le	significativo
densità urbane.	

Fattibilità

Concetto porte di entrata Parco Nazionale (Monte Verità-Balladrun-Collina di Maia). Giugno 2016.

Azzonamenti necessari

Nessuno

Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

Nessuna

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore:

La misura è conforme indirizzi delle schede R9 "Svago di prossimità" e R/M2 "Agglomerato del Locarnese".

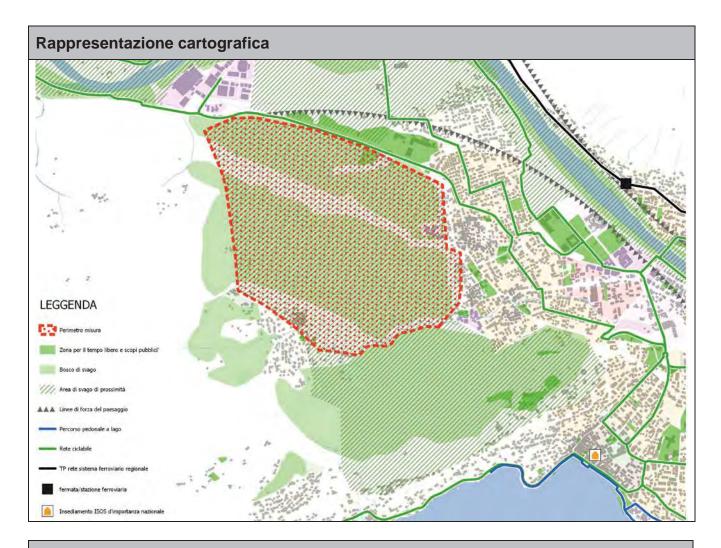
Necessità di aggiornamento del PD:

Misura (DA) conforme al PD: nessun aggiornamento necessario (scheda R/M2)

Scadenzario

Sviluppo progetto di valorizzazione (2017) Realizzazione (2019)

Area di svago e naturalistica: Bo	di protezione osco di Maia - Arbigo	Codice ARE:	Codice PA: P 6
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	P 1, P 5	The state of the s	
Rapporto con PA 2	PI 6	A CANADA	
Tipo di misura	Realizzazione		
Ente responsabile	Comune di Losone	4	E E
Altri Enti coinvolti		7	
Orizzonte di realizzazione	2023 - 2026	Grand	
Priorità	В	Localizzazione:	Losone



Descrizione

Il Parco del bosco di Maia si estende su 100 ettari e comprende la fascia collinare fra Losone e Arcegno. Il paesaggio offre un'eccezionale ricchezza di forme e aspetti, dai dossi di roccia levigata dai ghiacciai, alle conche con ristagno idrico (le "bolle"). La zona è iscritta nell'Inventario dei paesaggi, siti e monumenti naturali d'importanza nazionale.

Il Parco Maia, al Sud delle Alpi, è la sola riserva forestale posta nelle immediate vicinanze di un agglomerato urbano.

La misura prevede la valorizzazione del parco e il miglioramento delle vie d'accesso:

- integrazione nel concetto della porta d'ingresso al futuro parco nazionale del Locarnese (ev. concetto allargato con le misure P1 e P5);
- miglioramento dell'accessibilità con il trasporto pubblico e gestione dei posteggi;
- salvaguardia delle aree naturali come l'ampia area boschiva, le importanti aree umide (paludi e siti di riproduzione degli anfibi di importanza nazionale) e la fitta rete di sentieri;
- miglioramento dei collegamenti dell'area del Bosco di Maia al comparto dell'ex-caserma di Losone, in particolare se questa dovesse accogliere il Museo di storia naturale o l'entrata al futuro Parco nazionale.

Opportunità per l'agglomerato

La misura valorizza una zona di svago collinare dell'agglomerato, migliorandone l'accessibilità dalle aree centrali.

I quartieri residenziali semi-intensivi di Losone e il resto dell'agglomerato beneficiano di un'importante area di svago che contribuisce ad aumentarne la qualità di vita.

L'accesso a piedi, in bicicletta o con il trasporto pubblico viene favorito, l'accesso veicolare regolato. Salvaguardare e potenziare le reti ecologiche, proteggere le aree naturali.

Benefici per l'agglomerato

CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
- miglioramento del traffico pedonale e ciclistico e quindi della raggiungibilità e	sufficiente
dell'accessibilità degli spazi d'interesse paesaggistico o naturalistico.	Sufficiente

CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	
- valorizzazione della qualità degli spazi pubblici e delle aree verdi dell'agglomerato.	sufficiente

CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
- miglioramento della sicurezza degli spostamenti ciclo-pedonali.	sufficiente

CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
 sono valorizzati e collegati gli spazi liberi e le aree di rilevanza paesaggistica e naturalistica di prossimità, pertanto migliorati sensibilmente gli spazi posti tra le densità urbane. 	significativo

Fattibilità

Concetto porte di entrata Parco Nazionale (Monte Verità-Balladrun-Collina di Maia). Giugno 2016.

Azzonamenti necessari

Nessuno

Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

Nessuno

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore:

La misura è conforme indirizzi delle schede R9 "Svago di prossimità" e R/M2 "Agglomerato del Locarnese".

Necessità di aggiornamento del PD:

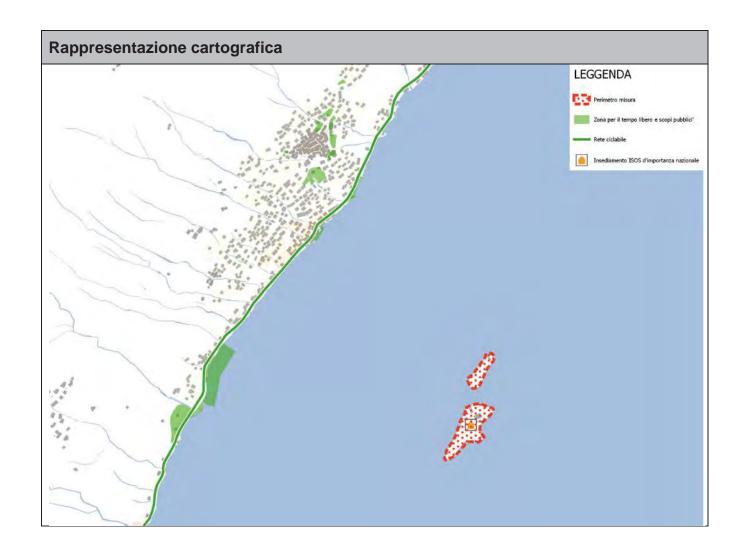
Misura (DA) conforme al PD: nessun aggiornamento necessario (schede R/M2 e R9)

Scadenzario

Progetto di valorizzazione (2017/2018)

Realizzazione da definire sulla base delle risultanze del progetto

Area di svago: la	sole di Brissago	Codice ARE: 5113.2.039	Codice PA:
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	P3		You I
Rapporto con PA 2	PI 4		
Tipo di misura	Realizzazione		- DO -
Ente responsabile	Comune di Ascona, Brissago, Ronco s/Ascona	لم	3
Altri Enti coinvolti	Cantone	Grid	
Orizzonte di realizzazione	2023 - 2026		
Priorità	В	Localizzazione: Brissago, Ronco	,



Descrizione

Valorizzazione del Parco e miglioramento delle vie d'accesso:

- integrazione nel sistema di parchi del Locarnese;
- verifica della possibilità di migliorare i collegamenti in battello (frequenza ed estensione del servizio di alcuni mesi);
- miglioramento della rete dei trasporti pubblici e della mobilità lenta per favorire l'accesso ai porti.

Opportunità per l'agglomerato

Il parco botanico delle Isole di Brissago, migliorandone l'accessibilità, viene integrato nella rete superiore di spazi verdi, acqua, aree pubbliche strutturante l'intero agglomerato.

La valorizzazione del parco contribuisce ad aumentarne l'attrattiva turistica.

L'accesso a piedi, in bicicletta o con il trasporto pubblico ai principali porti viene favorito, l'accesso veicolare regolato.

Benefici per l'agglomerato

CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
- miglioramento della raggiungibilità e dell'accessibilità degli spazi d'interesse paesaggistico o naturalistico.	sufficiente

CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
- valorizzazione della qualità degli spazi pubblici e delle aree verdi dell'agglomerato.	sufficiente

CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
-	nessun
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
- sono valorizzati e collegati gli spazi liberi e le aree di rilevanza paesaggistica e naturalistica di prossimità, pertanto migliorati sensibilmente gli spazi posti tra le densità urbane.	sufficiente

Fattibilità

Azzonamenti necessari

Nessuno

Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

Nessuna

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore:

La misura è conforme indirizzi delle schede R9 "Svago di prossimità" e R/M2 "Agglomerato del Locarnese".

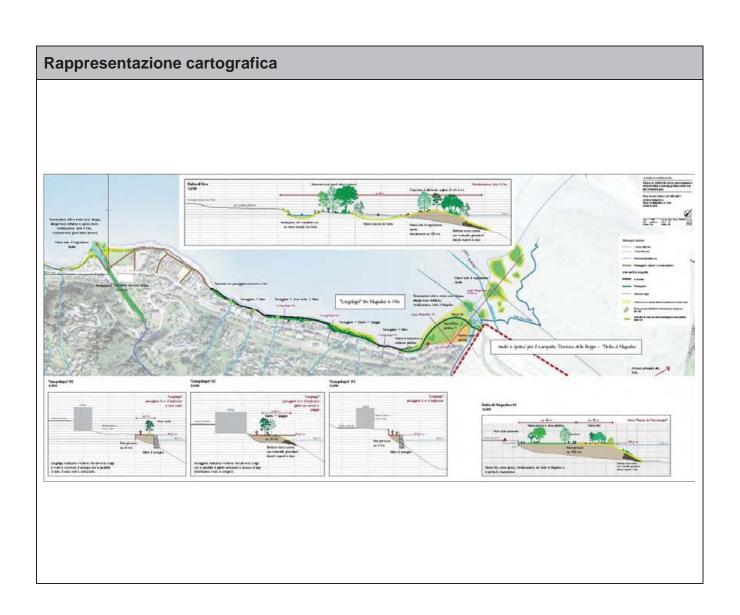
Necessità di aggiornamento del PD:

Misura (DA) conforme al PD: nessun aggiornamento necessario (scheda R/M2)

Scadenzario

Da definire

Area di svago e Riva lago Gamb (tratta Magadino	•	Codice ARE:	Codice PA: P 8
Pacchetto di misure			Total of the
Correlazione con altre misure	P 9, ML 8.2		You Z
Rapporto con PA 2		A COLOR	
Tipo di misura	Pianificatoria		
Ente responsabile	Comune del Gambarogno	La company of the com	E
Altri Enti coinvolti		7	
Orizzonte di realizzazione	2023 - 2026	Gran	
Priorità	В	Localizzazione:	Gambarogno



Descrizione

Il progetto propone la formazione di una nuova area pubblica di svago al delta di Magadino e il suo collegamento col Delta di Vira attraverso una passeggiata a lago:

Delta di Magadino:

- costruzione di una nuova area pubblica, lido e altri spazi attrezzati (da verificare combinazione con parcheggio sotterraneo e nuovo imbarcadero);
- riordino degli spazi ed edifici amministrativi;
- incremento e diversificazione della vegetazione superficiale, ripuale e del bosco;
- rinaturazione della tratta terminale del riale del riale di Magadino;
- diversificazione e ampliamento della sezione della foce con realizzazione di alcune isole di vegetazione ripuale raggiungibili dai bagnanti;
- passeggiata a lago; attracchi temporanei
- nuove isole di vegetazione riservate alla protezione della natura in corrispondenza del vecchio delta del Ticino.

Riva tra Magadino e Vira:

- riordino della riva attuale caratterizzata da una serie di manufatti di scarsa qualità e quasi completamente inaccessibile, ridisegnando un profilo più sinuoso lungo il quale si sviluppa una passeggiata;
- lungolago di tipo lombardo con inserti di vegetazione (nicchie, piccole siagge, accessi e giardini a lago); arredi con elementi di qualità, spazi di sosta e punti di vista;
- relazioni e sinergie tra la ciclopedonale, la stazione, il nuovo imbarcadero e gli accessi a lago:
- risolvere in modo efficiente e qualitativo il raccordo con il lungolago esistente di Vira.

Delta di Vira:

- restituire un aspetto più naturale e dinamico a uno dei delta più importanti della riva del Gambarogno; ripristino della dinamica deltizia, ampliamento della riva emersa con nuove isole
- ricostruzione di una fascia ripuale accessibile ai bagnanti e formazione di un nuovo passaggio dal Lungolago esistente verso la nuova foce e lungo il corso d'acqua
- allargamento della sezione riparia presso il delta, rinaturazione della stessa estendendola lungo il corso d'acqua oltre il ponte ferroviario
- nuovo sentiero a lago verso Alabardia nell'ambito di un progetto di valorizzazione della riva.

Opportunità per l'agglomerato

La riva del lago del Gambarogno, migliorandone l'accessibilità e l'organizzazione, viene integrata nella rete di spazi verdi, acqua, aree pubbliche strutturanti, dei collegamenti ciclopedonali e dei trasporti pubblici dell'intero agglomerato.

Attraverso il progetto viene concretizzata una parte dell'asse di transizione a lago, elemento portante della rete della mobilità lenta come indicato dal PD.

I quartieri residenziali del Gambarogno beneficiano di un'importante area di svago che contribuisce ad aumentarne la qualità di vita.

Il nuovo Lungolago permetterà di rafforzare il legame urbanistico fra il centro amministrativo di Magadino con quello storico di Vira, con una potenziale valorizzazione dei quartieri e degli edifici esistenti lungo la riva.

Effetto:
significativo
Effetto:
significativo
Effetto:
significativo
Effetto:
significativo

Fattibilità

Progetto preliminare.

Azzonamenti necessari

PUC o variante PR

Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

Nessuna

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore:

La misura è volta alla concretizzazione di un percorso a lago previsto dal PD (scheda P7 "Laghi e rive lacustri") ed è conforme agli indirizzi della scheda R/M2 "Agglomerato del Locarnese"

Necessità di aggiornamento del PD:

E necessaria una nuova misura (RI) nella scheda R/M2

Scadenzario

Progetto di massima e variante di piano regolatore (2017-2021)

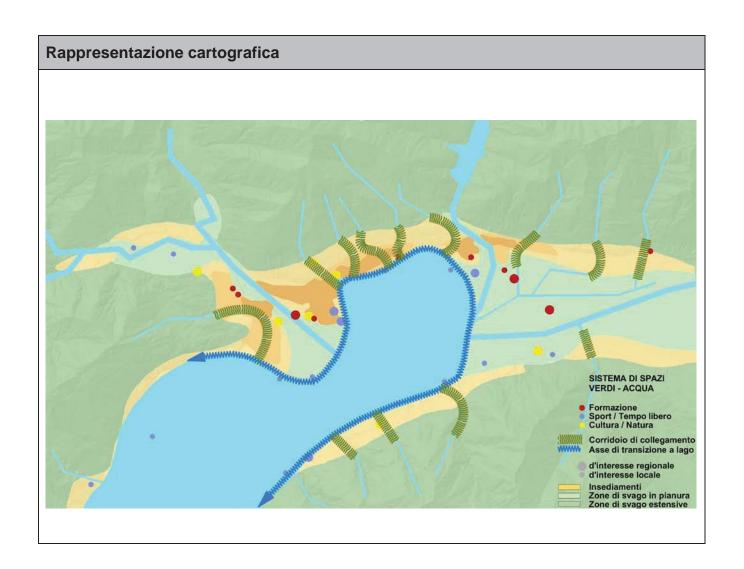
Progetto definitivo, domanda di costruzione (2021-2023)

Realizzazione (2023-2026)

Spiegazioni e approfondimenti

Necessario il coordinamento con il settore adiacente, situato ad Est (Nuclei di Magadino - Porto patriziale -Traversa della Peppa) con un importante riordino di infrastrutture di trasporto: viarie, ciclopedonali, portuali e parcheggi.

	paesaggistica: corsi ementi strutturanti	Codice ARE:	Codice PA: P 9.1
Pacchetto di misure			1
Correlazione con altre misure	P 9.2		
Rapporto con PA 2			
Tipo di misura	Realizzazione		
Ente responsabile	Comuni		
Altri Enti coinvolti			
Orizzonte di realizzazione	> 2026		
Priorità	С	Localizzazione: dell'agglomerato	



Descrizione

Il territorio dell'agglomerato del locarnese è caratterizzato da una rete idrografica ricca e articolata. Il lago, i fiumi e i torrenti hanno plasmato e strutturato nel tempo il paesaggio.

L'elemento acqua ha una forte relazione con gli spazi verdi, le aree di svago di prossimità e le centralità interesse pubblico.

L'analisi ha segnalato una perdita di riconoscibilità dell'elemento acqua da ricondurre allo sviluppo lineare dell'agglomerato, all'edificazione diffusa e alla mancanza di un rapporto preciso tra insediamenti e spazi liberi.

La misura intende valorizzare i corsi d'acqua che collegano il lago alla collina e i loro delta, quali elementi strutturanti il paesaggio e rafforzare le relazione con le componenti di interesse pubblico.

Nell'ambito della determinazione degli spazi riservati alle acque (legge federale sulla protezione delle acque LPAc e relativa Ordinanza OPAc) o di progetti di rivitalizzazione (da coordinare con la pianificazione strategica cantonale) i Comuni pongono l'accento sui seguenti aspetti:

- corso d'acqua quale elemento qualificante e strutturante il paesaggio;
- percorsi lago collina relazionati con le aree di interesse pubblico e gli insediamenti;
- altre aree di svago;
- limite con gli insediamenti.

Opportunità per l'agglomerato

La valorizzazione paesaggistica dello spazio riservato alle acque permette di inserire in un contesto urbanizzato in modo dispersivo un elemento strutturante e di collegamento che ne rende leggibile la topografia, la struttura storica e il carattere.

Permette inoltre di identificare un sistema generale di spazi verdi, relazionati all'acqua e al lago, che vanno a costituire le scheletro verde del paesaggio dell'agglomerato.

Benefici per l'agglomerato

CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
- rafforzamento della rete di percorsi pedonali lago – collina – aree verdi –	sufficiente
insediamenti.	Sufficiente

CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	
- valorizzazione della qualità degli spazi pubblici e delle aree verdi dell'agglomerato	sufficiente

CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
- miglioramento della sicurezza degli spostamenti ciclo-pedonali.	sufficiente

CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	
 sono valorizzati e collegati gli spazi liberi e le aree di rilevanza paesaggistica e naturalistica di prossimità, pertanto migliorati sensibilmente gli spazi posti tra le densità urbane. 	significativo

Fattibilità

Progetti da inserire nell'ambito della determinazione degli spazi riservati alle acque integrando gli aspetti prettamente tecnici con quelli paesaggistici e da coordinare con la pianificazione strategica sulla rivitalizzazione dei corsi d'acqua allestita dal Cantone.

Azzonamenti necessari

Nessuno

Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

Nessuna

Programma d'agglomerato del Locarnese di terza generazione – PALoc3 Misure *Paesaggio*

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore:

La misura rappresenta una concretizzazione a livello regionale di un obiettivo generale contenuto nella scheda P4 "Componenti naturali", in particolare l'indirizzo 2.5 "Corsi d'acqua, rive lacustri e ambienti correlati". La misura è conforme agli indirizzi delle schede P6 "Acqua" e R/M2 "Agglomerato del Locarnese.

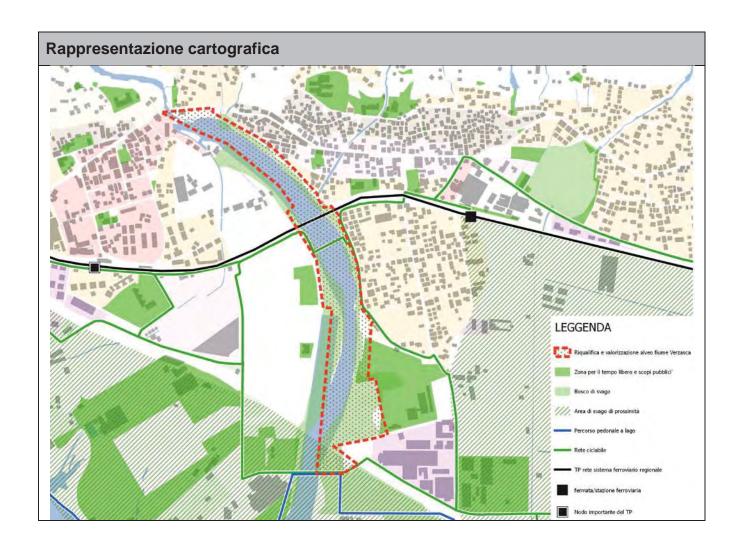
Necessità di aggiornamento del PD:

È necessario l'aggiornamento della scheda R/M2 (indirizzi)

Scadenzario

Progetti di valorizzazione in parallelo con la determinazione degli spazi riservati alle acque

Valorizzazione e fluviale del fium	e fruibilità dello spazio e Verzasca	Codice ARE:	Codice PA: P 9.2
Pacchetto di misure			10
Correlazione con altre misure	P 9.1	EST - ST	5
Rapporto con PA 2			The same of the sa
Tipo di misura	Realizzazione		
Ente responsabile	Gordola		E E
Altri Enti coinvolti			The state of the s
Orizzonte di realizzazione	2019 - 2022	Grade	
Priorità	Α	Localizzazione:	Gordola



Descrizione

Il territorio dell'agglomerato del locarnese è caratterizzato da una rete idrografica ricca e articolata. Il lago, i fiumi e i torrenti hanno plasmato e strutturato nel tempo il paesaggio.

L'elemento acqua ha una forte relazione con gli spazi verdi, le aree di svago di prossimità e le centralità d'interesse pubblico.

L'analisi ha segnalato una perdita di riconoscibilità dell'elemento acqua da ricondurre allo sviluppo lineare dell'agglomerato, all'edificazione diffusa e alla mancanza di un rapporto preciso tra insediamenti e spazi liberi.

La misura intende valorizzare dal profilo naturalistico, paesaggistico e didattico dell'area attorno al fiume Verzasca sul territorio del Comune di Gordola, in particolare:

- interventi di recupero e valorizzazione del fiume Verzasca (punto panoramico e accesso al fiume, valorizzazione camminata, eliminazione di manufatti abusivi o di disturbo, scala di rimonta dei pesci e sfalcio neofite):
- interventi di valorizzazione paesaggistica e didattico-ricreativa della sponda sinistra del fiume Verzasca (area di sosta per bagnanti, area pic nic, posa di pannelli informativi, area per lezioni nella natura e percorso mountain bike);
- gestione delle opere e del verde.

Opportunità per l'agglomerato

La valorizzazione paesaggistica dello spazio riservato alle acque permette di inserire in un contesto urbanizzato in modo dispersivo un elemento strutturante e di collegamento che ne rende leggibile la topografia, la struttura storica e il carattere.

Permette inoltre di identificare un sistema generale di spazi verdi, relazionati all'acqua e al lago, che vanno a costituire le scheletro verde del paesaggio dell'agglomerato.

Benefici per l'agglomerato

CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
- rafforzamento della rete di percorsi pedonali lago – collina – aree verdi –	sufficiente
insediamenti.	Sufficiente

CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	
- valorizzazione della qualità degli spazi pubblici e delle aree verdi dell'agglomerato	significativo

CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
- miglioramento della sicurezza degli spostamenti ciclo-pedonali.	sufficiente

CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	
 sono valorizzati e collegati gli spazi liberi e le aree di rilevanza paesaggistica e naturalistica di prossimità, pertanto migliorati sensibilmente gli spazi posti tra le densità urbane. 	significativo

Fattibilità

Progetto preliminare gennaio 2015 Progetto definitivo dicembre 2015

Azzonamenti necessari

Nessuno

Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

Nessuna

Situazione nel Piano direttore cantonale

Programma d'agglomerato del Locarnese di terza generazione – PALoc3 Misure *Paesaggio*

Conformità con il PD in vigore:

La misura rappresenta una concretizzazione a livello regionale di un obiettivo generale contenuto nella scheda P4 "Componenti naturali", in particolare l'indirizzo 2.5 "Corsi d'acqua, rive lacustri e ambienti correlati". La misura è conforme agli indirizzi delle schede P6 "Acqua" e R/M2 "Agglomerato del Locarnese"

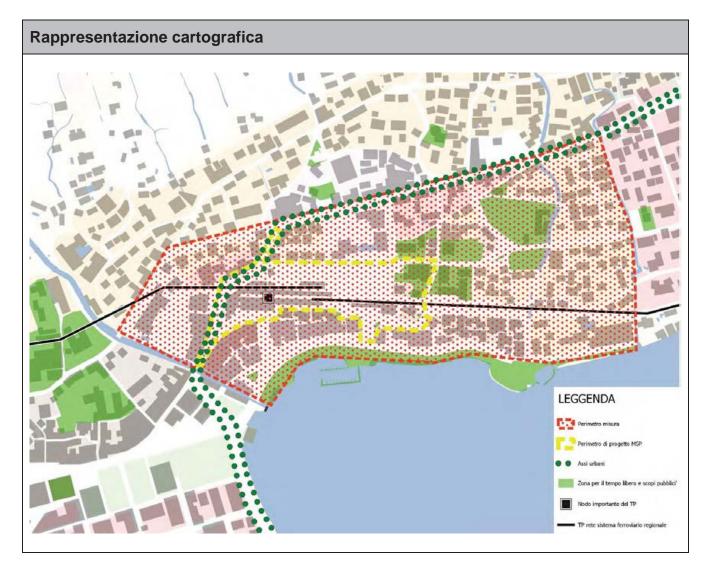
Necessità di aggiornamento del PD:

È necessaria una nuova misura (DA) nella scheda R/M2

Scadenzario

Progetto definitivo (2015) Interventi di valorizzazione (2017)

Sviluppo centripeto e riqualifica urbanistica comparto stazione FFS Locarno-Muralto		Codice ARE: Codice PA: 5113.2.002 IN 1
Pacchetto di misure		
Correlazione con altre misure	TP CmP 1.B, IN8, IN9, IN14	Control of the second
Rapporto con PA 2	CmP 1	
Tipo di misura	Pianificatoria	
Ente responsabile	Comune di Muralto	4
Altri Enti coinvolti	Cantone, FFS	
Orizzonte di realizzazione	2019 - 2022	Town A Service of the
Priorità	A	Localizzazione: Muralto



Descrizione

La stazione FFS/ FART di Locarno – Muralto diventerà il terminale Alptransit del Locarnese e la porta d'entrata dell'agglomerato per chi vi giunge in treno. In questo contesto strategico si inserisce il progetto di valenza regionale di riorganizzazione della stazione FFS/FART.

Riconoscendo tale opportunità strategica, già il PALoc 2 ha postulato la riorganizzazione dell'intero comparto a livello urbanistico e di viabilità in due fasi di intervento:

La prima tappa (misura CmP1A_Paloc 2) comprende la realizzazione di:

- un sottopasso pedonale tra la stazione FFS ed il lungolago;
- un collegamento pedonale verticale da/per la terrazza della Chiesa di S.Vittore;
- posteggi coperti per biciclette e due ruote motorizzate;
- un autosilo interrato con funzione di P+R e di posteggio di appoggio (misura non cofinanziabile).

La seconda tappa (misura CmP1B Paloc2) è volta a:

- riorganizzare il nodo intermodale (terminale bus, taxi, K+R, B+R, Velostation);
- prolungare il sottopasso pedonale verso la stazione Fart e l'autosilo (P+R e di appoggio);
- garantire il riassetto e la moderazione della strada cantonale antistante alla stazione.

La Confederazione ha approvato il credito quadro 2015-2018 per la realizzazione delle misure PALoc 2 di lista A e pertanto pure della prima tappa della riorganizzazione del nodo intermodale alla stazione FFS di Locarno-Muralto. Nell'ambito del programma di agglomerato di 3° generazione (PALoc3), si intende inserire la seconda tappa delle misure di lista A, qualora ne siano dati gli elementi tecnici ed economici necessari.

Per pianificare questo comparto le FFS, supportate dal Cantone e dal Comune hanno organizzato un Mandato di studio parallelo finalizzato a garantirne la riqualifica urbanistica e il buon funzionamento quale nodo dei trasporti pubblici regionali.

Il mandato di studio per la parte insediamenti prevede in particolare:

- integrare l'area nel contesto urbanistico;
- mettere a disposizione uno spazio pubblico di riferimento;
- l'inserimento di contenuti di tipo residenziale, commerciale ed amministrativo.
- valorizzare la Chiesa di San Vittore (bene culturale di interesse cantonale).

Opportunità per l'agglomerato

Promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti con l'edificazione di strutture abitative, amministrative e commerciali in stretta relazione con la stazione di Muralto e Locarno. Riqualifica di uno spazio pubblico e centrale di riferimento per la popolazione. Ricucitura del tessuto edilizio comunale (centro paese e riva lago), separato dal tracciato ferroviario, mediante la formazione di nuovi percorsi pedonali.

Benefici per l'agglomerato

CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto - miglioramento del traffico pedonale e ciclistico; miglioramento della raggiungibilità; incremento della domanda di TP. Effetto: significativo

CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti - concentra i posti di lavoro e la popolazione in luoghi adeguati tenendo contro del sistema dei trasporti; riduce la dispersione insediativa; migliora la qualità degli spazi pubblici. Effetto:

CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
- aumenta la sicurezza oggettiva e soggettiva dei percorsi pedonali e ciclabili.	significativo

CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
- riduce il consumo di superficie per gli insediamenti e per le infrastrutture. Favorisce	
l'uso del TP e quindi determina un minor uso del TIM; contribuisce alla riduzione	significativo
delle emissioni ambientali.	

Fattibilità

In attesa dell'esito del Mandato di studio parallelo commissionato da FFS con il supporto di Cantone e Comune di Muralto.

Azzonamenti necessari

Nessun nuovo azzonamento: cambio di destinazione da area ferroviaria a zone edificabili miste.

Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

Nessuna

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore:

La misura rappresenta una concretizzazione a livello regionale di un obiettivo generale contenuto nella scheda P4 "Componenti naturali", in particolare l'indirizzo 2.5 "Corsi d'acqua, rive lacustri e ambienti correlati". La misura è conforme agli indirizzi delle schede P6 "Acqua" e R/M2 "Agglomerato del Locarnese"

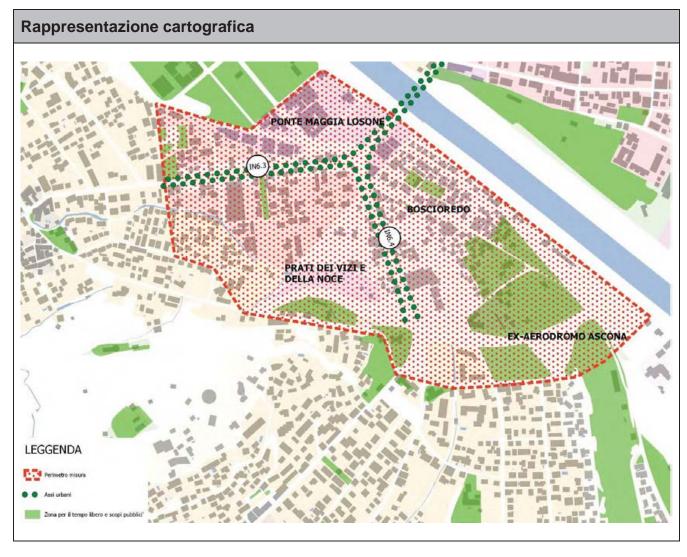
Necessità di aggiornamento del PD:

È necessaria una nuova misura (DA) nella scheda R/M2

Scadenzario

Elaborazione Variante PR / Piano particolareggiato (2019)

Sviluppo centripeto e riqualifica tra Ascona-Losone		Codice ARE: 5113.2.048	Codice PA:
Pacchetto di misure			The state of the s
Correlazione con altre misure	IN 6.2, IN 6.3, TIM 21.2, TIM 21.3, IN9	The Contract of the Contract o	4-5
Rapporto con PA 2	PI 13		AND
Tipo di misura	Pianificatoria		1
Ente responsabile	Comune di Ascona e Losone	7	5
Altri Enti coinvolti		2	
Orizzonte di realizzazione	2019 - 2022		
Priorità	A	Localizzazione:	Ascona, Losone



Descrizione

L'area centrale a cavallo dei comuni di Ascona e Losone è considerata idonea per l'attivazione dello sviluppo centripeto in particolare per la sua raggiungibilità, l'allacciamento al trasporto pubblico, la presenza di un mix di funzioni (commerciali, lavorative e abitative), la disponibilità di riserve edificatorie e di sostanza da riqualificare e per la vicinanza all'ampia area di svago di prossimità. D'altra parte il comparto è soggetto ad un forte traffico di transito lungo gli assi urbani, confrontato ad uno sviluppo edilizio poco ordinato e dalla mancanza di spazi pubblici di riferimento.

La misura prevede di promuovere e coordinare i potenziali dell'area con i seguenti obiettivi generali:

- dare all'area un nuovo assetto urbanistico:
- sviluppare delle misure di sviluppo centripeto accompagnate dalla valorizzazione e messa in rete degli spazi pubblici e delle aree verdi;
- riqualifica degli assi urbani principali come spazio pubblico strutturante, definire la loro relazione con la rete stradale secondaria, sviluppare un carattere specifico definendo il rapporto tra lo spazio stradale e gli edifici che lo delimitano (misure IN 6.3, 6.2)
- migliorare le reti di trasporto pubblico e di mobilità lenta con introduzione di fasce verdi urbanisticamente qualificanti.

All'interno dell'area possono essere individuati dei singoli comparti per i quali vanno affrontati in particolare i seguenti temi:

- Ponte Maggia Losone: rafforzare le attività ad alto valore aggiunto (alta tecnologia) in relazione agli obiettivi del Polo di sviluppo economico;
- Prati dei Vizi e della Noce: favorire la formazione di aree lavorative e residenziali di qualità (piani di quartiere, allineamenti obbligatori, definizione della fascia di transizione tra aree privata e pubblica, ecc.); promozione dell'alloggio primario;
- Ex-Boscioredo: favorire la formazione di aree residenziali di qualità (piani di quartiere) e rafforzare la relazione con l'area di svago di prossimità del delta della Maggia;
- Ex-Aerodromo Ascona: stabilire delle relazioni con i contenuti turistico/culturali di interesse regionale previsti a PR.

Opportunità per l'agglomerato

Promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti. Definire la contenibilità complessiva dell'area, la sua distribuzione interna in relazione allo scenario auspicato del PALoc. Concentrazione dei posti di lavoro e della popolazione in luoghi adeguati, tenendo conto del sistema dei trasporti. Contenimento dell'eccessiva dispersione degli insediamenti, in particolare a destinazione abitativa, nelle aree periurbane e suburbane non adeguatamente servite dal TP. Riqualifica degli spazi pubblici allo scopo di aumentare l'attrattività dei quartieri sia per l'insediamento aziendale che residenziale.

Benefici per l'agglomerato

CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
- miglioramento del traffico pedonale e ciclistico; miglioramento della raggiungibilità;	significativo
incremento della domanda di TP.	Significativo

CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti - concentra i posti di lavoro e la popolazione in luoghi adeguati tenendo conto del sistema dei trasporti; riduce la dispersione insediativa; migliora la qualità degli spazi pubblici. Effetto:

CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
- Aumenta la sicurezza oggettiva e soggettiva dei percorsi pedonali e ciclabili.	significativo

CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	
- Riduce il consumo di superficie per gli insediamenti e per le infrastrutture.	sufficiente

Fattibilità

Studio urbanistico intercomunale preliminare del giugno 2016

Azzonamenti necessari

Nessuno

Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

Nessuna

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore:

La misura è coordinata con gli indirizzi delle schede R6 "Sviluppo e contenibilità del PR" e R10 "Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito", oggetto di verifica nell'ambito dei lavori di adattamento del PD ai disposti della LPT1 (v. cap. 4). La misura è conforme agli indirizzi della scheda di PD R/M2 "Agglomerato del Locarnese."

Necessità di aggiornamento del PD:

È necessario l'aggiornamento della scheda R/M2 (descrizione misura DA)

Scadenzario

Approfondimento progetto urbanistico (2017-2019) Eventuale variante di piano regolatore (2019-2022)

Riqualifica urbanistica quartiere ai Saleggi (ex-quartiere Gas Macello) a Locarno		Codice ARE: Codice PA: 5112.2.049 IN 3
Pacchetto di misure		
Correlazione con altre misure	IN 7.1, P4.1, TP 5.1, IN9	
Rapporto con PA 2	PI 14	
Tipo di misura	Pianificatoria	
Ente responsabile	Comune di Locarno	4
Altri Enti coinvolti		
Orizzonte di realizzazione	2019 - 2022	Town of the second
Priorità	A	Localizzazione: Locarno



Descrizione

Il quartiere ai Saleggi è stato individuato nella strategia insediamenti quale zona idonea per l'attivazione dello sviluppo centripeto in considerazione della vicinanza al centro dell'agglomerato, della qualità del servizio di trasporto pubblico, della presenza di più funzioni (lavorative e abitative), della disponibilità di riserve edificatorie e di sostanza da riqualificare e per la vicinanza all'ampia area di svago a lago.

Il comparto ex macello - ex gas, per dimensioni, proprietà, relazione con l'asse urbano secondario di via S. Balestra e con le aree di svago a lago può assumere un ruolo di motore dello sviluppo centripeto e riqualifica urbanistica dell'intero quartiere.

La misura prevede pertanto l'elaborazione di un concetto urbanistico per questo comparto con i seguenti indirizzi:

- promozione di un quartiere eco sostenibile con contenuti misti;
- sviluppo di un polo tecnologico della meccatronica (con teaching factory, scuola cantonale dell'industria)
- favorire lo sviluppo centripeto (SUL minima, promozione della residenza primaria di qualità, promozione attiva per l'insediamento di attività, ecc);
- valorizzare la relazione con le aree verdi, la riva del lago e il parco Urbano del Delta della Maggia;
- recupero della valenza multifunzionale (luogo di identificazione e di aggregazione) dello spazio stradale (via Balestra), delle sue relazioni con gli spazi pubblici e privati e con i fronti edificati;
- favorire le connessioni tra la mobilità lenta e il trasporto pubblico;
- Introdurre una regolamentazione dei parcheggi.

Opportunità per l'agglomerato

Promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti. Concentrazione dei posti di lavoro e della popolazione in luoghi adeguati, tenendo conto del sistema dei trasporti. Contenimento dell'eccessiva dispersione degli insediamenti, in particolare a destinazione abitativa, nelle aree periurbane e suburbane non adeguatamente servite dal TP.

Benefici per l'agglomerato

	-
CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
- Incrementa la domanda di trasporto grazie all'aumento di unità insediative in prossimità dei nodi di TP.	
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
- Concentra i posti di lavoro e la popolazione in luoghi adeguati tenendo contro del sistema dei trasporti; riduzione della dispersione insediativa.	
CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
- Aumenta la sicurezza oggettiva e soggettiva dei percorsi pedonali e ciclabili.	significativo
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:

Fattibilità

Messaggio municipale per l'organizzazione di un mandato di studio in parallelo allo scopo di

- Riduce il consumo di superficie per gli insediamenti e per le infrastrutture;

contribuisce alla riduzione delle emissioni ambientali.

Programma d'agglomerato del Locarnese di terza generazione – PALoc 3 Misure *Insediamenti*

sviluppare, in particolare, i terreni di proprietà pubblica ad est di via S. Balestra con un concetto di quartiere eco-sostenibile e polo della meccatronica.

Le risultanze dello studio andranno implementate alla valorizzazione urbanistica dell'intera zona. Il concetto urbanistico andrà in seguito ripreso nel PR.

Azzonamenti necessari

Nessuno

Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

Nessuna

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore:

La misura è coordinata con gli indirizzi delle schede R6 "Sviluppo e contenibilità del PR" e R10 "Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito", oggetto di verifica nell'ambito dei lavori di adattamento del PD ai disposti della LPT1 (v. cap. 4). La misura è conforme agli indirizzi della scheda di PD R/M2 "Agglomerato del Locarnese".

Necessità di aggiornamento del PD:

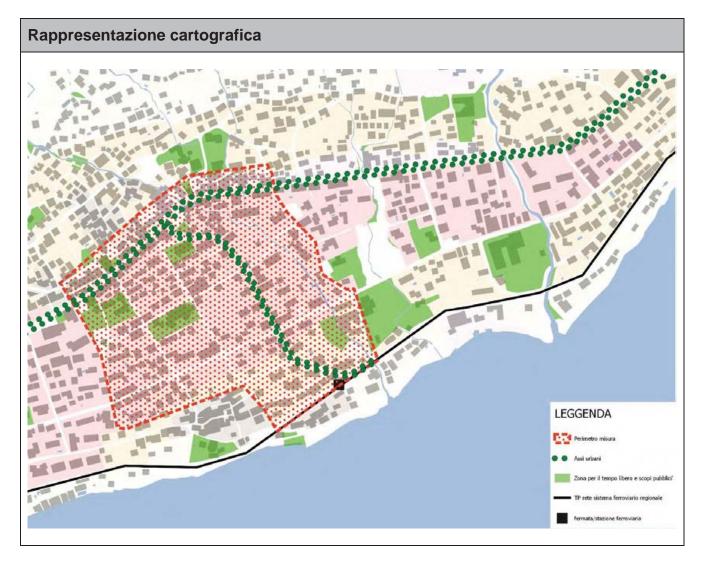
È necessario l'aggiornamento della scheda R/M2 (descrizione misura DA)

Scadenzario

Mandato di studio parallelo (2016-2017)

Approfondimento della soluzione urbanistica scelta ed eventuale variante di piano regolatore (2017-2020)

Minusio in pros ferroviaria TILO	peto dell'area centrale di simità della fermata	Codice ARE: 5113.2.005	Codice PA: IN 4
Pacchetto di misure		3000	1-1-1-1
Correlazione con altre misure	P 2, IN 7.2, IN 9, TP 7, TIM 13		3
Rapporto con PA 2	CmP3		BACK
Tipo di misura	Pianificatoria		-
Ente responsabile	Comune di Minusio	7	5
Altri Enti coinvolti	FFS	2	
Orizzonte di realizzazione	2019 - 2022		
Priorità	Α	Localizzazione:	Minusio



Descrizione

La fermata Tilo di Minusio potenzia sensibilmente l'offerta di trasporto pubblico in un'importante zona centrale idonea per l'attivazione dello sviluppo centripeto dell'agglomerato e diventa una porta d'entrata alla zona di svago a lago.

In questo ambito la relazione tra insediamenti e la fermata Tilo è da consolidare attraverso un concetto urbanistico con i seguenti obiettivi:

- promozione dello sviluppo centripeto e aumento dell'attrattività del quartiere grazie in particolare alla riqualifica urbanistica con particolare attenzione agli spazi pubblici;
- caratterizzare l'area della fermata come porta d'accesso alla riva del lago;
- ridefinire e riqualificare le aree pubbliche a diretto contatto con fermata Tilo;
- potenziare i collegamenti della mobilità lenta con il nodo del TP.

Opportunità per l'agglomerato

Promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti. Concentrazione della popolazione in luoghi adeguati, tenendo conto del sistema dei trasporti. Contenimento dell'eccessiva dispersione degli insediamenti, in particolare a destinazione abitativa, nelle aree periurbane e suburbane non adeguatamente servite dal TP.

Benefici per l'agglomerato

CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
- Miglioramento del traffico pedonale e ciclistico; miglioramento della raggiungibilità;	significativo
incremento della domanda di TP;	Significativo

CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	
- Concentra i posti di lavoro e la popolazione in luoghi adeguati tenendo contro del sistema dei trasporti; riduce la dispersione insediativa; migliora la qualità degli spazi	significativo
pubblici;	

CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
- Aumenta la sicurezza oggettiva e soggettiva dei percorsi pedonali e ciclabili;	significativo

CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
- Riduce il consumo di superficie per gli insediamenti e per le infrastrutture. La densificazione attorno alle stazioni favorisce l'uso del TP e quindi determina un minor uso del TIM. In questo senso contribuisce al contenimento dell'aumento del traffico e alla riduzione delle emissioni ambientali.	significativo

Fattibilità

Tema affrontato nello studio urbanistico del Laboratorio Ticino, in fase di approfondimento.

Azzonamenti necessari

Nessuno

Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

Nessuna

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore:

La misura è coordinata con gli indirizzi delle schede R6 "Sviluppo e contenibilità del PR" e R10 "Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito", oggetto di verifica nell'ambito dei lavori di adattamento del PD ai disposti della LPT1 (v. cap. 4). La misura è conforme agli indirizzi della

Programma d'agglomerato del Locarnese di terza generazione – PALoc 3 Misure *Insediamenti*

scheda di PD M7 "Sistema ferroviario regionale TILO" e R/M2 "Agglomerato del Locarnese".

Necessità di aggiornamento del PD:

È necessaria una nuova misura (DA) nella scheda R/M2

Scadenzario

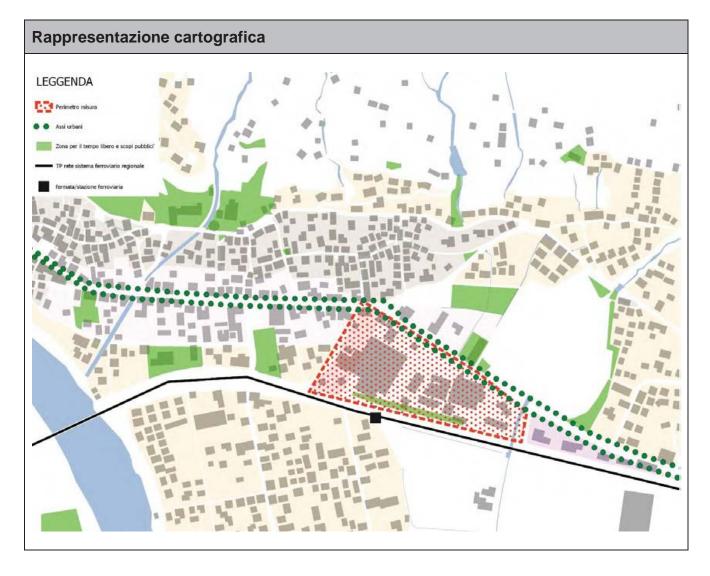
Approfondimento progetto urbanistico (2017-2018)

Eventuale variante di piano regolatore (2018-2020)

Spiegazioni e approfondimenti

La rinuncia al potenziamento della linea 311 e lo spostamento della linea 6 in priorità C, impongono l'adattamento delle strategie: il ridisegno del centro di Minusio quale spazio pubblico di identità e riferimento per la popolazione, la valorizzazione delle sue relazioni con la fermata Tilo quali motori per la riqualifica urbanistica.

Sviluppo centrip fermata Tilo di C	peto in prossimità della Gordola	Codice ARE: 5113.2.051	Codice PA: IN 5
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	IN 6.6, IN 9, TIM 11.2	The state of the s	4
Rapporto con PA 2	PI 16		
Tipo di misura	Pianificatoria		
Ente responsabile	Comune di Gordola	4	4
Altri Enti coinvolti		3	
Orizzonte di realizzazione	2019 - 2022		
Priorità	A	Localizzazione:	Gordola



Descrizione

A sostegno della strategia di riqualifica e sviluppo centripeto delle aree centrali ubicate in prossimità dei nodi di trasporto pubblico è stata identificata l'area centrale di Gordola.

In questa area, a diretto contatto con la fermata Tilo e con l'asse urbano principale, il comparto di Santa Maria attualmente occupato da stabili artigianali, presenta un potenziale di riconversione allo scopo di realizzare un quartiere a contenuti misti di elevata qualità urbanistica e perfettamente servito dal TP.

La misura comporta l'allestimento di un piano particolareggiato per questo comparto che prevede:

- insediamento di contenuti misti ad elevata qualità urbanistica;
- area verde e di svago aperta al pubblico;
- contenuti di interesse pubblico;
- percorsi pedonali e ciclopista;
- piazza di interscambio per il TP;
- P&R.

Opportunità per l'agglomerato

Promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti. Contenimento dell'eccessiva dispersione degli insediamenti, in particolare a destinazione abitativa, nelle aree periurbane e suburbane non adeguatamente servite dal TP. Possibilità di creare un quartiere con elevata qualità urbanistica con particolare attenzione agli spazi pubblici.

Benefici per l'agglomerato

CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
- Miglioramento del traffico pedonale e ciclistico; miglioramento della raggiungibilità;	significativo
incremento della domanda di TP;	Significativo

CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
- Concentra i posti di lavoro e la popolazione in luoghi adeguati tenendo contro del	
sistema dei trasporti; riduce la dispersione insediativa; migliora la qualità degli spazi	significativo
pubblici:	

CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
- Aumenta la sicurezza oggettiva e soggettiva dei percorsi pedonali e ciclabili;	significativo

CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
- Riduce il consumo di superficie per gli insediamenti e per le infrastrutture. La densificazione attorno alle stazioni favorisce l'uso del TP e quindi determina un minor uso del TIM. In questo senso contribuisce al contenimento dell'aumento del traffico e alla riduzione delle emissioni ambientali.	significativo

Fattibilità

Piano particolareggiato in fase di esame preliminare presso il Dipartimento del Territorio.

Azzonamenti necessari

Nessuno

Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

Nessuna

Programma d'agglomerato del Locarnese di terza generazione – PALoc 3 Misure *Insediamenti*

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore:

La misura è coordinata con gli indirizzi delle schede R6 "Sviluppo e contenibilità del PR" e R10 "Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito", oggetto di verifica nell'ambito dei lavori di adattamento del PD ai disposti della LPT1 (v. cap. 4). La misura è conforme agli indirizzi della scheda di PD M7 "Sistema ferroviario regionale TILO" e R/M2 "Agglomerato del Locarnese."

Necessità di aggiornamento del PD:

È necessario l'aggiornamento della scheda R/M2 (descrizione misura DA)

Scadenzario

Piano particolareggiato (2016-2019)

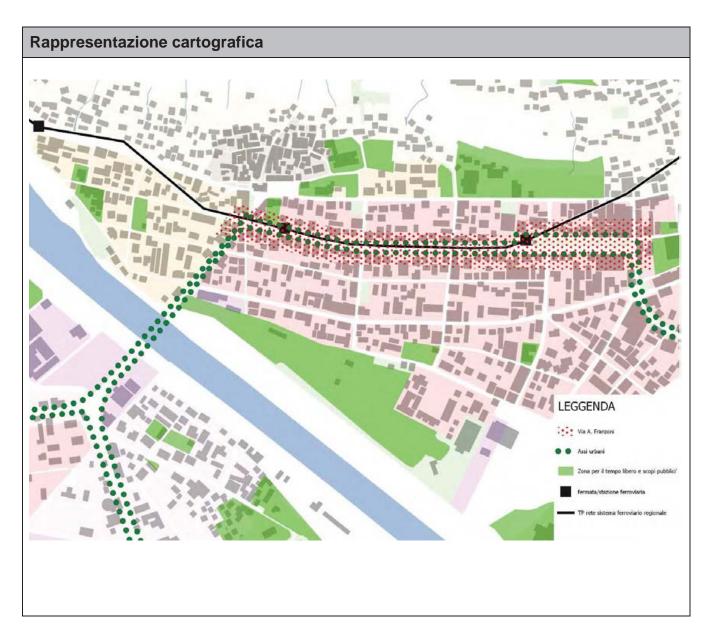
Spiegazioni e approfondimenti

La lettura urbanistica e paesaggistica delle caratteristiche del comparto:

- la linea ferroviaria come limite delle zone intensive verso il Piano di Magadino;
- la vicinanza con l'asse urbano che si sviluppa lungo l'agglomerato;
- la relazione diretta con la fermata Tilo;
- il carattere del luogo e della sostanza edificata che si presta ad una riconversione

hanno portato ad una ridefinizione dell'area interessata dallo sviluppo centripeto rispetto alla misura PI 16 del PaLoc2.

	ronti lungo l'asse urbano carno (Via A.Franzoni)	Codice ARE:	Codice PA: IN 6.1
Pacchetto di misure	IN 6.1 – IN 6.7		
Correlazione con altre misure	IN 12, TIM 21.1.1		4-1-7
Rapporto con PA 2			
Tipo di misura	Pianificatoria		
Ente responsabile	Comune di Locarno	4	E E
Altri Enti coinvolti			
Orizzonte di realizzazione	2019 - 2022		
Priorità	A	Localizzazione:	Locarno



Descrizione

1. Strategia generale:

- gli assi urbani individuati corrispondono alle vie storiche tra Riazzino e Losone/Ascona che attraversano le zone centrali da riqualificare urbanisticamente;
- la valorizzazione di tali spazi deve fungere da motore per lo sviluppo centripeto di questi quartieri;
- conferire agli assi urbani principali, oltre ad una funzione di puro collegamento una valenza di spazi pubblici di qualità e di riferimento per i quartieri, differenziata a seconda dei contesti attraversati;

2. Stato attuale:

- la posizione dell'asse è strategica e centrale all'interno del guartiere
- importante distanza tra i fronti edificati- viale con ampio respiro- difficile relazione tra le parti;
- l'asse crea un effetto cesura, le relazioni perpendicolari tra collina e parco del delta sono difficili:
- la forma delle parcelle lunghe e strette ricorda la parcellazione agricola e comporta l'edificazione di fronti relativamente stretti;
- il carattere dei fronti edificati è piuttosto eterogeneo e caotico a livello di altezze, linguaggio architettonico e destinazione d'uso;
- il quartiere attraversato presenta parzialmente il carattere di "città giardino";
- il potenziale edificatorio (R7) lungo l'asse appare ancora poco sfruttato, presenza di importanti riserve ;
- lo spazio stradale non è il risultato di un disegno urbanistico, l'importante distanza tra i fronti e la mancanza di relazione non permettono all'asse di assumere una propria identità :
- lo spazio tra il marciapiede e gli edifici non segue regole precise ma risulta frammentato ed eterogeneo;
- i percorsi longitudinali della mobilità lenta sono interrotti dagli attraversamenti trasversali delle strade di servizio;

3. Indirizzi progettuali:

- creazione di uno spazio verde centrale inteso come un parco lineare a destinazione pubblica e come area privilegiata per la mobilita lenta, questo gesto forte può diventare un elemento "generante qualità" e di riordino del quartiere;
- formazione di una piazza/parco pubblico tra la stazione S. Antonio e via R. Simen, definizione del suo rapporto con la Cittàvecchia e la via R. Simen;
- valorizzazione delle due fermate della Centovallina come centralità relazionandole con lo spazio pubblico centrale e aumentando la loro visibilità e la loro attrattività;
- la messa in relazione del verde pubblico centrale con gli spazi verdi privati del quartiere allo scopo di garantire una permeabilità trasversale;
- definizione di una regola per la sistemazione unitaria dello spazio tra la strada e i fondi privati;
- inserimento di altri contenuti d'interesse pubblico e commerciali a servizio dell'intero quartiere;
- la riqualifica urbanistica va abbinato ad un progetto di riassetto/moderazione del campo stradale (misura TIM 21.1.1;

Opportunità per l'agglomerato

Opportunità: sviluppare un modello territoriale riconoscibile tramite l'implementazione di un sistema di assi urbani primari e secondari.

Riqualifica degli assi urbani principali come spazio pubblico strutturante, definire la loro relazione con la rete stradale secondaria, sviluppare un carattere specifico definendo il rapporto tra lo spazio stradale e gli edifici che lo delimitano.

Il recupero dello spazio stradale come spazio pubblico e luogo di vita: non utilizzato unicamente per il transito di veicoli, ciclisti e pedoni ma anche per la sosta, l'interazione sociale, il commercio e lo svago.

Benefici per l'agglomerato

CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	
- Migliore gestione e parziale diminuzione del traffico veicolare a favore dei trasporti pubblici e della mobilità lenta.	significativo

CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
- Promuove la riqualifica urbanistica e favorisce l'utilizzo delle riserve in luoghi	significativo
centrali e ben serviti dal TP.	Significativo

CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
- Aumenta la sicurezza dei percorsi pedonali e ciclabili lungo l'asse stradale e gli	significativo
attraversamenti.	Significativo

CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
- Il pacchetto di misure IN6 e TIM 21 determinano una riduzione di immissioni	
foniche. In particolare contribuiscono ad una riduzione della velocità di percorrenza	sufficiente
che a sua volta determina una riduzione del rumore. Questo ha un effetto positivo	Sumolente
sulle residenze e alle atre attività che si affacciano sulla strada.	

Fattibilità

Riqualifica urbana di via Franzoni - Studio preliminare del giugno 2016

Azzonamenti necessari

Nessuno

Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

Nessuna

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore:

La misura è coordinata con gli indirizzi delle schede R6 "Sviluppo e contenibilità del PR" e R10 "Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito", oggetto di verifica nell'ambito dei lavori di adattamento del PD ai disposti della LPT1 (v. cap. 4). La misura è conforme agli indirizzi della scheda di PD R/M2 "Agglomerato del Locarnese."

Necessità di aggiornamento del PD:

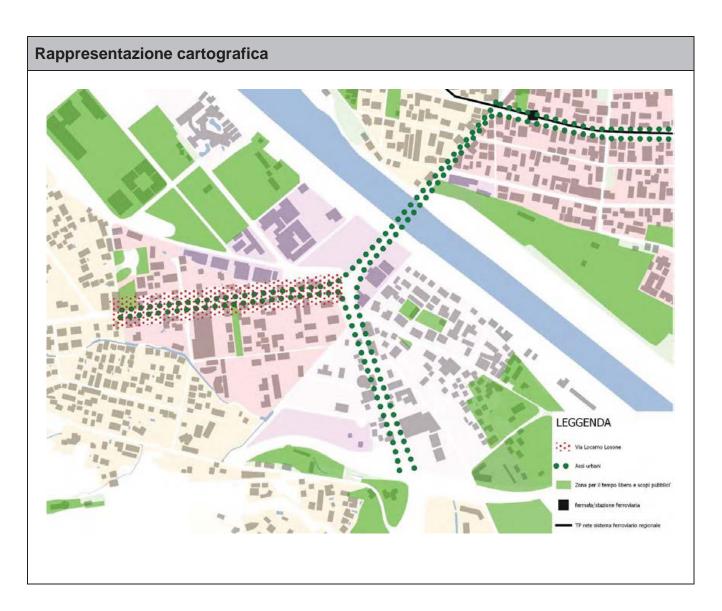
È necessaria una nuova misura (DA) nella scheda R/M2

Scadenzario

Progetto di massima (2017-2018) della misura TIM 21.1.1

Ev. variante di piano regolatore (2019-2022)

	ronti lungo l'asse urbano sone (via Locarno)	Codice ARE:	Codice PA: IN 6.2
Pacchetto di misure	IN 6.1-6.7		
Correlazione con altre misure	IN 2, IN 9, TIM 21.2	The state of the s	La Company
Rapporto con PA 2			
Tipo di misura	Pianificatoria		
Ente responsabile	Comune di Losone	4	E E
Altri Enti coinvolti		1	
Orizzonte di realizzazione	2019 - 2022	1000	
Priorità	A	Localizzazione:	Losone



Descrizione

- 1. Strategia generale:
- gli assi urbani individuati corrispondono alle vie storiche tra Riazzino e Losone/Ascona che attraversano le zone centrali da riqualificare urbanisticamente;
- la valorizzazione di tali spazi deve fungere da motore per lo sviluppo centripeto di questi quartieri;
- conferire agli assi urbani principali, oltre ad una funzione di puro collegamento una valenza di spazi pubblici di qualità e di riferimento per i quartieri, differenziata a seconda dei contesti attraversati;

2. Stato attuale:

- lo spazio stradale si configura come una "porta d'entrata" lineare poco qualificata, con un carattere frammentato e periferico;
- i percorsi della mobilità lenta longitudinali sono poco attrattivi, i marciapiedi piuttosto stretti;
- alcuni dei contenuti presenti risultano estranei rispetto al contesto insediativo prevalente del quartiere :
- il carattere dello spazio stradale e dei fronti edificati appare eterogeneo ed episodico;
- l'effetto cesura causato dalla strada rende difficili le relazioni perpendicolari (quartiere abitativo-parco del delta);
- la zona mista lungo l'asse è codificata a livello di piano regolatore e presenta un importante potenziale per un progetto coordinato dello spazio stradale;

3. Indirizzi progettuali:

- ricupero del carattere dell'asse quale spazio pubblico d'entrata integrativo che collega il ponte sulla Maggia con il centro storico del paese;
- superamento dell'effetto cesura tra i quartiere abitativi a sud e le ampie zone di svago e di pubblica utilità situate lungo la Maggia;
- elaborazione di un concetto chiaro dello spazio stradale con la definizione del rapporto tra edificio e strada con particolar attenzione all'area (lato sud) compresa tra il marciapiede e i fronti (evitare le recinzioni, alberatura, ampiamento del marciapiede, etc.);
- favorire l'insediamento a pianterreno di funzioni a carattere commerciale, amministrativo o culturale a servizio del quartiere in grado di interagire con lo spazio pubblico; aumentare le altezze minime e definire degli indici minimi, valutare la riduzione delle distanze tra edifici;
- la riqualifica urbanistica va abbinato ad un progetto di riassetto/moderazione del campo stradale (misura TIM 21.2);

Opportunità per l'agglomerato

Opportunità: sviluppare un modello territoriale riconoscibile tramite l'implementazione di un sistema di assi urbani primari e secondari.

Riqualifica degli assi urbani principali come spazio pubblico strutturante, definire la loro relazione con la rete stradale secondaria, sviluppare un carattere specifico definendo il rapporto tra lo spazio stradale e gli edifici che lo delimitano.

Il recupero dello spazio stradale come spazio pubblico e luogo di vita: non utilizzato unicamente per il transito di veicoli, ciclisti e pedoni ma anche per la sosta, l'interazione sociale, il commercio e lo svago.

Benefici per l'agglomerato	
CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
- Migliore gestione e parziale diminuzione del traffico veicolare a favore dei trasporti pubblici e della mobilità lenta.	significativo
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
- Promuove la riqualifica urbanistica e favorisce l'utilizzo delle riserve in luoghi centrali e ben serviti dal TP.	
CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
- Aumenta la sicurezza dei percorsi pedonali e ciclabili lungo l'asse stradale e gli attraversamenti.	
	Effetto:
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	
- Il pacchetto di misure IN6 e TIM 2 determinano una riduzione di immissioni foniche. In particolare contribuiscono ad una riduzione della velocità di percorrenza che a sua volta determina una riduzione del rumore. Questo ha un effetto positivo sulle residenze e alle atre attività che si affacciano sulla strada.	

Fattibilità

Riqualifica urbana di via Locarno a Losone e Ascona - Studio urbanistico intercomunale del giugno 2016

Azzonamenti necessari

Nessuno

Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

Nessuna

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore:

La misura è coordinata con gli indirizzi delle schede R6 "Sviluppo e contenibilità del PR" e R10 "Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito", oggetto di verifica nell'ambito dei lavori di adattamento del PD ai disposti della LPT1 (v. cap. 4). La misura è conforme agli indirizzi della scheda di PD R/M2 "Agglomerato del Locarnese."

Necessità di aggiornamento del PD:

È necessaria una nuova misura (DA) nella scheda R/M2

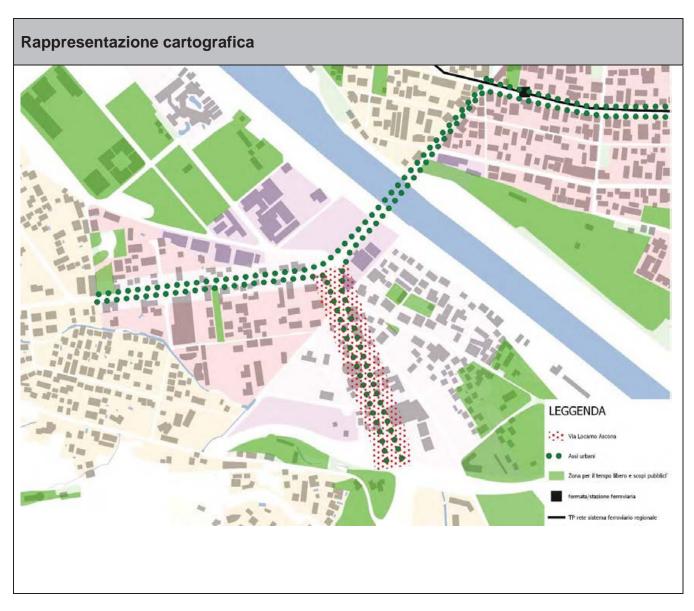
Scadenzario

Progetto stradale TIM 21.2 (2017)

Progetto urbanistico (2017)

Eventuale variante PR (2019)

	ronti lungo l'asse urbano scona (via Locarno)	Codice ARE:	Codice PA: IN 6.3
Pacchetto di misure	IN 6.1- IN 6.7		
Correlazione con altre misure	IN 2, IN 9, TIM 21.3	The state of the s	Jan L
Rapporto con PA 2			
Tipo di misura	Pianificatoria		
Ente responsabile	Comune di Ascona	4	e t
Altri Enti coinvolti			
Orizzonte di realizzazione	2023 - 2026	Town A	
Priorità	В	Localizzazione:	Ascona



Descrizione

1. Strategia generale:

- gli assi urbani individuati corrispondono alle vie storiche tra Riazzino e Losone/Ascona che attraversano le zone centrali da riqualificare urbanisticamente;
- la valorizzazione di tali spazi deve fungere da motore per lo sviluppo centripeto di questi quartieri;
- conferire agli assi urbani principali, oltre ad una funzione di puro collegamento una valenza di spazi pubblici di qualità e di riferimento per i quartieri, differenziata a seconda dei contesti attraversati;

2. Stato attuale:

- lo spazio stradale si configura come una "porta d'entrata" lineare poco attrattiva, con un carattere frammentato e periferico;
- i percorsi della mobilità lenta longitudinali sono poco attrattivi ed interrotti frequentemente da accessi perpendicolari;
- alcuni dei contenuti presenti risultano estranei e superati dello sviluppo del quartiere;
- il carattere dello spazio stradale dei fronti edificati appare eterogeneo e episodico;
- la strada genera un effetto cesura che rende difficoltose le relazioni perpendicolari (quartieri abitativa ad ovest-parco del delta) ;
- lo spazio stradale non è risultato di un progetto coordinato;
- l'asse stradale all'interno della zona residenziale commerciale non è codificato a livello di piano regolatore;

3. Indirizzi progettuali:

- ricupero del carattere dell'asse quale spazio pubblico d'entrata integrativo che collega il ponte sulla Maggia col il centro storico del paese;
- superamento dell'effetto cesura tra i quartiere abitativi a sud e le ampie zone di svago e di pubblica utilità situate lungo la Maggia;
- elaborazione di un concetto chiaro dello spazio stradale con la definizione del rapporto tra edificio e strada con particolar attenzione all'area compresa tra il marciapiede e il fronte edificato;
- favorire l'insediamento di funzioni di carattere commerciale in grado di interagire con lo spazio pubblico e generare un concetto contemporaneo di strada commerciale;
- favorire la mobilitazione delle riserve lungo l'asse prevedendo altezze ed indici minimi
- implementazione a piano regolatore di una zona mista lungo l'asse;
- la riqualifica urbanistica va abbinato ad un progetto di riassetto/moderazione del campo stradale (misura TIM 21.3);

Opportunità per l'agglomerato

Opportunità: sviluppare un modello territoriale riconoscibile tramite l'implementazione di un sistema di assi urbani primari e secondari.

Riqualifica degli assi urbani principali come spazio pubblico strutturante, definire la loro relazione con la rete stradale secondaria, sviluppare un carattere specifico definendo il rapporto tra lo spazio stradale e gli edifici che lo delimitano.

Il recupero dello spazio stradale come spazio pubblico e luogo di vita: non utilizzato unicamente per il transito di veicoli, ciclisti e pedoni ma anche per la sosta, l'interazione sociale, il commercio e lo svago.

Benefici per l'agglomerato

CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
- Migliore gestione e parziale diminuzione del traffico veicolare a favore dei	significativo
trasporti pubblici e della mobilità lenta.	Significativo

CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti - Promuove la riqualifica urbanistica e favorisce l'utilizzo delle riserve in luoghi centrali e ben serviti dal TP. Effetto: significativo

CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
- Aumenta la sicurezza dei percorsi pedonali e ciclabili lungo l'asse stradale e gli	significativo
attraversamenti.	Significativo

CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
- Il pacchetto di misure IN6 e TIM 2 determinano una riduzione di immissioni foniche. In particolare contribuiscono ad una riduzione della velocità di percorrenza che a sua volta determina una riduzione del rumore. Questo ha un effetto positivo sulle residenze e alle atre attività che si affacciano sulla strada.	sufficiente

Fattibilità

Riqualifica urbana di via Locarno a Ascona - Studio urbanistico intercomunale del giugno 2016

Azzonamenti necessari

Nessuno

Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

Nessuna

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore:

La misura è coordinata con gli indirizzi delle schede R6 "Sviluppo e contenibilità del PR" e R10 "Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito", oggetto di verifica nell'ambito dei lavori di adattamento del PD ai disposti della LPT1 (v. cap. 4). La misura è conforme agli indirizzi della scheda di PD R/M2 "Agglomerato del Locarnese."

Necessità di aggiornamento del PD:

È necessaria una nuova misura (RI) nella scheda R/M2

Scadenzario

Approfondimento progetto urbanistico (2017-2019)

Progetto stradale TIM 21.3 (2019)

Eventuale variante di piano regolatore (2019-2023)

	ronti lungo l'asse urbano usio (via San Gottardo)	Codice ARE:	Codice PA: IN 6.4
Pacchetto di misure	6.1-6.7		
Correlazione con altre misure	IN 4, IN9, IN 7.2		4
Rapporto con PA 2			
Tipo di misura	Pianificatoria		
Ente responsabile	Comune di Minusio	4	the teachers
Altri Enti coinvolti			
Orizzonte di realizzazione	> 2026		
Priorità	С	Localizzazione:	Minusio



Descrizione

- 4. Strategia generale:
- gli assi urbani individuati corrispondono alle vie storiche tra Riazzino e Losone/Ascona che attraversano le zone centrali da riqualificare urbanisticamente:
- la valorizzazione di tali spazi deve fungere da motore per lo sviluppo centripeto di questi quartieri;
- conferire agli assi urbani, oltre ad una funzione di puro collegamento anche una valenza di spazi pubblici di qualità e di riferimento per i quartieri, differenziata a seconda dei contesti attraversati.

5. Stato attuale:

- lo spazio stradale si configura come una "porta d'entrata" lineare ma poco qualificata, con un carattere periferico, eterogeneo ed episodico;
- i percorsi della mobilità lenta longitudinali risultano poco attrattivi ed interrotti frequentemente da accessi perpendicolari;
- alcuni dei contenuti presenti risultano estranei e superati dello sviluppo del quartiere (stazioni di benzina, garage);
- la strada genera un effetto cesura e rende difficili le relazioni perpendicolari tra i quartieri abitativi a monte e la zona di svago della riva del lago;
- assenza di un progetto spaziale della strada o lo spazio stradale non è il risultato di un progetto coordinato che coinvolge il fronte degli insediamenti;
- i corsi d'acqua strutturanti il paesaggio, attraversati dall'asse, sono poco percepibili;
- la zona mista a monte (con parametri edificatori non ancora approvati), zona residenziale a valle – quasi assenza di contenuti pubblici;

6. Indirizzi progettuali:

- ricupero del carattere dell'asse quale spazio pubblico d'entrata integrativo che collega la zona della Verbanella con il centro storico del paese;
- superamento dell'effetto cesura, causato dalla strada, tra i quartiere abitativi a monte e le ampie zone di svago e di pubblica utilità a lago;
- elaborazione di un concetto chiaro dello spazio stradale con la definizione del rapporto tra edificio e strada con particolar attenzione all'area compresa tra il marciapiede e il fronte edificato:
- favorire l'insediamento di funzioni di carattere pubblico / commerciali a servizio del quartiere, in grado di interagire con lo spazio pubblico;
- favorire la mobilitazione delle riserve lungo l'asse stabilendo altezze e indici minimi ;
- valorizzare l'attraversamento dei corsi d'acqua come elementi strutturanti del tessuto urbano:
- la riqualifica urbanistica va abbinato ad un progetto di riassetto/moderazione del campo stradale

Opportunità per l'agglomerato

Opportunità: sviluppare un modello territoriale riconoscibile tramite l'implementazione di un sistema di assi urbani primari e secondari.

Riqualifica degli assi urbani principali come spazio pubblico strutturante, definire la loro relazione con la rete stradale secondaria, sviluppare un carattere specifico definendo il rapporto tra lo spazio stradale e gli edifici che lo delimitano.

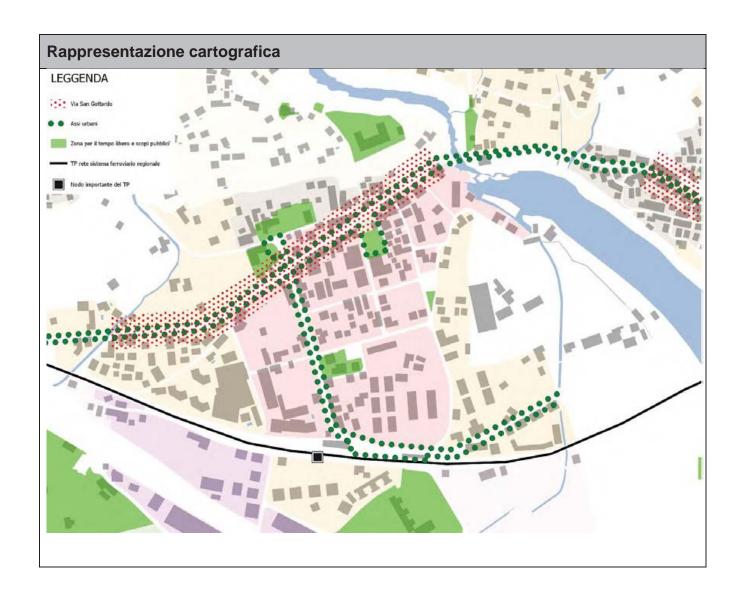
Il recupero dello spazio stradale come spazio pubblico e luogo di vita: non utilizzato unicamente per il transito di veicoli, ciclisti e pedoni ma anche per la sosta, l'interazione sociale, il commercio e lo svago.

Benefici per l'agglomerato		
CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:	
- Migliore gestione e parziale diminuzione del traffico veicolare a favore dei trasporti	significativo	
pubblici e della mobilità lenta.	Significativo	
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:	
- Promuove la riqualifica urbanistica e favorisce l'utilizzo delle riserve in luoghi		
centrali e ben serviti dal TP.	significativo	
	1	
CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:	
- Aumenta la sicurezza dei percorsi pedonali e ciclabili lungo l'asse stradale e gli attraversamenti.	sufficiente	
attraversamenti.		
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:	
- Il pacchetto di misure IN6 e TIM 2 determinano una riduzione di immissioni		
foniche. In particolare contribuiscono ad una riduzione della velocità di percorrenza	sufficiente	
che a sua volta determina una riduzione del rumore. Questo ha un effetto positivo	Sufficiente	
sulle residenze e alle atre attività che si affacciano sulla strada.		
Fattibilità		
Nessuno		
Azzonamenti necessari		
Nessuno		
Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)		
Nessuna		
Situazione nel Piano direttore cantonale		
Conformità con il PD in vigore:		
La misura è coordinata con gli indirizzi delle schede R6 "Sviluppo e contenibilità del PF		
"Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito", oggetto di verifica nell'ambito dei lavori di		
adattamento del PD ai disposti della LPT1 (v. cap. 4). La misura è conforme agli indirizzi della		
scheda di PD R/M2 "Agglomerato del Locarnese."		
Necessità di aggiornamento del PD:		
È necessaria una nuova misura (IP) nella scheda R/M2		

Scadenzario

Avvio di uno studio urbanistico preliminare (2017-2018). Eventuale revisione piano regolatore (2020).

	ronti lungo l'asse urbano ero (via San Gottardo)	Codice ARE:	Codice PA: IN 6.5
Pacchetto di misure	6.1-6.7		
Correlazione con altre misure	IN 13, IN 9, IN 7.3, TIM 21.4	Contract of the second	Con L
Rapporto con PA 2			
Tipo di misura	Pianificatoria		
Ente responsabile	Comune di Tenero	4	E E
Altri Enti coinvolti			
Orizzonte di realizzazione	2019 - 2022	Total A	
Priorità	A	Localizzazione:	Tenero



Descrizione

- 1. Strategia generale:
- gli assi urbani individuati corrispondono alle vie storiche tra Riazzino e Losone/Ascona che attraversano le zone centrali da riqualificare urbanisticamente;
- la valorizzazione di tali spazi deve fungere da motore per lo sviluppo centripeto di questi quartieri;
- conferire agli assi urbani principali, oltre ad una funzione di puro collegamento una valenza di spazi pubblici di qualità e di riferimento per i quartieri, differenziata a seconda dei contesti attraversati:

2. Stato attuale:

- assenza di un progetto spaziale della strada;
- presenza, lungo l'asse, di una sequenza di spazi pubblici principali (Piazza Canevascini, sagrato della Chiesa, Piazza Residenza ai Fiori);
- la strada presenta una sezione asimmetrica, gli spazi residui hanno un potenziale di valorizzazione:
- la strada propone una sequenza di tratti con caratteristiche e pendenze diverse (filo conduttore);
- la rete stradale secondaria ortogonale si pone in corrispondenza alla parcellazione agricola;
- le intersezioni con gli assi secondari di Via Stazione e la storica Via Francesca non sono chiare e precise;
- la crosta (edificazione densa contigua con portici a pianterreno) definita a piano regolatore è stata attivata in minima parte;

3. Indirizzi progettuali:

- ricupero del carattere dell'asse quale spazio pubblico d'entrata integrativo;
- superamento dell'effetto cesura tra i quartiere abitativi a monte e l'area centrale del paese:
- il progetto stradale deve considerare la direzione trasversale dell'asse rispetto al pendio naturale e alla rete stradale secondaria;
- la misura deve proporre soluzioni adeguate alla morfologia del terreno differenziando i due lati dello spazio stradale e strutturando l'asse in una sequenza di tratti con caratteristiche diverse;
- va messa particolare attenzione agli spazi pubblici adiacenti (Piazza Canevascini, Sagrato della Chiesa/Oratorio, Piazza Residenza ai Fiori) come pure all'incrocio con l'asse secondario che collega Contra alla stazione ferroviaria e allo svincolo autostradale;
- va inoltre precisato il rapporto con la rete stradale secondaria ortogonale destinata in prevalenza agli spostamenti della mobilità lenta;
- va approfondita pure la necessità di adeguare il concetto di portici consolidato a piano regolatore ma realizzato soltanto parzialmente lungo l'asse di Via S. Gottardo;
- questa lettura dovrebbe trasformarsi in una differenziazione a livello pianificatorio della fascia a monte da quella a valle;
- la riqualifica dello spazio stradale è indirizzato a favorire l'attivazione delle riserve edificatorie come pure l'insediamento di funzioni commerciali di valore aggiunto;
- il riassetto urbanistico va abbinato ad un progetto di riassetto/moderazione del campo stradale (misura TIM 21.4);

Opportunità per l'agglomerato

Opportunità: sviluppare un modello territoriale riconoscibile tramite l'implementazione di un sistema di assi urbani primari e secondari.

Riqualifica degli assi urbani principali come spazio pubblico strutturante, definire la loro relazione

con la rete stradale secondaria, sviluppare un carattere specifico definendo il rapporto tra lo spazio stradale e gli edifici che lo delimitano.

Il recupero dello spazio stradale come spazio pubblico e luogo di vita: non utilizzato unicamente per il transito di veicoli, ciclisti e pedoni ma anche per la sosta, l'interazione sociale, il commercio e lo svago.

Benefici per l'agglomerato

CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	
- Migliore gestione e parziale diminuzione del traffico veicolare a favore dei	significativo
trasporti pubblici e della mobilità lenta.	Significativo

CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti - Promuove la riqualifica urbanistica e favorisce l'utilizzo delle riserve in luoghi centrali e ben serviti dal TP. Effetto: significativo

CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
- Aumenta la sicurezza dei percorsi pedonali e ciclabili lungo l'asse stradale e gli attraversamenti.	significativo

CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	
- Il pacchetto di misure IN6 e TIM 2 determinano una riduzione di immissioni	
foniche. In particolare contribuiscono ad una riduzione della velocità di	sufficiente
percorrenza che a sua volta determina una riduzione del rumore. Questo ha un	Sufficiente
effetto positivo sulle residenze e alle atre attività che si affacciano sulla strada.	

Fattibilità

Riqualifica assi stradali - Studio urbanistico del giugno 2016

Azzonamenti necessari

Nessuno

Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

Nessuna

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore:

La misura è coordinata con gli indirizzi delle schede R6 "Sviluppo e contenibilità del PR" e R10 "Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito", oggetto di verifica nell'ambito dei lavori di adattamento del PD ai disposti della LPT1 (v. cap. 4). La misura è conforme agli indirizzi della scheda di PD R/M2 "Agglomerato del Locarnese."

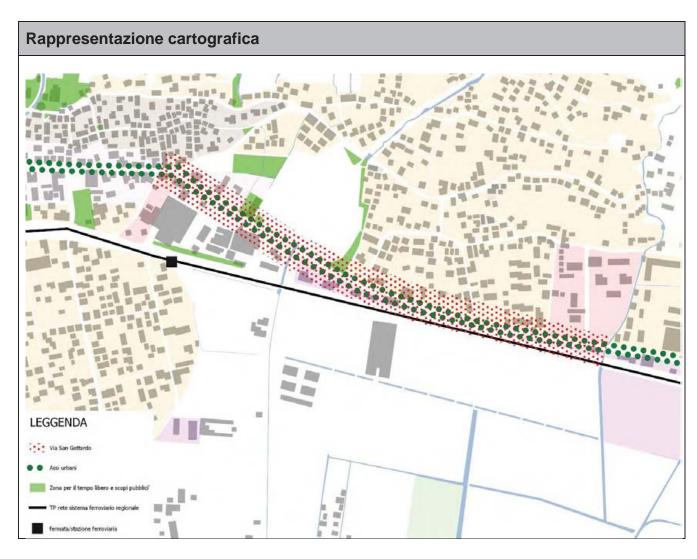
Necessità di aggiornamento del PD:

È necessaria una nuova misura (DA) nella scheda R/M2

Scadenzario

Approfondimento progetto urbanistico e progetto stradale (2017-2019) Eventuale variante di PR (2020)

	ronti lungo l'asse urbano rdola (via San Gottardo)	Codice ARE:	Codice PA: IN 6.6
Pacchetto di misure	6.1- 6.7		
Correlazione con altre misure	IN 5, IN 9, TIM 11.2		Jan L
Rapporto con PA 2			
Tipo di misura	Pianificatoria		
Ente responsabile	Comune di Gordola	4	The state of
Altri Enti coinvolti			
Orizzonte di realizzazione	> 2026		
Priorità	С	Localizzazione:	Gordola



Descrizione

1. Strategia generale:

- gli assi urbani individuati corrispondono alle vie storiche tra Riazzino e Losone/Ascona che attraversano le zone centrali da riqualificare urbanisticamente;
- la valorizzazione di tali spazi deve fungere da motore per lo sviluppo centripeto di questi quartieri;
- conferire agli assi urbani principali, oltre ad una funzione di puro collegamento una valenza di spazi pubblici di qualità e di riferimento per i quartieri, differenziata a seconda dei contesti attraversati;

2. Stato attuale:

- l'asse urbano in corrispondenza alla zona residenziale commerciale è già codificato a PR: linea di allineamento, zoccolo non adibito ad abitazione, divieto facciate a timpano, possibilità di contiguità, indice di sfruttamento minimo, fascia tra strada e linea di allineamento pavimentata e accessibile al pubblico con divieto di posteggi, il comune provvede all'alberatura e illuminazione di questa fascia, possibilità di deroghe all'indici di occupazione per fondi di piccole dimensioni per favorire un'edificazione razionale o la contiguità;
- la tratta della strada oggetto della misura mostra invece una struttura molto più frammentata ed eterogenea;
- la strada presente un carattere periferico con attività legate alla mobilità su gomma, zone artigianali e zone residenziali;
- assenza di un progetto spaziale della strada;
- presenza di ampie aree verdi che si affacciano sulla strada, sezione stradale asimmetrica con un apertura verso il Piano di Magadino/terrapieno della ferrovia;
- i percorsi della mobilità lenta (marciapiedi, pista ciclabile) sono poco attrattivi;
- il collegamento tra i quartieri abitativi Gaggiole, il centro paese e le destinazioni pubbliche è poco invitante e funzionale:
- l'asse presente un ampio potenziale di riassetta urbanistico in corrispondenza al nuovo quartiere Santa Maria;

3. Indirizzi progettuali:

- favorire l'estensione coerente del concetto stradale dell'area centrale fino al quartiere Santa Maria:
- adottare delle strategie che permettono il superamento dell'effetto di cesura tra i quartieri abitativi a monte e le ampie zone di svago sul piano;
- rafforzare il rapporto tra lo spazio della strada e l'importante area verde Rongia;
- la misura deve proporre soluzioni che tengano conto dell'eterogeneità funzionale e tipologica dell'asse differenziando i due lati dello spazio stradale e suddividendolo in una sequenza di tratti con carattere specifico;
- la riqualifica dello spazio stradale è indirizzato a favorire l'attivazione delle riserve edificatorie come pure l'insediamento di funzioni lavorative di valore aggiunto;
- la definizione del tratto della Strada Cantonale aperto sul Piano di Magadino va coordinata con il Comune di Locarno;
- la riqualifica urbanistica va abbinata ad un progetto di riassetto/moderazione del campo stradale (misura TIM 11.2);

Opportunità per l'agglomerato

Opportunità: sviluppare un modello territoriale riconoscibile tramite l'implementazione di un sistema di assi urbani primari e secondari.

Riqualifica degli assi urbani principali come spazio pubblico strutturante, definire la loro relazione con la rete stradale secondaria, sviluppare un carattere specifico definendo il rapporto tra lo spazio stradale e gli edifici che lo delimitano.

Il recupero dello spazio stradale come spazio pubblico e luogo di vita: non utilizzato unicamente per il transito di veicoli, ciclisti e pedoni ma anche per la sosta, l'interazione sociale, il commercio e lo svago.

Benefici per l'agglomerato

CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	
- Migliore gestione e parziale diminuzione del traffico veicolare a favore dei trasporti	significativo
pubblici e della mobilità lenta.	Significativo

CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	
- Promuove la riqualifica urbanistica e favorisce l'utilizzo delle riserve in luoghi centrali e ben serviti dal TP.	significativo

CE 3: aumento della sicurezza del traffico	
- Aumenta la sicurezza dei percorsi pedonali e ciclabili lungo l'asse stradale e gli	significativo
attraversamenti.	Sigilificativo

CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
- Il pacchetto di misure IN6 e TIM 2 determinano una riduzione di immissioni foniche. In particolare contribuiscono ad una riduzione della velocità di percorrenza che a sua volta determina una riduzione del rumore. Questo ha un effetto positivo sulle residenze e alle atre attività che si affacciano sulla strada.	sufficiente
suile residenze e alle atte attività che si anacciano sulla strada.	

Fattibilità

Riqualifica assi stradali - Studio urbanistico del giugno 2016

Azzonamenti necessari

Nessuno

Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

Nessuna

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore:

La misura è coordinata con gli indirizzi delle schede R6 "Sviluppo e contenibilità del PR" e R10 "Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito", oggetto di verifica nell'ambito dei lavori di adattamento del PD ai disposti della LPT1 (v. cap. 4). La misura è conforme agli indirizzi della scheda di PD M7 "Sistema ferroviario regionale TILO" e R/M2 "Agglomerato del Locarnese."

Necessità di aggiornamento del PD:

È necessaria una nuova misura (IP) nella scheda R/M2

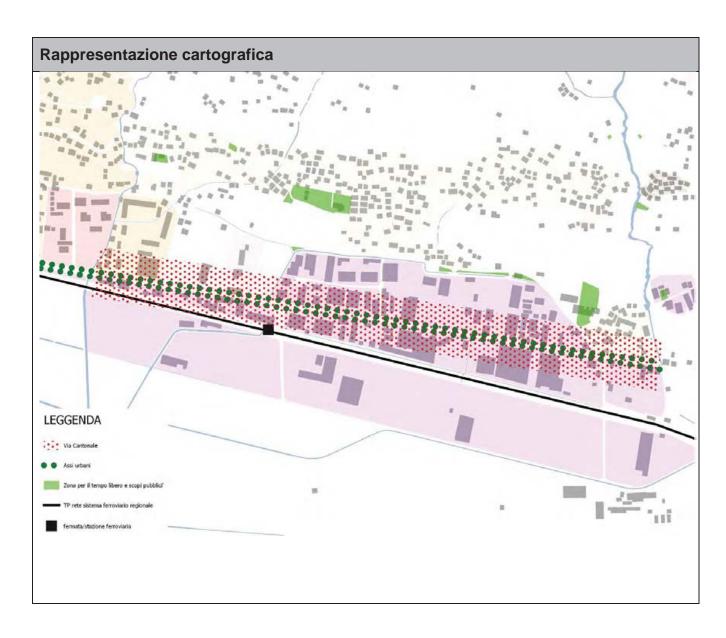
Scadenzario

Approfondimento progetto stradale TIM 11.2 (2017)

Avvio studio urbanistico (2017-2018)

Eventuale revisione piano regolatore (2023)

	ronti dell'asse urbano ertezzo/Locarno (via	Codice ARE:	Codice PA: IN 6.7
Pacchetto di misure	6.1-6.7		
Correlazione con altre misure	TIM 11.2		4
Rapporto con PA 2	INF 15		
Tipo di misura	Pianificatoria		
Ente responsabile	Comune di Lavertezzo		E E
Altri Enti coinvolti			
Orizzonte di realizzazione	2023 - 2026	Toron A	
Priorità	В	Localizzazione:	Riazzino



Descrizione

1. Strategia generale:

- gli assi urbani individuati corrispondono alle vie storiche tra Riazzino e Losone/Ascona che attraversano le zone centrali da riqualificare urbanisticamente:
- la valorizzazione di tali spazi deve fungere da motore per lo sviluppo centripeto di questi quartieri;
- conferire agli assi urbani, oltre ad una funzione di puro collegamento anche una valenza di spazi pubblici di qualità e di riferimento per i quartieri, differenziata a seconda dei contesti attraversati:

2. Stato attuale:

- l'asse presenta un carattere di strada di periferia, eterogena e caotica;
- si denota la mancanza di un concetto dello spazio stradale e di un rapporto preciso con i fronti edificati e con le funzioni posizionate a pianterreno;
- i percorsi della mobilità lenta (marciapiedi, pista ciclabile) sono poco attrattivi;
- gli attraversamenti perpendicolari risultano difficili (effetto cesura);
- la fascia dell'asse posizionata nel Comune di Locarno in corrispondenza della zona artigianale commerciale di Riazzino è già codificata nella revisione del piano regolatore attualmente in fase di approvazione. (Zona d'attività e di servizi AS: linea d'arretramento, fascia per circolazione pedonale pubblica, sistemazione superfici private aperte al pubblico secondo piani elaborati dal comune definendo pavimentazioni, delimitazioni, alberature ed arredi, aiuola di separazione, arretramento insegne pubbliche);

3. Indirizzi progettuali:

- favorire l'estensione coerente dello concetto spaziale della strada commerciale anche sulla fascia a monte della Strada Cantonale (Comune di Lavertezzo);
- va promosso un concetto chiaro dello spazio stradale definendo il rapporto tra edificio e strada con particolar attenzione all'area tra il marciapiede e i fronti edificati, creando una fascia pedonale continua sui sedimi privati;
- la misura vuole integrare le funzioni presenti in un concetto di strada commerciale contemporanea attrattiva sia per l'accesso veicolare come pure per la mobilità lenta;
- va messa particolare attenzione al superamento dell'effetto di cesura tra i quartieri abitativi a monte e le ampie zone di svago sul piano;
- la riqualifica dello spazio stradale è indirizzato a favorire la mobilitazione delle riserve edificatorie come pure l'insediamento di funzioni commerciali;
- il riassetto urbanistico va abbinato ad un progetto di riassetto/moderazione del campo stradale (misura TIM 11.2)

Opportunità per l'agglomerato

Opportunità: sviluppare un modello territoriale riconoscibile tramite l'implementazione di un sistema di assi urbani primari e secondari.

Riqualifica degli assi urbani principali come spazio pubblico strutturante, definire la loro relazione con la rete stradale secondaria, sviluppare un carattere specifico definendo il rapporto tra lo spazio stradale e gli edifici che lo delimitano.

Il recupero dello spazio stradale come spazio pubblico e luogo di vita: non utilizzato unicamente per il transito di veicoli, ciclisti e pedoni ma anche per la sosta, l'interazione sociale, il commercio e lo svago.

Benefici per l'agglomerato	
CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
- Migliore gestione e parziale diminuzione del traffico veicolare a favore dei trasporti pubblici e della mobilità lenta.	significativo
	I
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
- Promuove la riqualifica urbanistica e favorisce l'utilizzo delle riserve in luoghi centrali e ben serviti dal TP.	significativo
CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
- Aumenta la sicurezza dei percorsi pedonali e ciclabili lungo l'asse stradale e gli attraversamenti.	significativo
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
- Il pacchetto di misure IN6 e TIM 2 determinano una riduzione di immissioni foniche. In particolare contribuiscono ad una riduzione della velocità di percorrenza che a sua volta determina una riduzione del rumore. Questo ha un effetto positivo sulle residenze e alle atre attività che si affacciano sulla strada.	sufficiente
Fattibilità	
Riassetto urbanistico strada cantonale Gordola-Riazzino – variante PR di Locarno del dice	mbre 2013
Azzonamenti necessari	

Nessuno

Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

Nessuna

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore:

La misura è coordinata con gli indirizzi delle schede R6 "Sviluppo e contenibilità del PR" e R10 "Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito", oggetto di verifica nell'ambito dei lavori di adattamento del PD ai disposti della LPT1 (v. cap. 4). La misura è conforme agli indirizzi della scheda di PD M7 "Sistema ferroviario regionale TILO" e R/M2 "Agglomerato del Locarnese."

Necessità di aggiornamento del PD:

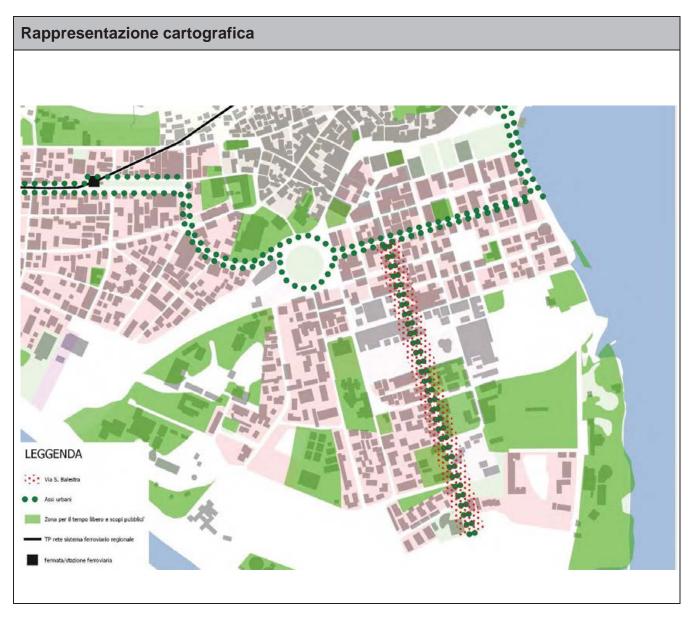
È necessaria una nuova misura (RI) nella scheda R/M2

Scadenzario

Adeguamento progetto urbanistico (2018-2019)

Eventuale variante di PR (2020-2023)

	ronti lungo l'asse urbano carno (via S. Balestra)	Codice ARE:	Codice PA:
Pacchetto di misure	7.1-7.3		The state of the s
Correlazione con altre misure	IN 3, IN 9, IN14, TP 5.1, TIM 21.1.2	Sold Control of the C	4-3
Rapporto con PA 2		A CONTRACTOR	BACK
Tipo di misura	Pianificatoria		1
Ente responsabile	Comune di Locarno	7	5
Altri Enti coinvolti		2	
Orizzonte di realizzazione	2023 - 2026		
Priorità	В	Localizzazione:	Locarno



Descrizione

- 1. Strategia generale:
- gli assi urbani secondari individuati collegano l'asse urbano principale con i nodi di trasporto pubblico e le aree verdi, e contribuiscono alla formazione di un sistema riconoscibile di spazi pubblici strutturanti l'agglomerato;
- la valorizzazione di tali spazi deve fungere da motore per lo sviluppo centripeto di questi quartieri;
- conferire agli assi urbani secondari, oltre ad una funzione di puro collegamento anche una valenza di spazi pubblici di qualità e di riferimento per i quartieri, differenziata a seconda dei contesti attraversati;

2. Stato attuale:

- sovrapposizione, nella zona da via Franscini a via Bramantino, del concetto urbanistico del Piano Rusca con gli edifici recenti caratterizzati da volumetrie verticali importanti e arretramenti marcati;
- gli isolati caratterizzati da estesi zoccoli e da elementi verticali (piano regolatore particolareggiato) assumo il ruolo di aree di servizio e di riferimento per il quartiere (forte identità);
- nella parte meridionale di via Balestra le edificazioni hanno un carattere frammentato "periferico", con la presenza di funzioni miste e di attività artigianali;
- le alberature presenti lungo l'asse sono parziali ed episodiche;
- presenza di importanti riserve edificatorie in posizione centrale, ben servita ed in vicinanza alle grandi aree di svago di prossimità lungo il lago ed il delta della Maggia.

3. Indirizzi progettuali:

- formazione di un collegamento attrattivo tra la Piazza Grande, le funzioni pubbliche e commerciali presenti lungo l'asse e l'ampia area di svago del parco urbano del Delta della Maggia:
- sviluppare l'asse come spazio pubblico lineare di riferimento per l'intero quartiere;
- coordinare la riqualifica urbanistica dell'asse con lo studio urbanistico zona Ex-Macello
- reinterpretazione e adozione del concetto dello spazio stradale presente nello storico quartiere Rusca per le aree, in fase di trasformazione, ubicate nella tratta a sud (da via Lavizzari)
- la riqualifica dello spazio stradale è indirizzata a favorire la mobilitazione delle riserve edificatorie:
- la riqualifica urbanistica va coordinata con un progetto di riassetto/moderazione del campo stradale (misura TIM 21.1.2).

Opportunità per l'agglomerato

Il recupero dello spazio stradale come spazio pubblico e luogo di vita: non utilizzato unicamente per il transito di veicoli, ciclisti e pedoni ma anche per la sosta, l'interazione sociale, il commercio e lo svago.

Benefici per l'agglomerato

CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
- Migliore gestione e parziale diminuzione del traffico veicolare a favore dei trasporti pubblici e della mobilità lenta.	significativo

CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
- Promuove la riqualifica urbanistica e favorisce l'utilizzo delle riserve in luoghi centrali e ben serviti dal TP.	significativo

CE 3: aumento della sicurezza del traffico - Aumenta la sicurezza dei percorsi pedonali e ciclabili lungo l'asse stradale e gli attraversamenti. Effetto: significativo

CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
- Il pacchetto di misure IN7 e TIM 21 determinano una riduzione di immissioni foniche. In particolare contribuiscono ad una riduzione della velocità di percorrenza che a sua volta determina una riduzione del rumore. Questo ha un effetto positivo sulle residenze e alle atre attività che si affacciano sulla strada.	sufficiente

Fattibilità

Locarno: via Balestra, tema affrontato nel mandato di studio parallelo comparto ex macello e ex gas (misura IN 3), risultanze da integrare in uno studio urbanistico per l'intero asse.

Azzonamenti necessari

Nessuno

Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

Nessuna

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore:

La misura è coordinata con gli indirizzi delle schede R6 "Sviluppo e contenibilità del PR" e R10 "Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito", oggetto di verifica nell'ambito dei lavori di adattamento del PD ai disposti della LPT1 (v. cap. 4). La misura è conforme agli indirizzi della scheda di PD R/M2 "Agglomerato del Locarnese."

Necessità di aggiornamento del PD:

È necessaria una nuova misura (RI) nella scheda R/M2

Scadenzario

Mandato di studio parallelo per misura IN3 (2017)

Progetto urbanistico e stradale dell'asse (2020)

Eventuale variante di piano regolatore (2023)

	ronti lungo l'asse urbano inusio (via Verbano)	Codice ARE:	Codice PA:
Pacchetto di misure	7.1-7.3		
Correlazione con altre misure	IN 4, IN 6.4, P2, TP 7	The second second	4
Rapporto con PA 2			
Tipo di misura	Pianificatoria		- The second
Ente responsabile	Comune di Minusio	4	4
Altri Enti coinvolti			
Orizzonte di realizzazione	> 2026	- Garage	
Priorità	С	Localizzazione:	Minusio



Descrizione

- 1. Strategia generale:
- gli assi urbani secondari individuati collegano l'asse urbano principale con i nodi di trasporto pubblico e le aree verdi, e contribuiscono alla formazione di un sistema riconoscibile di spazi pubblici strutturanti l'agglomerato;
- la valorizzazione di tali spazi deve fungere da motore per lo sviluppo centripeto di questi quartieri;
- conferire agli assi urbani secondari, oltre ad una funzione di puro collegamento anche una valenza di spazi pubblici di qualità e di riferimento per i quartieri, differenziata a seconda dei contesti attraversati.

2. Stato attuale:

- via Verbano come collegamento stradale verticale tra l'asse principale via San Gottardo, il centro di Minusio, la futura fermata tilo e le aree di svago a lago;
- presenza lungo l'asse di un'edificazione residenziale orientata principalmente verso il lago, il rapporto con la strada è debole e poco articolato;
- le funzioni d'interesse pubblico sono posizionate agli estremi dell'asse (area di svago a lago, futura fermata Tilo, centro servizi, posta, spazi commerciali e amministrativi);
- il collegamento tra queste funzioni risulta poco attrattivo per la mobilità lenta (marciapiedi stretti e incompleti).

3. Indirizzi progettuali:

- formazione di un collegamento pedonale attrattivo e facilmente identificabile tra il centro, la futura fermata tilo e le aree di svago a lago;
- sviluppare l'asse stradale come spazio pubblico lineare di riferimento per l'intero quartiere;
- incentivare l'uso del pianterreno per funzioni commerciali, amministrative o culturali in grado di interagire con lo spazio pubblico della strada;
- la riqualifica dello spazio stradale è indirizzato a favorire la mobilitazione delle riserve edificatorie come pure l'insediamento di funzioni commerciali;
- la riqualifica urbanistica va coordinata con un progetto di riassetto/moderazione del campo stradale.

Opportunità per l'agglomerato

Il recupero dello spazio stradale come spazio pubblico e luogo di vita: non utilizzato unicamente per il transito di veicoli, ciclisti e pedoni ma anche per la sosta, l'interazione sociale, il commercio e lo svago.

Benefici per l'agglomerato

CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
- Migliore gestione e parziale diminuzione del traffico veicolare a favore dei trasporti pubblici e della mobilità lenta.	nessun

CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
- Promuove la riqualifica urbanistica e favorisce l'utilizzo delle riserve in luoghi	ooiguo
centrali e ben serviti dal TP.	esiguo

CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
- Aumenta la sicurezza dei percorsi pedonali e ciclabili lungo l'asse stradale e gli attraversamenti.	sufficiente

CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
- Il pacchetto di misure IN7 e TIM 21 determinano una riduzione di immissioni foniche. In particolare contribuiscono ad una riduzione della velocità di percorrenza che a sua volta determina una riduzione del rumore. Questo ha un effetto positivo sulle residenze e alle atre attività che si affacciano sulla strada.	significativo

Fattibilità

Minusio: via Verbano, tema affrontato nello studio urbanistico comparto Remorino, da approfondire;

Azzonamenti necessari

Nessuno

Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

Nessuna

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore:

La misura è coordinata con gli indirizzi delle schede R6 "Sviluppo e contenibilità del PR" e R10 "Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito", oggetto di verifica nell'ambito dei lavori di adattamento del PD ai disposti della LPT1 (v. cap. 4). La misura è conforme agli indirizzi della scheda di PD M7 "Sistema ferroviario regionale TILO" e R/M2 "Agglomerato del Locarnese.."

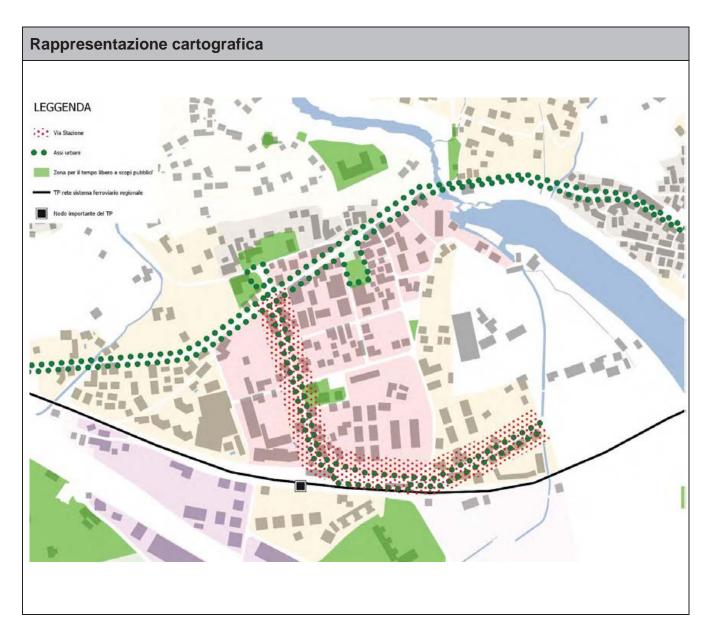
Necessità di aggiornamento del PD:

È necessaria una nuova misura (IP) nella scheda R/M2

Scadenzario

Da definire

	ronti lungo gli assi urbani ero (via Stazione)	Codice ARE:	Codice PA: IN 7.3
Pacchetto di misure	7.1-7.3		
Correlazione con altre misure	IN 13, IN 6.5, TIM 21.4	The state of the s	John L
Rapporto con PA 2			
Tipo di misura	Pianificatoria		
Ente responsabile	Comune di Tenero	4	E E
Altri Enti coinvolti		1	
Orizzonte di realizzazione	2019 - 2022	Town the state of	
Priorità	Α	Localizzazione:	Tenero



Descrizione

4. Strategia generale:

- gli assi urbani secondari individuati collegano l'asse urbano principale con i nodi di trasporto pubblico e le aree verdi, e contribuiscono alla formazione di un sistema riconoscibile di spazi pubblici strutturanti l'agglomerato;
- la valorizzazione di tali spazi deve fungere da motore per lo sviluppo centripeto di questi quartieri;
- conferire gli assi urbani secondari individuati collegano l'asse urbano principale con i nodi di trasporto pubblico e le aree verdi, e contribuiscono alla formazione di un sistema riconoscibile di spazi pubblici strutturanti l'agglomerato.

5. Stato attuale:

- la via Stazione rappresenta il primo asse storico di urbanizzazione verso il piano e verso la fermata ferroviaria;
- lungo l'asse sono presenti numerosi spazi pubblici: piazza Residenza ai Fiori, sagrato della Chiesa, piazza Casa Comunale e piazza Stazione;
- l'asse è il collegamento principale perpendicolare tra l'autostrada, la stazione e la collina;
- si compone di una sequenza di tratti con caratteristiche e pendenze diversi;
- questo collegamento risulta poco attrattivo per la mobilità lenta, il marciapiede sul lato ovest è incompleto e il carico di traffico importante;
- sul lato est il rapporto tra edificazioni e strada è debole, questo fronte presenta importanti riserve il cui utilizzo è in parte condizionate dalla parcellazione agricola.

6. Indirizzi progettuali:

- formazione di un collegamento pedonale attrattivo tra la collina, la chiesa, la casa comunale e la fermata TILO:
- sviluppare l'asse come spazio pubblico lineare di riferimento a supporto dell'asse di via San Gottardo;
- incentivare l'uso del pianterreno per funzioni commerciali, amministrativi o culturali in grado di interagire e creare delle relazioni con lo spazio pubblico della strada;
- formazione di un ampio marciapiede con viale alberato (boulevard) tra via San Gottardo e la casa comunale;
- valorizzare l'intersezione con la rete ortogonale della mobilità lenta / delle strade di servizio
- la riqualifica dello spazio stradale è indirizzato a favorire la mobilitazione delle riserve edificatorie come pure l'insediamento di funzioni commerciali;
- la riqualifica urbanistica va coordinata con un progetto di riassetto/moderazione del campo stradale (TIM 21.4).

Opportunità per l'agglomerato

Il recupero dello spazio stradale come spazio pubblico e luogo di vita: non utilizzato unicamente per il transito di veicoli, ciclisti e pedoni ma anche per la sosta, l'interazione sociale, il commercio e lo svago.

CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
- Migliore gestione e parziale diminuzione del traffico veicolare a favore dei trasporti pubblici e della mobilità lenta.	significativ
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
- Promuove la riqualifica urbanistica e favorisce l'utilizzo delle riserve in luoghi centrali e ben serviti dal TP.	significativ
CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
- Aumenta la sicurezza dei percorsi pedonali e ciclabili lungo l'asse stradale e gli attraversamenti.	significativ
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
- Il pacchetto di misure IN7 e TIM 21 determinano una riduzione di immissioni foniche. In particolare contribuiscono ad una riduzione della velocità di percorrenza che a sua volta determina una riduzione del rumore. Questo ha un effetto positivo sulle residenze e alle atre attività che si affacciano sulla strada.	sufficiente

Fattibilità

Tenero: via Stazione, studio urbanistico preliminare giugno 2016

Azzonamenti necessari

Nessuno

Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

Nessuna

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore:

La misura è coordinata con gli indirizzi delle schede R6 "Sviluppo e contenibilità del PR" e R10 "Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito", oggetto di verifica nell'ambito dei lavori di adattamento del PD ai disposti della LPT1 (v. cap. 4). La misura è conforme agli indirizzi della scheda di PD M7 "Sistema ferroviario regionale TILO" e R/M2 "Agglomerato del Locarnese."

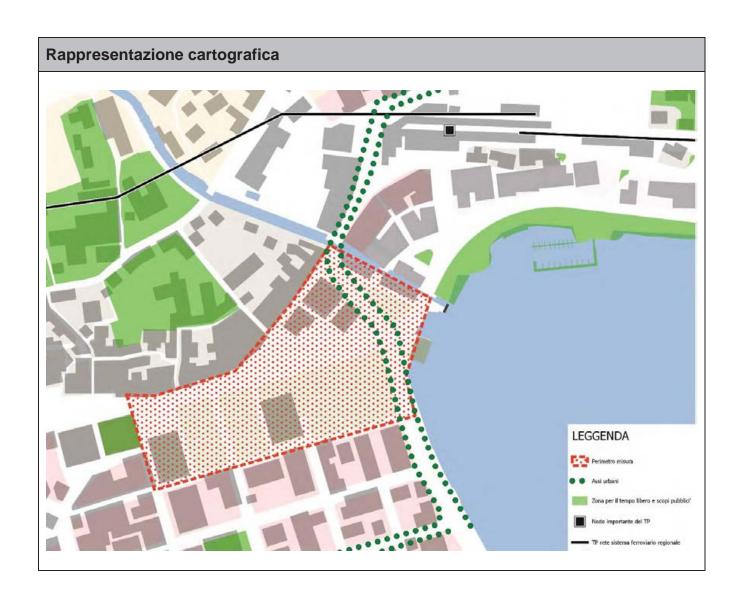
Necessità di aggiornamento del PD:

È necessaria una nuova misura (DA) nella scheda R/M2

Scadenzario

Approfondimento progetto urbanistico e progetto stradale (2017-2019) Eventuale variante di PR (2020)

	nistica degli spazi i: Largo F. Zorzi a Locarno	Codice ARE:	Codice PA:
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	IN1, IN 14,TIM 21.1.3		4
Rapporto con PA 2			
Tipo di misura	Pianificatoria		
Ente responsabile	Comune di Locarno	4	E E
Altri Enti coinvolti		3	
Orizzonte di realizzazione	2019-2022		
Priorità	A	Localizzazione:	Locarno



Descrizione

La misura prevede di riqualificare l'area pubblica di Largo Zorzi.

Questo spazio, in diretta continuazione con la Piazza Grande, presenta sul lato meridionale ampi e sontuosi giardini relazionati al teatro. La fascia pavimentata a nord, compresa tra i giardini e la facciate porticate e la striscia che si estende verso il lago risultano poco qualificate e caotiche.

La misura vuole pertanto promuovere un progetto in grado di recuperare la qualità urbanistica di Largo Zorzi, le sue relazioni con lo spazio pubblico di Piazza Grande, con i giardini e con i fronti edificati.

Il progetto deve permettere di confermare la valenza multifunzionale di questo spazio utilizzato quale area di circolazione per la mobilità privata, TP, lenta, spazio per eventi e zona commerciale.

La riorganizzazione del traffico individuale, dei parcheggi e del trasporto pubblico comporta alla creazione di un ampio spazio pedonalizzato che si estende da Piazza Grande fino al lago.

Nello sviluppo del progetto di Largo Zorzi vanno sviluppate anche le relazioni con il progetto di riqualifica del comparto della Stazione ferroviaria di Locarno-Muralto.

Opportunità per l'agglomerato

Il recupero dello spazio di Largo Zorzi (dai giardini al porticato) come spazio pubblico e luogo di vita in grado di integrare molteplici utilizzi. Riqualifica degli spazi pubblici per favorire l'attrattività delle aree centrali.

Benefici per l'agglomerato

CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
- Miglioramento del traffico pedonale e ciclistico.	significativo

CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	
- Miglioramento della qualità degli spazi pubblici.	sufficiente

CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
- Aumento della sicurezza soggettiva.	significativo

CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	
- Contributo alla riduzione delle emissioni ambientali	sufficiente

Fattibilità

Studio urbanistico preliminare del giugno 2016.

Azzonamenti necessari

Nessuno

Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

Nessuna

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore:

La misura è coordinata con gli indirizzi delle schede R6 "Sviluppo e contenibilità del PR" e R10 "Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito", oggetto di verifica nell'ambito dei lavori di adattamento del PD ai disposti della LPT1 (v. cap. 4). La misura è conforme agli indirizzi della scheda di PD R/M2 "Agglomerato del Locarnese.."

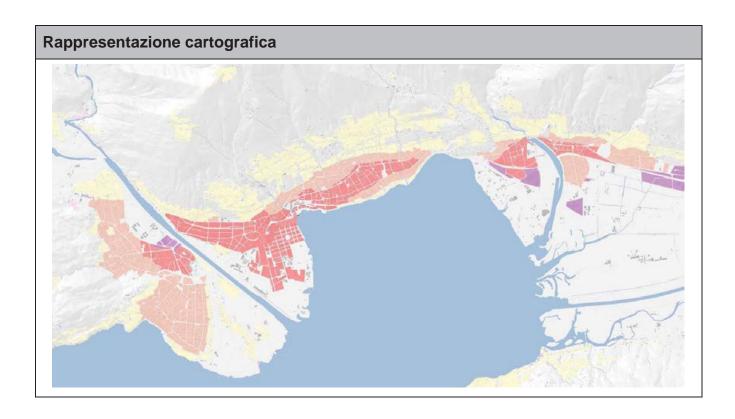
Programma d'agglomerato del Locarnese di terza generazione – PALoc 3 Misure *Insediamenti*

Necessità di aggiornamento del PD: È necessaria una nuova misura (DA) nella scheda R/M2

Scadenzario

Approfondimento progetto urbanistico (2017) Eventuale variante di piano regolatore (2020)

dell'utilizzo dell ben servite dal	ibilità dei PR e promozione le riserve: aree centrali TP (Ascona, Gordola, le, Minusio, Tenero-	Codice ARE:	Codice PA: IN 9
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	IN 10		
Rapporto con PA 2			
Tipo di misura	Pianificatoria		
Ente responsabile	Comuni di Ascona, Gordola, Locarno, Losone, Minusio e Tenero-Contra		
Altri Enti coinvolti			
Orizzonte di realizzazione	2019 - 2022		
Priorità	А	Localizzazione: Ascona, Gordola, Locarno, Losone, Minusio e Tenero-Contra	



Descrizione

I comuni di Ascona, Gordola, Locarno, Losone, Minusio e Tenero-Contra che hanno zone edificabili situate nelle aree centrali ben servite dal TP procedono ad una verifica dettagliata della contenibilità dei propri PR per rapporto allo scenario auspicato (v. rapporto esplicativo, cap. 8.4.7) in particolare esaminano la situazione delle riserve (terreni liberi, sotto sfruttati e dismessi), paragonano la contenibilità dei diversi comparti delle aree centrali in relazione alle prognosi di sviluppo auspicato dal PA3 e sviluppano una strategia di mobilitazione delle riserve.

Opportunità per l'agglomerato

La misura risponde all'indirizzo di orientare maggiormente la crescita della popolazione e dei posti di lavori nello spazio funzionale dei centri urbani con servizio TP ottimale. Essa si iscrive nello scenario auspicato che prevede di correggere verso l'alto il tasso di crescita delle unità insediative nello spazio funzionale dei centri urbani e suburbani.

Benefici per l'agglomerato

CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
- Incrementa la domanda di trasporto grazie all'aumento di unità insediative in prossimità dei nodi di TP.	significativo

CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti - Concentra i posti di lavoro e la popolazione in luoghi adeguati tenendo contro del sistema dei trasporti; riduzione della dispersione insediativa. Effetto: significativo

CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
-	sufficiente

CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	
- Riduce il consumo di superficie per gli insediamenti e per le infrastrutture;	significativo
contribuisce alla riduzione delle emissioni ambientali.	

Fattibilità

La fattibilità delle misure ipotizzate deve essere valutata dai Comuni.

Azzonamenti necessari

Nessuno

Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

Nessuna

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore:

La misura è coordinata con gli indirizzi delle schede R1 "Modello territoriale" e R6 "Sviluppo e contenibilità del PR", oggetto di verifica nell'ambito dei lavori di adattamento del PD ai disposti della LPT1 (v. cap. 4). La misura è conforme agli indirizzi della scheda di PD R/M2 "Agglomerato del Locarnese.

Necessità di aggiornamento del PD:

È necessaria una nuova misura (DA) nella scheda R/M2

Scadenzario

Lo studio pianificatorio per l'attuazione di questa misura verrà avviato non appena la Convenzione sulle prestazioni tra Cantoni e Confederazione verrà firmata.

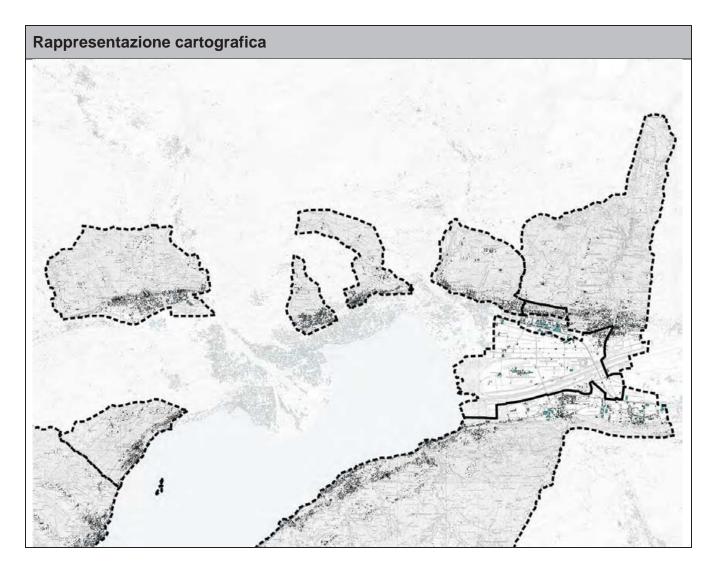
Spiegazioni e approfondimenti

In un primo passo i Comuni si impegnano ad effettuare l'analisi descritta nella presente scheda. A tale scopo dovranno avvalersi anche delle indicazioni del Piano direttore cantonale (adattamenti del PD alla LPT1), come pure dei risultati del compendio dello stato dell'urbanizzazione che i Comuni stessi devono elaborare e tenere aggiornato per legge.

In un secondo passo, in funzione delle risultanti di queste analisi, i Comuni si impegnano ad individuare i comparti in cui sviluppare prioritariamente le misure di sviluppo centripeto, previste dalla LPT art. 15 a "Promozione della disponibilità di zone edificabili", nell'ambito di una visione complessiva del proprio sviluppo territoriale.

Sviluppano una strategia di mobilitazione delle riserve e perseguono una coerente visione sovra comunale.

aree periurbane Brione s/ Minus Gerra, Ronco s/ Gordola, Lavert Locarno Piano)	ntenibilità dei PR nelle (Terre di Pedemonte, io, Brissago, Cugnasco – 'Ascona, Orselina, ezzo, Gambarogno,	Codice ARE:	Codice PA: IN 10
Pacchetto di misure			1-1-1-1
Correlazione con altre misure	IN 9		
Rapporto con PA 2			
Tipo di misura	Pianificatoria		
Ente responsabile	Comuni della fascia periurbana		
Altri Enti coinvolti			
Orizzonte di realizzazione	2019 - 2022		
Priorità	А	Localizzazione: fascia periurban	



Descrizione

I comuni con zone edificabili situate negli spazi funzionali periurbani procedono ad una verifica dettagliata della contenibilità dei propri PR per rapporto allo scenario auspicato (v. rapporto esplicativo, cap. 8.4.7) e, se del caso, definiscono le misure atte a ricondurre la contenibilità del proprio PR alla crescita insediativa stabilita come obiettivo del PALoc 3.

Opportunità per l'agglomerato

Promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti. Concentrazione dei posti di lavoro e della popolazione in luoghi adeguati, tenendo conto del sistema dei trasporti. Contenimento dell'eccessiva dispersione degli insediamenti, in particolare a destinazione abitativa, nelle aree periurbane e suburbane non adeguatamente servite dal TP.

Benefici per l'agglomerato

CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	
- Riduce il traffico individuale motorizzato da e verso le zone periurbane	sufficiente

CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti - Concentra i posti di lavoro e la popolazione in luoghi adeguati tenendo contro del sistema dei trasporti; riduzione della dispersione insediativa. Effetto: significativo

CE 3: aumento della sicurezza del traffico	
-	esiguo

CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
- Riduce il consumo di superficie per gli insediamenti e per le infrastrutture; contribuisce alla riduzione delle emissioni ambientali.	significativo

Fattibilità

L'elaborazione del compendio dello stato di urbanizzazione che i Comuni sono chiamati ad allestire entro gennaio 2016, permette di disporre dei dati necessari ad una valutazione dei provvedimenti necessari in ogni singolo Comune. Le modifiche da appartare a PR sono di competenza dei Comuni

Azzonamenti necessari

Nessuno

Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

Nessuna

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore:

La misura è coordinata con gli indirizzi delle schede R1 "Modello territoriale" e R6 "Sviluppo e contenibilità del PR", oggetto di verifica nell'ambito dei lavori di adattamento del PD ai disposti della LPT1 (v. cap. 4). La misura è conforme agli indirizzi della scheda di PD R/M2 "Agglomerato del Locarnese."

Necessità di aggiornamento del PD:

È necessaria una nuova misura (DA) nella scheda R/M2

Scadenzario

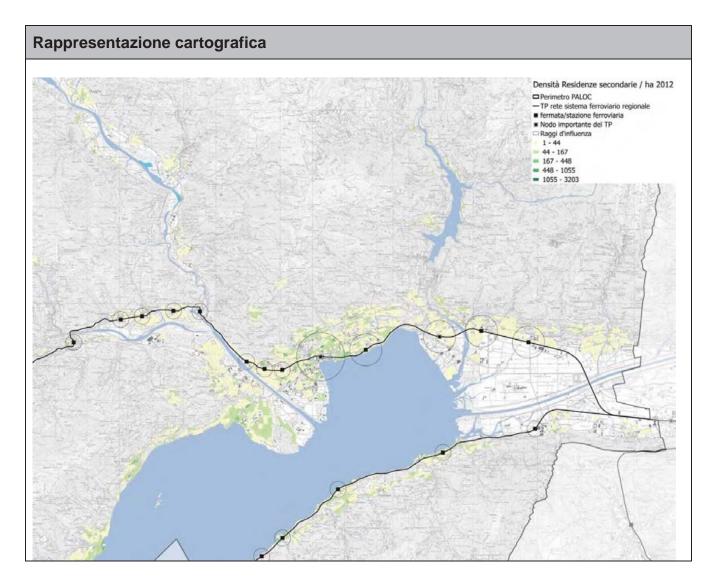
Lo studio pianificatorio per l'attuazione di questa misura verrà avviato non appena la Convenzione sulle prestazioni tra Cantoni e Confederazione verrà firmata.

Spiegazioni e approfondimenti

In un primo passo i Comuni si impegnano ad effettuare l'analisi descritta nella presente scheda. A tale scopo dovranno avvalersi anche delle indicazioni del Piano direttore cantonale (adattamenti del PD alla LPT1), come pure dei risultati del compendio dello stato dell'urbanizzazione che i Comuni stessi devono elaborare e tenere aggiornato per legge.

In un secondo passo, in funzione delle risultanti di queste analisi, i Comuni si impegnano ad individuare i comparti in cui ridimensionare le potenzialità edificatorie in base alla crescita auspicata dal PALoc 3.

	Regolamentazione e gestione delle residenze secondarie		Codice PA: IN 11
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	IN 9, IN 10		4
Rapporto con PA 2	PI 17		
Tipo di misura	Pianificatoria		
Ente responsabile	Comuni dell'agglomerato	5	4
Altri Enti coinvolti	ERS - LVM	7	
Orizzonte di realizzazione	2023 - 2026		
Priorità	В	Localizzazione: dell'agglomerato	



Descrizione

La regolamentazione della residenza secondaria ha conosciuto negli ultimi anni una rapida accelerazione fino all'entrata in vigore della Legge sulle residenze secondarie del 20.3.2015 e relativa ordinanza del 4.12.2015. L'impatto di questi cambiamenti è ancora da approfondire. I comuni dell'agglomerato, ad eccezione di Locarno, Tenero e Losone, presentano una percentuale superiore al 20% di abitazioni secondarie, limite oltre il quale non ne possono essere edificate di nuove. La destinazione d'uso delle abitazioni esistenti prima dell'11.3.2012 è regolata dal diritto cantonale e comunale.

Queste importanti modifiche legislative si uniscono all'apertura della galleria ferroviaria di base del San Gottardo, che porterà ad un incremento delle attività legate al turismo e probabilmente della richiesta di residenze secondarie, e alla Galleria del Monte Ceneri che influenzerà la domanda di residenze primarie.

La concorrenza tra abitazione primaria e secondaria, come effetto di Alptransit sulla domanda di alloggi, si farà sentire in particolare nelle aree centrali dove il sistema dei trasporti pubblici è più performante.

Per l'agglomerato del Locarnese sono da sviluppare da parte dei Comuni delle normative coordinate con i seguenti obiettivi:

- favorire la residenza primaria e limitare l'espansione delle RS nelle aree centrali e ben servite dal TP, considerando la specificità dei singoli quartieri;
- promuovere e favorire la trasformazione delle RS in primarie, nelle aree centrali e ben servite dal TP:
- permettere l'utilizzo quale RS, per favorire il riutilizzo e la riqualifica della sostanza esistente, nelle aree periferiche con vocazione turistica;
- sfruttare il potenziale turistico delle RS;
- promuovere l'attrattiva del turismo alberghiero.

Opportunità per l'agglomerato

Promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti. Concentrazione dei posti di lavoro e della popolazione in luoghi adeguati, tenendo conto del sistema dei trasporti. Contenimento dell'eccessiva dispersione degli insediamenti, in particolare a destinazione abitativa, nelle aree periurbane e suburbane non adequatamente servite dal TP.

Benefici per l'agglomerato

CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
- Incrementa la domanda di trasporto grazie all'aumento di unità insediative in	significativo
prossimità dei nodi di TP.	Significativo

CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
- Concentra i posti di lavoro e la popolazione in luoghi adeguati tenendo contro del	significativo
sistema dei trasporti; riduzione della dispersione insediativa.	Significativo

CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
-	nessun

CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
- Riduce il consumo di superficie per gli insediamenti e per le infrastrutture;	sufficiente
contribuisce alla riduzione delle emissioni ambientali.	Sufficiente

Programma d'agglomerato del Locarnese di terza generazione – PALoc 3 Misure *Insediamenti*

Fattibilità

Ogni Comune elabora un concetto per la regolamentazione della residenza secondaria e ne traduce i risultati in atti di pianificazione locale (PR).

Azzonamenti necessari

Nessuno

Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

Nessuna

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore:

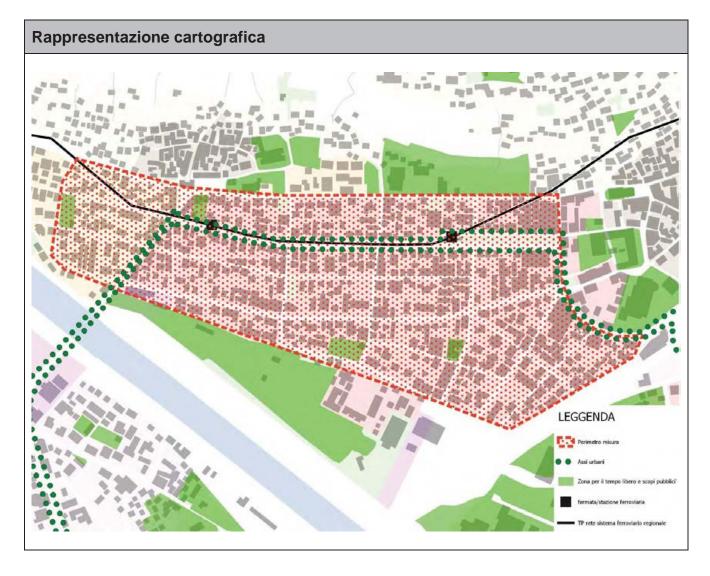
La misura è coordinata con gli indirizzi delle schede R1 "Modello territoriale" e R6 "Sviluppo e contenibilità del PR", oggetto di verifica nell'ambito dei lavori di adattamento del PD ai disposti della LPT1 (v. cap. 4). La misura è conforme agli indirizzi della scheda di PD R/M2 "Agglomerato del Locarnese."

Necessità di aggiornamento del PD:

È necessaria una nuova misura (RI) nella scheda R/M2

	00	\sim			\mathbf{a}	10.11	
-	ca		-	 	71		

	Valorizzazione urbanistica del Quartiere Campagna a Locarno		Codice PA: IN 12
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	IN 6.1, IN 9, TIM 21.1.1	The state of the s	Land L
Rapporto con PA 2			
Tipo di misura	Pianificatoria		
Ente responsabile	Comune di Locarno	4	* E
Altri Enti coinvolti		1	
Orizzonte di realizzazione	> 2026		
Priorità	С	Localizzazione:	Locarno



Descrizione

Il quartiere Campagna a Locarno, identificato nella strategia insediamenti quale area idonea per l'attivazione dello sviluppo centripeto ha conosciuto una rapida trasformazione negli ultimi anni. Allo sviluppo edilizio piuttosto caotico non è seguita una valorizzazione degli spazi pubblici. Il quartiere presenta tutt'oggi importanti riserve la cui mobilitazione deve essere accompagnata da una riqualifica urbanistica.

La misura prevede l'elaborazione di un concetto urbanistico con in particolare seguenti obiettivi:

- stabilire una chiara gerarchia degli spazi pubblici (strade, piazze, parchi), la loro valorizzazione e messa in rete
- recupero della valenza multifunzionale dello spazio stradale, delle sue relazioni con gli spazi pubblici e privati e con i fronti edificati;
- creazione di un parco lineare come spazio pubblico di riferimento in corrispondenza della superficie di copertura della Centovallina, integrando e migliorando la visibilità delle fermate FART:
- analisi e adeguamento delle norme attuali per definire allineamenti, indici minimi, destinazione del pianterreno, le tipologie di edificazione, ecc.
- analisi della parcellazione attuale in relazione agli importanti potenziali edificatorie della zona e sviluppo di misure in grado di incentivare una ricomposizione.
- favorire la mobilitazione delle riserve edificatorie ed il rinnovamento della sostanza edilizia esistente.

Opportunità per l'agglomerato

Promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti. Concentrazione dei posti di lavoro e della popolazione in luoghi adeguati, tenendo conto del sistema dei trasporti. Contenimento dell'eccessiva dispersione degli insediamenti, in particolare a destinazione abitativa, nelle aree periurbane e suburbane non adeguatamente servite dal TP.

Benefici per l'agglomerato

CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
- Miglioramento del traffico pedonale e ciclistico; miglioramento della raggiungibilità; incremento della domanda di TP.	significativo
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
- Concentra i posti di lavoro e la popolazione in luoghi adeguati tenendo contro del sistema dei trasporti; riduce la dispersione insediativa; migliora la qualità degli spazi pubblici.	significativo
CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
- Aumenta la sicurezza oggettiva e soggettiva dei percorsi pedonali e ciclabili.	significativo
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
Riduce il consumo di superficie per gli insediamenti e per le infrastrutture;	sufficiente

Fattibilità

Studio urbanistico da avviare (piano d'indirizzo); risultanze da integrare nel PR.

Azzonamenti necessari

Nessuno

contribuisce alla riduzione delle emissioni ambientali.

Programma d'agglomerato del Locarnese di terza generazione – PALoc 3 Misure *Insediamenti*

Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

Nessuna

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore:

La misura è coordinata con gli indirizzi delle schede R6 "Sviluppo e contenibilità del PR" e R10 "Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito", oggetto di verifica nell'ambito dei lavori di adattamento del PD ai disposti della LPT1 (v. cap. 4). La misura è conforme agli indirizzi della scheda di PD R/M2 "Agglomerato del Locarnese."

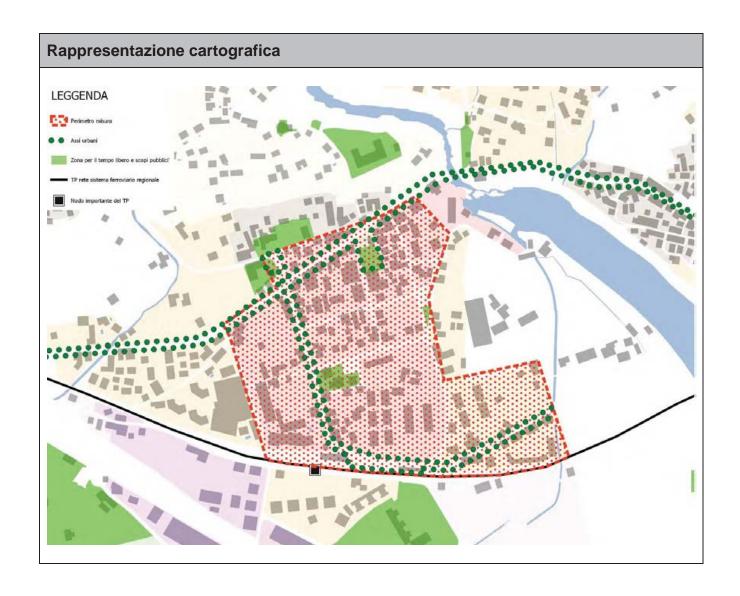
Necessità di aggiornamento del PD:

È necessaria una nuova misura (IP) nella scheda R/M2

Scadenzario

Studio urbanistico (2018) Variante di PR (2026)

Riqualifica urbanistica dell'area centrale di Tenero		Codice ARE:	Codice PA:
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	IN 9, IN 6.5, IN 7.3, TIM 21.4		4
Rapporto con PA 2		The state of the s	
Tipo di misura	Pianificatoria		
Ente responsabile	Comune di Tenero	4	E E
Altri Enti coinvolti		7	
Orizzonte di realizzazione	> 2026	Ton Andrew State of the State o	
Priorità	С	Localizzazione:	Tenero



Descrizione

L'area centrale di Tenero, identificata nelle strategie settoriali quale area idonea per l'attivazione dello sviluppo centripeto, presenta importanti riserve edificatorie la cui attivazione, se accompagnata da un concetto urbanistico, permette di migliorare la qualità degli insediamenti.

La misura prevede l'elaborazione di uno studio urbanistico, a complemento del PR in vigore, con in particolare seguenti obiettivi:

- stabilire una chiara gerarchia degli spazi pubblici (strade, piazze, parchi), la loro valorizzazione e messa in rete
- recupero della valenza multifunzionale dello spazio stradale, delle sue relazioni con gli spazi pubblici e privati e con i fronti edificati;
- adeguamento delle norme attuali per definire allineamenti, indici minimi, destinazione del pianterreno, le tipologie di edificazione, ecc.
- sviluppo di misure in grado di incentivare una ricomposizione fondiaria.
- favorire l'attivazione delle riserve edificatorie e il rinnovamento della sostanza edilizia esistente.
- rafforzare il carattere commerciale del fronte lungo via San Gottardo;
- precisare la lettura del terrazzamento a carattere prevalentemente residenziale che si estende tra la via stazione e la via San Gottardo e il suo collegamento con l'area della stazione (superamento dislivello) e le funzioni pubbliche di svago ubicati oltre la ferrovia
- valorizzare via Francesca quale via storica di collegamento con la zona lavorativa, commerciale e di svago posta oltre la ferrovia.

Opportunità per l'agglomerato

Promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti. Concentrazione dei posti di lavoro e della popolazione in luoghi adeguati, tenendo conto del sistema dei trasporti. Contenimento dell'eccessiva dispersione degli insediamenti, in particolare a destinazione abitativa, nelle aree periurbane e suburbane non adeguatamente servite dal TP.

Benefici per l'agglomerato

CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
- Miglioramento del traffico pedonale e ciclistico; miglioramento della raggiungibilità;	significativo
incremento della domanda di TP;	Significativo

CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
- Concentra i posti di lavoro e la popolazione in luoghi adeguati tenendo contro del	
sistema dei trasporti; riduce la dispersione insediativa; migliora la qualità degli spazi	significativo
pubblici;	

CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
- Aumenta la sicurezza oggettiva e soggettiva dei percorsi pedonali e ciclabili;	significativo

CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	
- Riduce il consumo di superficie per gli insediamenti e per le infrastrutture. La densificazione attorno alle stazioni favorisce l'uso del TP e quindi determina un minor uso del TIM. In questo senso contribuisce al contenimento dell'aumento del traffico e alla riduzione delle emissioni ambientali.	sufficiente

Fattibilità

Studio urbanistico, Variante di PR.

Programma d'agglomerato del Locarnese di terza generazione – PALoc 3 Misure *Insediamenti*

Azzonamenti necessari

Nessuno

Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

Nessuna

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore:

La misura è coordinata con gli indirizzi delle schede R6 "Sviluppo e contenibilità del PR" e R10 "Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito", oggetto di verifica nell'ambito dei lavori di adattamento del PD ai disposti della LPT1 (v. cap. 4). La misura è conforme agli indirizzi della scheda di PD R/M2 "Agglomerato del Locarnese."

Necessità di aggiornamento del PD:

È necessaria una nuova misura (IP) nella scheda R/M2

Scadenzario

Studio urbanistico (2018)

Variante di PR (2026)

Spiegazioni e approfondimenti

Riorganizzazione parcheggi e riqualifica spazi pubblici		Codice ARE:	Codice PA: IN 14
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	IN 6.1-6.7, IN 7.1-7.3	The state of the s	4
Rapporto con PA 2			
Tipo di misura	Pianificatoria		
Ente responsabile	Comuni centrali	4	E S
Altri Enti coinvolti		7	
Orizzonte di realizzazione	> 2026		
Priorità	С	Localizzazione:	comune/i centrali



Rappresentazione cartografica

Descrizione

Obiettivo della misura è la riqualifica degli spazi pubblici delle aree centrali attraverso una strategia coordinata per la gestione dei parcheggi pubblici e privati e il contenimento del traffico individuale (aumento della sicurezza e della qualità di vita).

Parcheggi pubblici

Identificare le aree pubbliche con potenziale di riqualifica urbanistica e attualmente occupate da parcheggi pubblici; verifica della disponibilità di parcheggi pubblici in relazione alla qualità del trasporto pubblico, alla presenza nelle proprietà private e alle caratteristiche del quartiere; elaborazione di una strategia per la riorganizzazione dei parcheggi pubblici in superficie; allestimento di un progetto di riqualifica dello spazio pubblico.

Parcheggi privati

Introdurre l'obbligo di parcheggi coperti o interrati allo scopo di favorire una sistemazione qualitativa degli spazi aperti e delle aree di transizione tra pubblico e privato. Favorire la riduzione dei posteggi grazie a misure di mobilità lenta e / o alternativa.

Opportunità per l'agglomerato

Promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti attraverso la riqualifica dello spazio pubblico.

Benefici per l'agglomerato

CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
- Miglioramento del traffico pedonale e ciclistico; miglioramento della raggiungibilità; incremento della domanda di TP.	significativo
incremento della domanda di 11 .	

CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti		
- Concentra i posti di lavoro e la popolazione in luoghi adeguati tenendo contro del		
sistema dei trasporti; riduce la dispersione insediativa; migliora la qualità degli spazi	significativo	
pubblici.		

CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
- Aumenta la sicurezza oggettiva e soggettiva dei percorsi pedonali e ciclabili.	significativo

CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
- Riduce il consumo di superficie per gli insediamenti e per le infrastrutture.	significativo

Fattibilità

Norma edilizia da sviluppare.

Azzonamenti necessari

Nessuno

Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

Nessuna

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore:

La misura è coordinata con gli indirizzi dell scheda R10 "Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito", oggetto di verifica nell'ambito dei lavori di adattamento del PD ai disposti della LPT1 (v. cap. 4). La misura è conforme agli indirizzi della scheda di PD R/M2 "Agglomerato del Locarnese."

Programma d'agglomerato del Locarnese di terza generazione – PALoc 3 Misure *Insediamenti*

Necessità di aggiornamento del PD:

È necessaria una nuova misura (IP) nella scheda R/M2

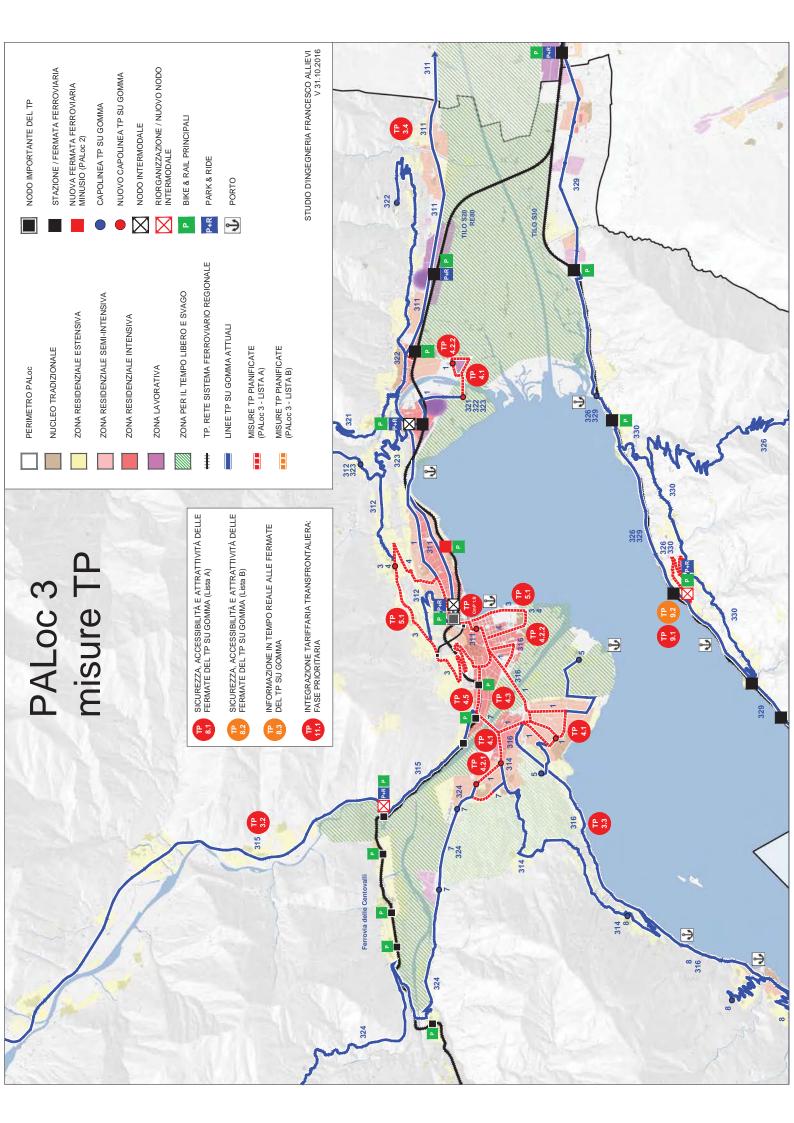
Scadenzario

da definire

Spiegazioni e approfondimenti

Aree con potenziali di riorganizzazione parcheggi e riqualifica spazi pubblici:

- Piazza Muraccio, Locarno
- comparto tra Largo Zorzi e via Ciseri, Locarno
- via Franzoni via Galli, Locarno
- piazze nell'area di Città Vecchia, Locarno
- Piazza Municipio, Minusio
- Piazza Canevascini, Tenero, ecc...



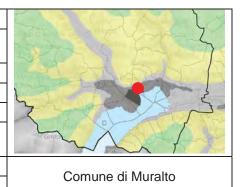


Riorganizzazione del nodo intermodale alla stazione FFS di Locarno-Muralto

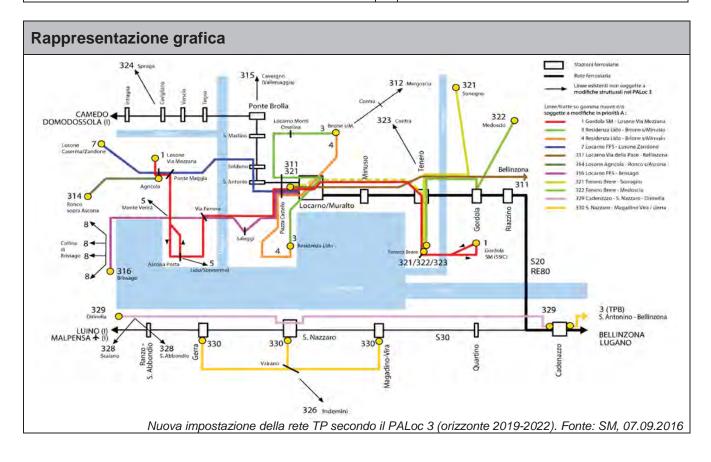
Codice ARE: 5113.2.002

Codice PA: TP CmP 1.B

Pacchetto di misure		
Correlazione con altre misure	IN 1, TP 3.2, TP 3.3, TP 3.4, TP 4.5, TP 5.1	
Rapporto con PA 2	Ripresa CmP 1.B (PALoc 2)	
Ente responsabile	Cantone	
Altri Enti coinvolti	Comuni	
Orizzonte di realizzazione	Inizio dei lavori: 2019 Entrata in servizio: 2020	
Priorità	Α	
Grado di avanzamento	1 X 2	



Costi e finanziamento		
Totale costi (IVA esclusa)	CHF 12'500'000	
	X Confederazione in ambito PA	
	Confederazione in altri ambiti	
Ente finanziatore	X Cantone	
Ente inianziatore	X Agglomerato (CIT)	
	Comune	
	Terzi	



Descrizione

Grazie all'apertura delle gallerie di base del San Gottardo prima (dicembre 2016) e del Monte Ceneri in seguito (dicembre 2020), la stazione FFS/FART di Locarno-Muralto diventerà il terminale AlpTransit del Locarnese e la porta d'ingresso all'agglomerato per chi vi giunge in treno. In questo contesto strategico si inserisce il progetto di valenza regionale di riorganizzazione dell'importante nodo del trasporto pubblico.

Riconoscendo tale opportunità strategica, già il PALoc 2 ha postulato la riorganizzazione dell'intero comparto, segnatamente del nodo importante del TP, quale obiettivo prioritario per favorire l'interconnessione dei vari vettori di mobilità e conferire qualità e funzionalità a questa porzione centrale dell'agglomerato.

Tale esercizio prevedeva due fasi d'intervento:

- la prima tappa (misura CmP1.A del PALoc 2) comprendente la realizzazione di:
 - un sottopasso pedonale tra la stazione FFS ed il lungolago
 - un collegamento pedonale verticale da/per la terrazza della chiesa collegiata di San Vittore
 - posteggi coperti per biciclette e motoveicoli
 - un autosilo interrato con funzione di P+R e di posteggio di appoggio (misura non cofinanziabile)
- la seconda tappa (misura CmP1.B del PALoc 2) è volta a:
 - riorganizzare il nodo importante del TP (terminale bus, taxi, K+R, B+R)
 - prolungare il sottopasso pedonale verso la stazione della ferrovia delle Centovalli (FART) e l'autosilo (P+R e parcheggio di appoggio al servizio di tutto il comparto)
- garantire il riassetto e la moderazione della strada cantonale antistante alla stazione

La Confederazione ha approvato il credito-quadro 2015-2018 per la realizzazione delle misure PALoc 2 di lista A e pertanto pure della prima tappa della riorganizzazione del nodo importante del TP alla stazione FFS di Locarno-Muralto.

Nell'ambito del Programma di agglomerato di 3a generazione (PALoc 3), si intende inserire la seconda tappa delle misure in lista A, qualora ne siano dati gli elementi tecnici ed economici necessari.

Per questo importante esercizio, le FFS, supportate dal Cantone e dal Comune di Muralto hanno indetto un mandato di studio parallelo (MSP), finalizzato a sviluppare concretamente le misure necessarie per garantire il buon funzionamento dell'importante nodo dei trasporti pubblici (linee urbane e regionali su gomma) e la valorizzazione dell'intero comparto della stazione.

La parte infrastrutturale rilevante prevede:

- la riorganizzazione del terminale BUS, con distinzione tra area di sosta per linee passanti e terminale per linee di attestamento
- la riorganizzazione dei posteggi TAXI, B+R, motoveicoli e K+R
- il riassetto e riqualifica della strada cantonale e dello spazio pubblico antistante alla stazione, incluso il Viale Cattori, come asse di relazione pedonale da/per il lungolago e di accesso per il TP
- il prolungamento del sottopasso pedonale verso la stazione della ferrovia delle Centovalli (FART) e il nuovo autosilo (P+R e parcheggio di appoggio al servizio di tutto il comparto)
- il rafforzamento dei collegamenti pedonali-ciclabili da/per il nodo importante del TP

Opportunità per l'agglomerato

Questo intervento risponde in modo adeguato alle esigenze di miglioramento della qualità d'interscambio tra i vari vettori di trasporto pubblico e favorisce la mobilità lenta; in particolare, la misura favorisce:

- le condizioni di accessibilità e viabilità all'interno del comparto come pure l'interscambio TP/TP, ML/TP e TP/TIM, a vantaggio della riduzione del traffico motorizzato e di migliore mobilità per la popolazione
- lo sviluppo del sistema della stazione ferroviaria di Locarno-Muralto, con annesse attività di servizio e commerciali per gli utenti del trasporto pubblico, contribuendo allo sviluppo centripeto dell'agglomerato
- la tutela del complesso della chiesa di San Vittore
- la ricucitura del tessuto edilizio comunale (centro paese e riva lago), separato dal tracciato ferroviario, mediante la formazione di nuovi percorsi pedonali a livello e sotterranei
- la realizzazione di una struttura di parcheggio per il comparto
- l'edificazione di strutture abitative, amministrative, commerciali in stretta simbiosi con la stazione e con la rete TP (sviluppo centripeto)

Benefici per l'agglomerato

CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
 miglioramento significativo dell'intermodalità tra TP, ML e TIM; miglioramento del sistema di trasporto pubblico, sviluppato in conformità con il potenziamento dell'offerta del trasporto pubblico previsto per l'apertura della galleria di base AlpTransit del Ceneri (dicembre 2020): riorganizzazione linee, incremento frequenza e attrattività del servizio TP, rinnovo parco veicoli, ecc; l'incremento dell'offerta necessita anche di un miglioramento del nodo del trasporto pubblico di Locarno-Muralto, il quale non risponde più alle esigenze di servizio, di funzionalità e di sicurezza; grazie alla nuova impostazione del nodo d'interscambio vi saranno stalli dedicati alle singole linee che permetteranno di migliorare l'accessibilità e l'informazione per l'utenza, nonché la flessibilità di gestione (ad oggi la superficie a disposizione risulta essere insufficiente); inclusione delle esigenze della mobilità lenta e in particolare aumento dell'accessibilità (es. nuovo collegamento verso il lago). 	significativo
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
 l'area interessata dalla sistemazione del nodo del trasporto pubblico alla stazione di Locarno-Muralto offre l'opportunità per una riqualifica urbanistica degli spazi pubblici; la misura promuove lo sviluppo centripeto degli insediamenti. 	significativo
CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
- la sistemazione del comparto migliora l'organizzazione generale degli spazi e la promiscuità tra pedoni / ciclisti / TP / TIM / TAXI, ecc. La sicurezza aumenta notevolmente rispetto alla situazione attuale (convivenza difficile dei vari utenti al momento del trasbordo, es. bus / treno, ecc, messa a norma fermate TP,); - aumento sicurezza grazia alla gestione del traffico tramite impianti semaforici.	significativo
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
- la misura comporta una rilevante riduzione delle emissioni ambientali in ragione della nuova ripartizione modale TIM/TP a favore del TP.	significativo

Fattibilità

Mandato di studio parallelo (MSP) commissionato da FFS, con il supporto del Cantone e del Comune di Muralto (presentazione finale alla DA 03.08.2016).

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore:

La misura è conforme agli indirizzi delle schede R/M2 Agglomerato del Locarnese e M7 Sistema ferroviario regionale TILO.

Necessità di aggiornamento del PD:

È necessario l'aggiornamento della scheda R/M2 (aggiornamento descrizione della misura DA).

Scadenzario per l'inoltro del progetto di massima

Spiegazioni e approfondimenti

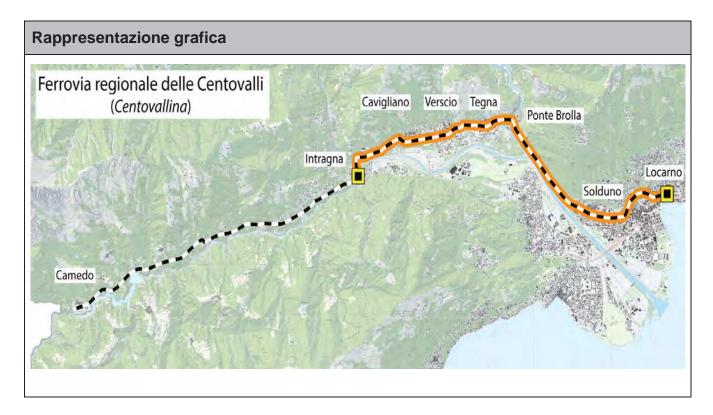


Nodo importante del TP alla stazione di Locarno-Muralto: situazione attuale

Potenziamento dell'offerta della ferrovia regionale delle Centovalli (tratta Locarno-Intragna)			Codice ARE: 5113.2.027	Codice PA:		
Pacchetto di misure						
Correlazione con altre misure	P	P 4.3, TP 3.2, TIM 19			7	
Rapporto con PA 2	Ripresa TP 3 (PALoc 2)					
Ente responsabile	Cantone, Impresa TP			et all the		
Altri Enti coinvolti	Co	muni, Confe	der	azione		4
Orizzonte di realizzazione	> 2020 (PROSSIF 2030)		Green			
Priorità				uni di:		
Grado di avanzamento		1	Х	2		di Pedemonte, ovalli

Costi e finanziamento	
Totale costi (IVA esclusa)	CHF*
	Confederazione in ambito PA
	X Confederazione in altri ambiti
Ente finanziatore	Cantone
Ente inidizatore	Agglomerato (CIT)
	Comune
	Terzi

^{*} Finanziamento tramite fondo PROSSIF 2030



Descrizione

La misura consiste nel potenziamento dell'offerta, implementando un cadenzamento di 30 minuti su tutto l'arco della giornata sulla tratta Locarno - Solduno - Ponte Brolla - Tegna - Verscio - Cavigliano - Intragna, lungo la ferrovia regionale delle Centovalli (*Centovallina*).

La misura è stata presentata nel PALoc 2, con priorità B. Sebbene si tratti di una misura molto importante ai fini dello sviluppo del trasporto pubblico, nel PALoc 3 tale misura è posta in priorità C, in quanto è cambiata la fonte di finanziamento ed il relativo orizzonte temporale (PROSSIF 2030).



Opportunità per l'agglomerato

In base al concetto di offerta TP sviluppato nell'ambito del PALoc 2 (ripreso e armonizzato nel PALoc 3) la linea ferroviaria Locarno-Camedo-Domodossola (asse forte tra la stazione FFS di Locarno-Muralto, la Città di Locarno e le Terre di Pedemonte) è potenziata (cadenza 30' anziché 60'), migliorando di fatto l'offerta attuale e garantendo coincidenze ottimali con le altre linee urbane su gomma e con la ferrovia regionale TILO alla stazione FFS di Locarno.

Tale misura conferisce alla ferrovia delle Centovalli (*Centovallina*) il ruolo di spina dorsale del TP nella catena di trasporto pubblico dell'agglomerato, asse forte per gli spostamenti utilitari a cui si agganciano le altre linee urbane di trasporto pubblico su gomma e la ferrovia regionale TILO. Con l'apertura della galleria di base del Ceneri di AlpTransit (dicembre 2020) la ferrovia regionale TILO offrirà un servizio con un treno ogni 30 minuti per Bellinzona (attuale linea TILO S20), e un treno ogni 30 minuti per Lugano (nuova linea TILO RE80). All'orizzonte 2025 è previsto il potenziamento con un treno ogni 15' minuti per Bellinzona.

In abbinamento alla scheda TP 3.2 ci sarà un sensibile miglioramento dei collegamenti TP tra Terre di Pedemonte (Centovalli) e la Vallemaggia.

Benefici per l'agglomerato

CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto Effetto: - miglioramento del sistema di trasporto pubblico, sviluppato in conformità con il potenziamento dell'offerta del trasporto pubblico previsto per l'apertura della galleria di base AlpTransit del Ceneri (dicembre 2020); riorganizzazione linee, incremento freguenza e attrattività del servizio TP, rinnovo parco veicoli, ecc: significativo - il potenziamento della ferrovia regionale delle Centovalli, tratta Locarno - Ponte Brolla - Intragna, accresce l'attrattività del trasporto pubblico per il collegamento tra il polo di Locarno e la zona periurbana delle Terre di Pedemonte - Intragna, migliorandone al tempo stesso l'accessibilità. L'offerta di treni regionali verso il retroterra (Camedo) rimane di principio invariata. CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti Effetto: - il potenziamento favorisce uno sviluppo centripeto degli insediamenti e diminuisce la necessità di sufficiente ricorrere all'automobile privata per gli spostamenti utilitari e per lo svago CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse

Effetto:

- la misura comporta una rilevante riduzione delle emissioni ambientali in ragione della nuova ripartizione modale TIM/TP a favore del TP.

significativo

Fattibilità

Il potenziamento dell'offerta ferroviaria necessita di investimenti nell'infrastruttura che sono stati inseriti nella pianificazione PROSSIF 2030 della regione di pianificazione Ticino. Le decisioni vincolanti da parte della Confederazione sono previste per il 2019. La tempistica per la realizzazione del potenziamento dell'offerta regionale Locarno-Intragna (cadenza 30' anziché 60') segue dunque le scadenze previste da PROSSIF (entro il 2030).

L'offerta di treni internazionali (Locarno-Domodossola) è data per acquisita la misura permette di garantire l'offerta attuale.

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore:

La misura è conforme agli indirizzi della scheda R/M2 Agglomerato del Locarnese.

Necessità di aggiornamento del PD:

La misura non necessita un consolidamento del PD: nessun aggiornamento necessario.

Grado di consolidamento:

Scadenzario per l'inoltro del progetto di massima	

Spiegazioni e approfondimenti

Potenziamento dell'offerta del collegamento regionale Linea 315 Locarno-Cavergno		Codice ARE: Codice PA: 5113.2.027 TP 3.2	
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	TP CmP 1.B, TP 3.1, TIM 14		
Rapporto con PA 2	Ripresa TP 3 (PALoc 2)		
Ente responsabile	Cantone		
Altri Enti coinvolti	Comuni		
Orizzonte di realizzazione	Inizio dei lavori: 2019 Entrata in servizio: 2020	Grand	
Priorità	Α	Comuni di: Muralto, Locarno,	
Grado di avanzamento	1 X 2	Avegno-Gordevio, Maggia, Cevio	

Costi e finanziamento	
Totale costi (IVA esclusa)	CHF*
	Confederazione in ambito PA
	X Confederazione in altri ambiti
Ente finanziatore	X Cantone
Ente imanziatore	Agglomerato (CIT)
	X Tutti i Comuni del Cantone
	Terzi

^{*} Costi di gestione non cofinanziabili nel PA



Descrizione

Potenziamento della linea regionale 315 della Vallemaggia Locarno - Cavergno: cadenzamento di 30 minuti

La misura è stata presentata nel PALoc 2, con priorità B. Nel PALoc 3 la misura è posta in priorità A.





Opportunità per l'agglomerato

In base al concetto di offerta TP sviluppato nell'ambito del PALoc 2 (ripreso e armonizzato nel PALoc 3) la gestione del trasporto pubblico su gomma tra la stazione FFS di Locarno-Muralto e la Vallemaggia, è rivista e potenziata (cadenza 30' anziché 60'); questa scelta permette di migliorare l'offerta attuale e l'attrattività della linea bus anche per gli spostamenti utilitari.

La linea con attestamento alla stazione FFS di Locarno-Muralto offre coincidenze ottimali con le altre linee del trasporto pubblico su gomma e con la ferrovia regionale TILO la quale, con l'apertura della galleria di base del Ceneri di AlpTransit (dicembre 2020), offrirà un servizio con un treno ogni 30 minuti per Bellinzona (attuale linea TILO S20), e un treno ogni 30 minuti per Lugano (nuova linea TILO RE80). All'orizzonte 2025 è previsto il potenziamento con un treno ogni 15' minuti per Bellinzona.

Benefici per l'agglomerato

Miglioramento della qualità di servizio e dell'attrattività TP in conformità con il concetto di nuova offerta sviluppato nell'ambito del PALoc 2 e rielaborato del PALoc 3 (incremento frequenza, maggiori possibilità di interscambio all'interno dell'agglomerato).

CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto Effetto: - miglioramento del sistema di trasporto pubblico, sviluppato in conformità con il potenziamento dell'offerta del trasporto pubblico previsto per l'apertura della galleria di base AlpTransit del Ceneri (dicembre 2020): riorganizzazione linee, incremento frequenza e attrattività del servizio TP, rinnovo significativo parco veicoli, ecc; - il potenziamento della linea regionale 315 accresce l'attrattività del trasporto pubblico per il collegamento tra il polo di Locarno e la zona periurbana di Ponte Brolla e della Vallemaggia, migliorandone al tempo stesso l'accessibilità. - il potenziamento favorisce uno sviluppo centripeto degli insediamenti e diminuisce la necessità di sufficiente ricorrere all'automobile privata per gli spostamenti utilitari e per lo svago CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse Effetto: - la misura comporta una rilevante riduzione delle emissioni ambientali in ragione della nuova significativo ripartizione modale TIM/TP a favore del TP. **Fattibilità** La linea bus 315 (Vallemaggia) ha il potenziale per il passaggio da un cadenzamento di 60' a 30'. Situazione nel Piano direttore cantonale Conformità con il PD in vigore:

Necessità di aggiornamento del PD:

Scadenzario per l'inoltro del progetto di massima

La misura non necessita un consolidamento del PD: nessun aggiornamento necessario.

La misura è conforme agli indirizzi della scheda R/M2 Agglomerato del Locarnese.

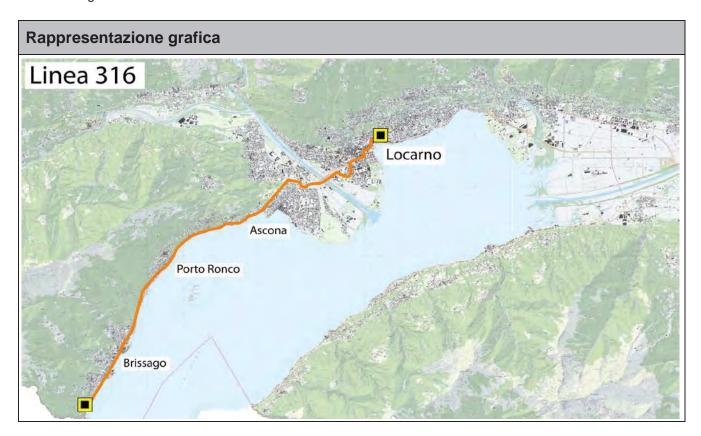
Grado di consolidamento:

Spiegazioni e app	rofondimenti		

Potenziamento dell'offerta del collegamento regionale Linea 316 Locarno-Brissago			Codice ARE: 5113.2.027	Codice PA: TP 3.3
Pacchetto di misure				
Correlazione con altre misure	TP CmP 1.B, TP 4.2.2, TP 4.3		3	
Rapporto con PA 2	Ripresa TP 3 (PALoc 2)		277	A COL
Ente responsabile	Cantone			1
Altri Enti coinvolti	Comuni		7	
Orizzonte di realizzazione	Inizio dei lavori: 2019 Entrata in servizio: 2020		Gras	
Priorità	A			ralto, Locarno,
Grado di avanzamento	1 X 2		·	co s./Ascona, sago

Costi e finanziamento	
Totale costi (IVA esclusa)	CHF*
	Confederazione in ambito PA
	X Confederazione in altri ambiti
Ente finanziatore	X Cantone
Line inializatore	Agglomerato (CIT)
	X Tutti i Comuni del Cantone
	Terzi

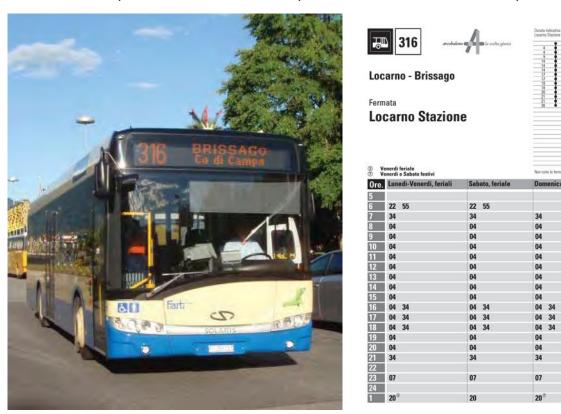
^{*} Costi di gestione non cofinanziabili nel PA



Descrizione

Potenziamento della linea regionale 316 Locarno - Brissago, con cadenzamento di 30 minuti. Modifica del tracciato rispetto allo stato attuale, con transito via nuova passerella parallela al ponte A13, anziché via Solduno, e servizio al quartiere Saleggi, in sostituzione della linea 311, e con servizio bidirezionale.

La misura è stata presentata nel PALoc 2, con priorità B. Nel PALoc 3 la misura è posta in priorità A.



Opportunità per l'agglomerato

In base al concetto di offerta TP sviluppato nell'ambito del PALoc 2 (ripreso e armonizzato nel PALoc 3) la gestione del trasporto pubblico su gomma tra la stazione FFS di Locarno-Muralto e Brissago, è rivista e potenziata (cadenza 30' anziché 60' tutto il giorno, con modifica del tracciato tra Locarno ed Ascona); questa scelta permette di migliorare l'offerta attuale e l'attrattività della linea bus anche per gli spostamenti utilitari.

La linea con attestamento alla stazione FFS di Locarno-Muralto offre coincidenze ottimali con le altre linee del trasporto pubblico su gomma e con la ferrovia regionale TILO la quale, con l'apertura della galleria di base del Ceneri di AlpTransit (dicembre 2020), offrirà un servizio con un treno ogni 30 minuti per Bellinzona (attuale linea TILO S20), e un treno ogni 30 minuti per Lugano (nuova linea TILO RE80). All'orizzonte 2025 è previsto il potenziamento con un treno ogni 15' minuti per Bellinzona.

Benefici per l'agglomerato

Miglioramento della qualità di servizio e dell'attrattività TP in conformità con il concetto di nuova offerta sviluppato nell'ambito del PALoc 2 e rielaborato del PALoc 3 (incremento frequenza, maggiori possibilità di interscambio all'interno dell'agglomerato).

Ore.

CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto Effetto: - miglioramento del sistema di trasporto pubblico, sviluppato in conformità con il potenziamento dell'offerta del trasporto pubblico previsto per l'apertura della galleria di base AlpTransit del Ceneri (dicembre 2020): riorganizzazione linee, incremento frequenza e attrattività del servizio TP, rinnovo parco veicoli, ecc: significativo - il potenziamento della linea regionale 316 accresce l'attrattività del trasporto pubblico per il collegamento tra il polo di Locarno e la zona periurbana / retroterra di Porto Ronco e di Brissago, migliorandone al tempo stesso l'accessibilità. CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti Effetto: - il potenziamento favorisce uno sviluppo centripeto degli insediamenti e diminuisce la necessità di sufficiente ricorrere all'automobile privata per gli spostamenti utilitari e per lo svago CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse Effetto: - la misura comporta una rilevante riduzione delle emissioni ambientali in ragione della nuova significativo ripartizione modale TIM/TP a favore del TP.

Fattibilità

All'orizzonte PALoc 3, Lista A, il bacino d'utenza della linea bus 316 (Locarno–Brissago) sarà costituito da una parte dagli utenti di Brissago e, dall'altra, dall'allacciamento del quartiere Saleggi di Locarno, i cui utenti approfitteranno di un servizio più attrattivo rispetto a quello attuale (anello linea 311). Ciò dovrebbe permettere un incremento dell'utenza in maniera da giustificare il passaggio dalla cadenza oraria alla cadenza 30' anche fuori dalle ore di punta.

Al contempo verrà approfondita la plausibilità ed opportunità di migliorare l'offerta TP transfrontaliera sulla sponda destra del Lago Maggiore: oggi quest'offerta è costituita dalle due linee 316 sul lato svizzero e VCO 3 Brissago - Cannobio - Intra / Verbania - Pallanza da/per l'Italia, con necessità d'interscambio a Brissago (coincidenze poco funzionali ed attrattive). Un maggiore coordinamento dell'offerta a livello transfrontaliero potrà valorizzare il potenziamento d'offerta sulla linea 316.

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore:

La misura è conforme agli indirizzi della scheda R/M2 Agglomerato del Locarnese.

Necessità di aggiornamento del PD:

La misura non necessita un consolidamento del PD: nessun aggiornamento necessario.

Scadenzario per l'inoltro del progetto di massima	
Spiegazioni e approfondimenti	

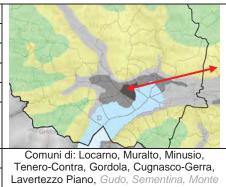


Potenziamento dell'offerta del collegamento interregionale Linea 311 Locarno-Bellinzona

Codice ARE:

Codice PA: TP 3.4

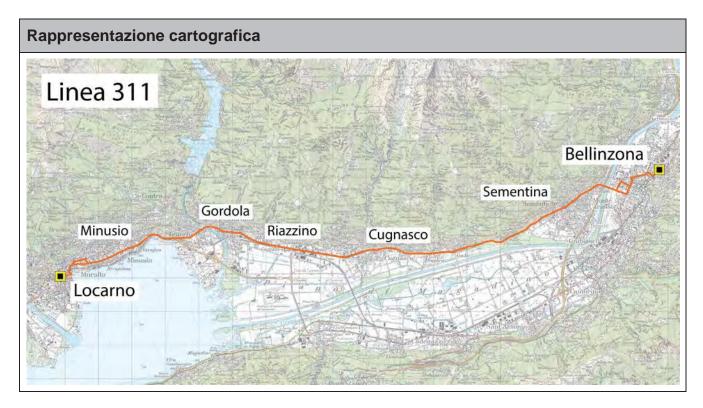
Pacchetto di misure		
Correlazione con altre misure	PAB 3, misura TP 4.1	
Rapporto con PA 2	Nuova misura PALoc 3	
Ente responsabile	Cantone	
Altri Enti coinvolti	Comuni	
Orizzonte di realizzazione	Inizio dei lavori: 2019 Entrata in servizio: 2020	
Priorità	A	
Grado di avanzamento	1 X 2	



Carasso e Bellinzona (PAB 3)

Costi e finanziamento	
Totale costi (IVA esclusa)	CHF*
	Confederazione in ambito PA
	X Confederazione in altri ambiti
Ente finanziatore	X Cantone
Ente finanziatore	Agglomerato (CIT)
	X Tutti i Comuni del Cantone
	Terzi

^{*} Costi di gestione non cofinanziabili nel PA



Descrizione

Potenziamento dell'attuale linea interregionale 311 Locarno - Cugnasco - Bellinzona Cadenzamento di 30 minuti su tutto l'arco della giornata. La misura è coordinata con il PAB 3.

Il percorso proposto prevede la modifica del capolinea a Locarno: la linea sarà attestata a Locarno Via della Pace anziché Locarno FEVI. Il percorso sarà dunque il seguente:

Locarno Via della Pace - Locarno FFS - Tenero - Gordola - Riazzino - Cugnasco - Bellinzona FFS (nuovo capolinea: Locarno Via della Pace anziché Locarno FEVI).



Opportunità per l'agglomerato

In base al concetto di offerta TP sviluppato nell'ambito del PALoc 2 (ripreso e rielaborato nel PALoc 3) la gestione del trasporto pubblico su gomma tra la stazione FFS di Locarno-Muralto, la Città di Locarno e la porzione Ovest dell'agglomerato (Ascona, Losone, Brissago) sarà rivista e potenziata, garantendo una buona offerta lungo gli assi forti Locarno FFS - FEVI - Ascona - Losone e Locarno FFS - Solduno - Losone (cadenzamento di 15 minuti).

Il collegamento interregionale 311 Locarno - Bellinzona sarà attestato a Locarno centro (Via della Pace).

Benefici per l'agglomerato

CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	
 miglioramento del sistema di trasporto pubblico, sviluppato in conformità con il potenziamento dell'offerta del trasporto pubblico previsto per l'apertura della galleria di base AlpTransit del Ceneri (dicembre 2020): riorganizzazione linee, incremento frequenza e attrattività del servizio TP, rinnovo parco veicoli, ecc; il potenziamento della linea interregionale 311 accresce l'attrattività del trasporto pubblico per il collegamento tra i due agglomerati del Sopraceneri (Locarnese e Bellinzonese), migliorando al tempo stesso l'accessibilità per il Piano di Magadino. 	significativo

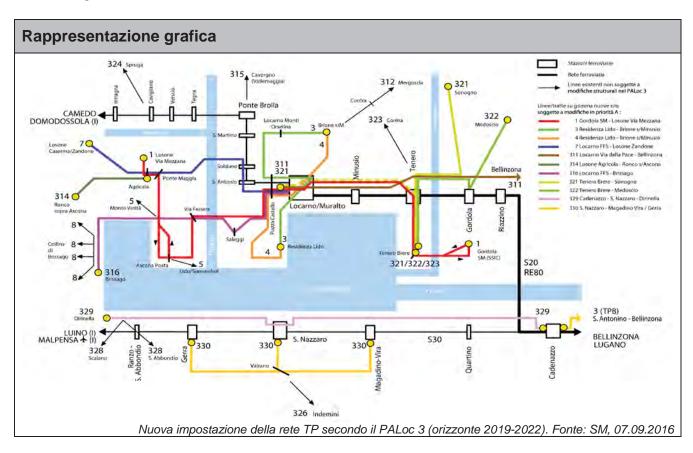
Programma di agglomerato del Locarnese di terza generazione - PALoc 3 Misure *Mobilità*

CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:			
 il potenziamento favorisce uno sviluppo centripeto degli insediamenti e diminuisce la necessità di ricorrere all'automobile privata per gli spostamenti utilitari e per lo svago 				
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:			
- la misura comporta una rilevante riduzione delle emissioni ambientali in ragione della nuova ripartizione modale TIM/TP a favore del TP.	significativo			
Fattibilità				
La fattibilità è data.				
Situazione nel Piano direttore cantonale				
Conformità con il PD in vigore: La misura è conforme agli indirizzi della scheda R/M2 Agglomerato del Locarnese.				
Necessità di aggiornamento del PD: La misura non necessita un consolidamento del PD: nessun aggiornamento necessario.				
Scadenzario per l'inoltro del progetto di massima				
Spiegazioni e approfondimenti				
- 				

Potenziamento della rete urbana su gomma: prolungo Linea 1 verso Losone e Gordola e nuovo tracciato (Lista A)			Codice ARE: Codice PA: 5113.2.025 TP 4.1				
Pacchetto di misure							15
Correlazione con altre misure		IN 2, TP 4.2.1, TP 4.3, TP 4.4, TP 4.5					
Rapporto con PA 2		Ripresa TP 1 (PALoc 2)					
Ente responsabile		Cantone					
Altri Enti coinvolti	Co	omuni				7	3
Orizzonte di realizzazione Inizio dei lavori: 2019 Entrata in servizio: 2020			Gran				
Priorità	A		Comuni di: Gordola, Tenero-Contra, Minusio, Muralto, Locarno, Ascona, Loso	no			
Grado di avanzamento	1 X 2		ivilitusio, ividialio, Eocamo, Ascona, Eosol	116			

Costi e finanziamento			
Totale costi (IVA esclusa)	CHF*		
	Confederazione in ambito PA		
	Confederazione in altri ambiti		
Ente finanziatore	X Cantone		
Ente inidizatore	X Agglomerato (CIT)		
	Comune		
	Terzi		

^{*} Costi di gestione non cofinanziabili nel PA



Descrizione

Potenziamento dell'offerta TP su gomma verso Losone e verso il centro professionale SSIC, Scuola media e zona industriale/artigianale di Gordola tramite la modifica di tracciato e il prolungo della linea urbana 1 Ascona-Tenero, per l'orizzonte di apertura della Galleria di base AlpTransit del Ceneri (dicembre 2020).

La misura è stata presentata parzialmente nel PALoc 2, con priorità A. Nel PALoc 3 la misura è ripresa in priorità A, e completata a seguito del nuovo concetto di offerta e armonizzazione del TP del Locarnese.

Nello specifico, sulla linea urbana 1 Ascona-Tenero si prevede:

- il prolungo della linea all'estremità Est, da Tenero Brere (attuale capolinea) la linea prosegue verso la zona industriale di Gordola Centro professionale SSIC Scuola Media di Gordola (misura già auspicata dal PALoc 2), lungo un tracciato ad anello;
- la modifica del tracciato tra Locarno e Losone, tramite:
 - nuovo collegamento diretto tra Locarno e Ascona con transito a lato del ponte della A13;
 - nuovo collegamento tra Ascona e Losone lungo Via Locarno (Ascona) e Via Locarno (Losone);
 - nuovo attestamento della linea a Losone Via Mezzana/Via Trisnera.

L'offerta di servizio attuale sulla linea urbana 1, ovvero un cadenzamento attrattivo di 15' su tutto l'arco della giornata, è mantenuta.

Il mantenimento dell'offerta attuale nel settore Cinque Vie - Campagna - Solduno - Ponte Maggia sarà garantito tramite la misura TP 4.5 (Potenziamento dell'offerta del collegamento urbano Linea 7 Locarno-Losone).

Opportunità per l'agglomerato

In base al concetto di offerta TP sviluppato nell'ambito del PALoc 2 (ripreso e armonizzato nel PALoc 3) la gestione del trasporto pubblico su gomma dell'intero agglomerato è rivista e potenziata e/o estesa, garantendo una buona offerta lungo gli assi forti.

Il prolungo della linea urbana 1 verso i nuovi attestamenti a Losone e Gordola permette di incrementare il bacino di utenza, e di conseguenza l'intermodalità, offrendo coincidenze ottimali con le altre linee del trasporto pubblico su gomma e con la ferrovia regionale TILO la quale, con l'apertura della galleria di base del Ceneri di AlpTransit (dicembre 2020), offrirà un servizio con un treno ogni 30 minuti per Bellinzona (attuale linea TILO S20), e un treno ogni 30 minuti per Lugano (nuova linea TILO RE80). All'orizzonte 2025 è previsto il potenziamento con un treno ogni 15' minuti per Bellinzona.

Benefici per l'agglomerato

Effetto: CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto - miglioramento del sistema di trasporto pubblico, sviluppato in conformità con il potenziamento dell'offerta del trasporto pubblico previsto per l'apertura della galleria di base AlpTransit del Ceneri (dicembre 2020): riorganizzazione linee, incremento frequenza e attrattività del servizio TP, rinnovo parco veicoli, ecc: significativo - il nuovo tracciato della linea urbana 1 e il suo prolungo sia verso Losone sia verso Gordola accresce l'attrattività del trasporto pubblico per il collegamento tra il polo di Locarno e la zona semiintensiva di Ascona e Losone, come pure la zona artigianale-industriale e il comparto professionale e scolastico di Gordola (Centro SSIC e Scuola Media). CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti Effetto: - il potenziamento favorisce uno sviluppo centripeto degli insediamenti nell'area centrale e suburana dell'agglomerato (asse Losone - Ascona - Locarno centro - Locarno FFS - Muralto - Minusio significativo Tenero - Gordola) CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse Effetto: - la misura comporta una rilevante riduzione delle emissioni ambientali in ragione della nuova significativo ripartizione modale TIM/TP a favore del TP.

Fattibilità

È confermato il nuovo tracciato della linea urbana 1 lungo il segmento diretto Ascona-Locarno parallelo alla A13, con netto miglioramento del tempo di percorrenza tra la stazione e il centro di Locarno e il borgo.

La fattibilità tecnica è data.

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore:

La misura è conforme agli indirizzi della scheda R/M2 Agglomerato del Locarnese.

Necessità di aggiornamento del PD:

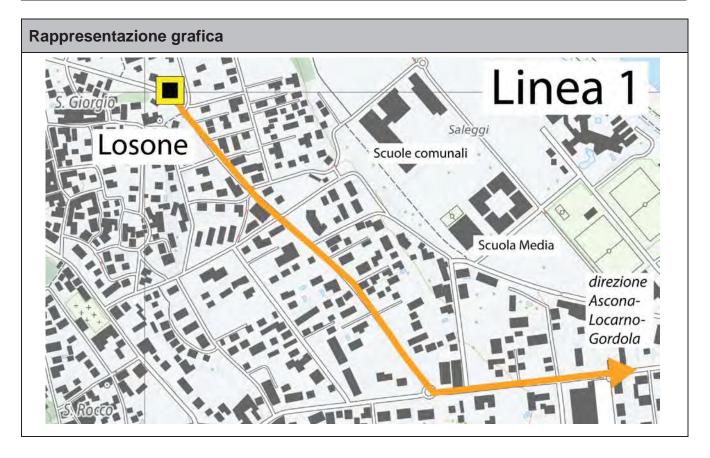
La misura non necessita un consolidamento del PD: nessun aggiornamento necessario.

Scadenzario per l'inoltro del progetto di massima

Spiegazioni e approfondimenti

Misure infrastrutturali per potenziamento rete urbana su gomma: nuovo capolinea Linea 1 a Losone Via Mezzana/Via Trisnera			Codice ARE: 5113.2.025	Codice PA: TP 4.2.1		
Pacchetto di misure						
Correlazione con altre misure		TP 4.1, TP 4.3, TP 4.4			7	
Rapporto con PA 2		Nuova misura PALoc 3				
Ente responsabile		Cantone			the state of the s	
Altri Enti coinvolti	Comuni		La contraction of the contractio	4		
Orizzonte di realizzazione		Inizio dei lavori: 2019 Entrata in servizio: 2020		Green		
Priorità A					0	di I aaaaa
Grado di avanzamento 1		X	2	Comune	di Losone	

Costi e finanziamento	
Totale costi (IVA esclusa)	CHF 650'000
	X Confederazione in ambito PA
	Confederazione in altri ambiti
Ente finanziatore	X Cantone
Ente inializatore	X Agglomerato (CIT)
	Comune
	Terzi



Descrizione

Interventi infrastrutturali necessari per garantire il potenziamento dell'offerta TP su gomma verso Losone tramite il prolungo della linea urbana 1 Ascona-Tenero, per l'orizzonte di apertura della Galleria di base AlpTransit del Ceneri (dicembre 2020).

La misura consiste nella sistemazione della nuova fermata bus di attestamento (capolinea) e conseguente adeguamento infrastrutturale dell'intersezione Via Mezzana/Via Trisnera a Losone.



Situazione attuale intersezione Via Mezzana/Via Trisnera a Losone, area prevista per il futuro capolinea

Opportunità per l'agglomerato

In base al concetto di offerta TP sviluppato nell'ambito del PALoc 2 (ripreso e armonizzato nel PALoc 3) il trasporto pubblico su gomma dell'intero agglomerato è potenziato garantendo una buona offerta lungo gli assi forti.

Nello specifico, il potenziamento della linea 1 Ascona-Tenero prevede il prolungo del servizio (misura TP 4.1 PALoc 3) :

- sia lato Ovest: verso Losone > Ponte Maggia Mercato Cattori Via Mezzana/Via Trisnera
- sia lato Est: verso Gordola zona industriale Centro SSIC Scuola Media (SMe)

La sistemazione e l'adeguamento infrastrutturale delle nuove fermate bus, ed in particolare dei due capolinea a Losone (Via Mezzana) e Gordola (SMe) permettono di garantire il prolungo del servizio e di consequenza incrementare il bacino di utenza.

Benefici per l'agglomerato

CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto

Effetto:

- miglioramento del sistema di trasporto pubblico, sviluppato in conformità con il potenziamento dell'offerta del trasporto pubblico previsto per l'apertura della galleria di base AlpTransit del Ceneri (dicembre 2020): riorganizzazione linee, incremento frequenza e attrattività del servizio TP, rinnovo parco veicoli, ecc.;
- l'incremento dell'offerta necessita della realizzazione di un nuovo capolinea della linea urbana 1 a Losone presso l'incrocio Via Mezzana/Via Trisnera, confacente alle esigenze di servizio, di funzionalità e di sicurezza;

significativo

- i benefici comprendono il rafforzamento della funzionalità del capolinea, la semplicità di lettura per l'utenza e la facilità di accesso/sicurezza.

CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti

Effetto:

- l'area interessata dalla realizzazione del capolinea del trasporto pubblico a Losone Via Mezzana offre l'opportunità per una riqualifica urbanistica degli spazi pubblici.

significativo

CE 3: aumento della sicurezza del traffico

Effetto:

 la misura migliora in maniera significativa la sicurezza degli innesti laterali (secondari) e della mobilità pedonale (tale intervento è correlato con una misura individuata dal Municipio nell'ambito del PMS - Piano di mobilità scolastica - di Losone).

significativo

CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse

Effetto:

- la misura comporta una rilevante riduzione delle emissioni ambientali in ragione della nuova ripartizione modale TIM/TP a favore del TP.

significativo

Fattibilità

La fattibilità è stata approfondita ai sensi della norma SIA 103 e in base alle "Linee guida cantonali per la Priorizzazione delle misure. Criteri per l'esame e l'eventuale inserimento in lista A, B e C', con un grado di precisione dei costi +/- 30%.

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore:

La misura è conforme agli indirizzi della scheda R/M2 Agglomerato del Locarnese.

Necessità di aggiornamento del PD:

La misura non necessita un consolidamento del PD: nessun aggiornamento necessario.

Scadenzario per l'inoltro del progetto di massima

Spiegazioni e approfondimenti

Misure infrastrurete urbana su g	Codice ARE: 5113.2.025	Codice PA: TP 4.2.2		
Pacchetto di misure				
Correlazione con altre misure	TP 3.3, TP 3.3, TP 4.1, TP 4.5, TP 5.1			
Rapporto con PA 2	Nuova misura PALoc 3			
Ente responsabile	Cantone	4		
Altri Enti coinvolti	Comuni			
Orizzonte di realizzazione	rizzonte di realizzazione Inizio dei lavori: 2019 Entrata in servizio: 2020			
Priorità	A		sone, Ascona,	
Grado di avanzamento	X 1 2	Tenero-Contra, C	Gordola e Locarno	

Costi e finanziamento	
Totale costi (IVA esclusa)	CHF 2'315'000
	X Confederazione in ambito PA
	Confederazione in altri ambiti
Ente finanziatore	X Cantone
Ente inidizatore	X Agglomerato (CIT)
	Comune
	Terzi



Descrizione

Interventi infrastrutturali necessari per garantire il potenziamento dell'offerta TP su gomma scaturito dal concetto di riorganizzazione del TP nell'agglomerato del Locarnese, da attuare in funzione dell'apertura della Galleria di base AlpTransit del Ceneri (orizzonte dicembre 2020).

La misura consiste nella realizzazione di nuove fermate bus nei seguenti punti:

Comune	Nome fermata	Punti fermata PALoc 3	Linea o linee servite (PALoc 3 - Lista A)	Direzione
Losone	Centro Luxor	2	Linea urbana 1	2 direzioni
Losone	Via Lusciago	2	Linea urbana 7	2 direzioni (nuovo percorso bidirezionale)
Losone	Ponte Maggia "2"	2	Linea urbana 1	2 direzioni
Losone	Agricola	1	Linea regionale 314	capolinea linea 314
Ascona	Manor Delta	1	Linea urbana 1	direzione Losone
Ascona	Scuole	1	Linea urbana 1	direzione Losone
Ascona	Via Pancaldi Mola	1	Linea urbana 1	direzione Losone
Ascona	Schelcie	1	Linea urbana 1	direzione Losone
Ascona	Ascona Centro	1	Linea urbana 1	direzione Gordola (incrocio Viale Monte Verità / Viale B. Papio)
Ascona	Ascona Posta	1	Linea urbana 1	direzione Losone (incrocio Viale B. Papio / Via della Buona Mano)
Ascona	Via Gannine	1	Linea urbana 1	direzione Losone
Ascona	Via Medere	1	Linea urbana 1	direzione Losone
Ascona	Lungolago Ovest	2	Linea regionale 316	Presso imbocco galleria
Tenero	Brere	5	Linea urbana 1 Linee regionali 321, 322, 323	In futuro linea 1 passante e nuovo capolinea per linee 321, 322, 323
Gordola	Via alle Gerre	2	Linea urbana 1	2 direzioni
Gordola	Centro SSIC	1	Linea urbana 1	anello: 1 direzione
Gordola	Scuola Media	1	Linea urbana 1	capolinea linea 1
Locarno	Debarcadero "2"	2	Linee urbane 3/4	2 direzioni
Locarno	Lungolago	2	Linee urbane 3/4	2 direzioni
Locarno	Bosco Isolino	2	Linee urbane 3/4	2 direzioni
Locarno	Lido "2"	1	Linee urbane 3/4	2 direzioni
Locarno	Bivio Via Nessi	1	Linea regionale 316	Valutare riposizionamento
Locarno	Case Popolari	1	Linea regionale 316	delle tre fermate, ev. con
	Palazzetto FEVI		Linea regionale 316	riduzione a 2 (= 4 punti fermata nuovi) per servire
Locarno		1		meglio Saleggi

Opportunità per l'agglomerato

In base al concetto di offerta TP sviluppato nell'ambito del PALoc 2 (ripreso e armonizzato nel PALoc 3) il trasporto pubblico su gomma dell'intero agglomerato è potenziato garantendo una buona offerta lungo gli assi forti.

Benefici per l'agglomerato

CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
- miglioramento del sistema di trasporto pubblico, sviluppato in conformità con il potenziamento dell'offerta del trasporto pubblico previsto per l'apertura della galleria di base AlpTransit del Ceneri (dicembre 2020): riorganizzazione linee, incremento frequenza e attrattività del servizio TP, rinnovo parco veicoli, ecc.;	
- l'incremento dell'offerta necessita della realizzazione di nuove fermate per le linee urbane 1 e 7, come pure per le nuove linee urbane 3 e 4, confacenti alle esigenze di servizio, di funzionalità e di sicurezza;	significativo
- i benefici comprendono l'estensione del bacino di utenza del TP, il rafforzamento della funzionalità delle fermate, la semplicità di lettura per l'utenza e la facilità di accesso/sicurezza.	
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
- l'area interessata dalla realizzazione delle fermate del trasporto pubblico offre l'opportunità per una riqualifica urbanistica degli spazi pubblici.	significativo
CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
- la misura comporta una riduzione dei conflitti tra TIM e TP.	sufficiente
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
- la misura comporta una rilevante riduzione delle emissioni ambientali in ragione della nuova ripartizione modale TIM/TP a favore del TP.	significativo

Fattibilità

Valutazione dei costi (+/-30%), IVA 8.0% inclusa:

Comune	Nome fermata	Punti fermata PALoc 3	Linea o linee servite (PALoc 3 - Lista A)	Costo (CHF)
Losone	Centro Luxor	2	Linea urbana 1	200'000
Losone	Via Lusciago	2	Linea urbana 7	100'000
Losone	Ponte Maggia "2"	2	Linea urbana 1	200'000
Losone	Agricola	1	Linea regionale 314	100'000
Ascona	Manor Delta	1	Linea urbana 1	50'000
Ascona	Scuole	1	Linea urbana 1	50'000
Ascona	Via Pancaldi Mola	1	Linea urbana 1	50'000
Ascona	Schelcie	1	Linea urbana 1	50'000
Ascona	Ascona Centro	1	Linea urbana 1	100'000
Ascona	Ascona Posta	1	Linea urbana 1	100'000
Ascona	Via Gannine	1	Linea urbana 1	50'000
Ascona	Via Medere	1	Linea urbana 1	50'000
Ascona	Lungolago Ovest	2	Linea regionale 316	200'000
Tenero	Brere	5	Linea urbana 1 Linee regionali 321, 322, 323	300'000
Gordola	Via alle Gerre	2	Linea urbana 1	100'000
Gordola	Centro SSIC	1	Linea urbana 1	50'000
Gordola	Scuola Media Gordola	1	Linea urbana 1	100'000
Locarno	Debarcadero "2"	2	Linee urbane 3/4	100'000
Locarno	Lungolago	2	Linee urbane 3/4	100'000
Locarno	Bosco Isolino	2	Linee urbane 3/4	100'000
Locarno	Lido "2"	2	Linee urbane 3/4	100'000

Programma di agglomerato del Locarnese di terza generazione - PALoc 3 Misure *Mobilità*

Locarno	Bivio Via Nessi	1	Linea regionale 316	100'000
Locarno	Case Popolari	1	Linea regionale 316	100'000
Locarno	Palazzetto FEVI	1	Linea regionale 316	50'000
	Totale punti fermata	37	Totale (CHF)	2'500'000

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore:

La misura è conforme agli indirizzi della scheda R/M2 Agglomerato del Locarnese.

Necessità di aggiornamento del PD:

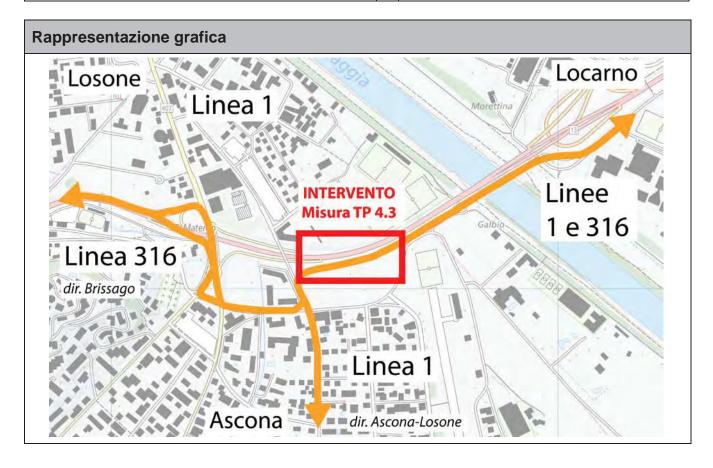
Scadenzario per l'inoltro del progetto di massima

La misura non necessita un consolidamento del PD: nessun aggiornamento necessario.

Spiegazioni e approfondimenti	

Misure infrastrutturali per potenziamento rete urbana su gomma: nuova strada di raccordo Ascona		Codice ARE: 5113.2.025	Codice PA: TP 4.3
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	TP 3.3, TP 4.1	7	
Rapporto con PA 2	Nuova misura PALoc 3		
Ente responsabile	Ascona		
Altri Enti coinvolti	Cantone, CIT	La milder man de la companya de la c	1
Orizzonte di realizzazione	Inizio dei lavori: 2019 Entrata in servizio: 2020	Grado	
Priorità	A	Comune di Ascona	
Grado di avanzamento	1 X 2		

Costi e finanziamento		
Totale costi (IVA esclusa)	CHF 2'150'000	
Ente finanziatore	X Confederazione in ambito PA	
	Confederazione in altri ambiti	
	X Cantone	
	X Agglomerato (CIT)	
	Comune	
	Terzi	



Descrizione

Il programma d'agglomerato del Locarnese (PALoc 2) prevedeva un potenziamento delle autolinee di trasporto pubblico tramite un nuovo percorso della linea urbana 1 Ascona-Locarno-Tenero e della linea regionale 316 Locarno-Brissago con la realizzazione di un collegamento veloce tra Ascona e Locarno ed in nodo d'interscambio su Via Ferrera ad Ascona.

In corrispondenza dell'attraversamento del fiume Maggia si prevedeva una nuova corsia preferenziale per il transito dei bus. Un primo studio di fattibilità (2011) proponeva l'esecuzione di un nuovo manufatto, parallelo agli attuali ponti della strada principale A13, interamente destinato al transito dei bus.

Nel 2014, a seguito di un approfondimento tecnico, il DT ha deciso di ritenere l'inserimento della nuova corsia bus sulla struttura viaria esistente (viadotto), in corrispondenza dell'attuale corsia riservata alla mobilità lenta, e di creare una nuova passerella ciclabile e pedonale, indipendente da tale struttura.

Ora, nell'ambito del PALoc 3, si propone di dare continuità a questa scelta anche sul territorio di Ascona, tramite la realizzazione di una nuova strada di raccordo a Via Ferrera, con annessa corsia ciclabile-pedonale, così da preservare i sedimi del comparto Ex-aerodromo (attualmente oggetto di consolidamento pianificatorio tramite PQ) e dare continuità al collegamento veloce TP (Ascona-Locarno) ed alle relazioni pedonali-ciclabili verso Via Ferrera (Ascona-Losone).

La misura si caratterizza per:

- la realizzazione di una nuova strada di servizio, per una lunghezza di ca. 350 m a lato del sedime dell'A13, tra Via Ferrera ed il raccordo con la nuova passerella ciclopedonale e la corsia Bus affiancata all'A13
- la strada di servizio prevede un calibro di 6,00 m e deve garantire il transito dei Bus secondo impostazione PALoc 2 (TP1) come pure l'accesso agli insediamenti del futuro piano di quartiere e alla Via Aerodromo
- la strada è affiancata da un marciapiede di larghezza pari a 1,50 m; il progetto prevede pure una possibile estensione del marciapiede di ulteriori 1,50 m sul lato Sud per garantire il percorso ciclabile (spazio condiviso pedoni-biciclette con calibro totale di 3,00 m)

La misura non contempla le opere necessarie per la sistemazione del nodo Via Ferrera-Via al Pascolo, come pure della fermata d'interscambio TP Via Ferrera, in quanto già inserite nella misura TP1 PALoc 2.

Opportunità per l'agglomerato

L'opportunità risiede nell'aumento dell'attrattività del trasporto pubblico su gomma, il quale, grazie alla presente misura, disporrà di un sedime specifico, quasi libero dal traffico veicolare.

Il collegamento naturale e storico tra gli abitati della sponda destra e sinistra del fiume Maggia è mantenuto e rafforzato, sia per il trasporto pubblico su gomma (collegamenti velocizzati) sia per la mobilità pedonale e ciclabile (mantenimento del collegamento diretto tra Ascona e Locarno).

CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse

- la misura comporta una rilevante riduzione delle emissioni ambientali in ragione della nuova

Benefici per l'agglomerato

CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
- miglioramento del sistema di trasporto pubblico, sviluppato in conformità con il potenziamento dell'offerta del trasporto pubblico previsto per l'apertura della galleria di base AlpTransit del Ceneri (dicembre 2020): riorganizzazione linee, incremento frequenza e attrattività del servizio TP, rinnovo parco veicoli, ecc.;	significativo
- il nuovo tracciato della linea urbana 1 tra Locarno e Ascona lungo la passerella adiacente alla A13 accresce l'attrattività del trasporto pubblico per il collegamento tra il polo di Locarno e la zona semi-intensiva di Ascona. La nuova strada di raccordo completa la misura già prevista dal PALoc 2.	
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
- il nuovo tracciato della linea 1 tra Locarno FFS e Ascona lungo la passerella adiacente alla A13 favorisce lo sviluppo centripeto degli insediamenti, riducendo la necessità di utilizzare l'automobile per gli spostamenti utilitari e di svago (durata dello spostamento Locarno FFS-Ascona minore rispetto ad oggi con la linea 1)	significativo
CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
- la misura migliora la sicurezza per la mobilità lenta.	sufficiente

Fattibilità

La fattibilità è stata approfondita ai sensi della norma SIA 103 e in base alle "Linee guida cantonali per la Priorizzazione delle misure. Criteri per l'esame e l'eventuale inserimento in lista A, B e C", con un grado di precisione dei costi +/- 30%.

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore:

La misura è conforme agli indirizzi della scheda R/M2 Agglomerato del Locarnese.

Necessità di aggiornamento del PD:

ripartizione modale TIM/TP a favore del TP.

La misura non necessita un consolidamento del PD: nessun aggiornamento necessario.

Scadenzario per l'inoltro del progetto di massima

Spiegazioni e approfondimenti

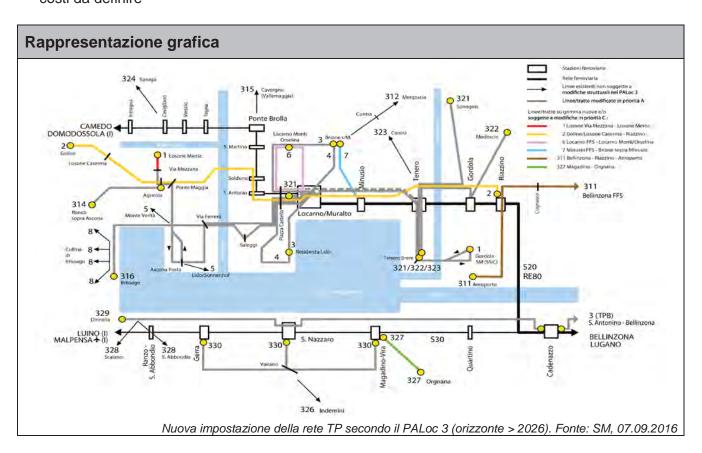
Effetto:

significativo

su gomma: prol	della rete urbana ungo Linea 1 ampagne - Merisc	Codice ARE:	Codice PA: TP 4.4
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	TP 4.1		4
Rapporto con PA 2	Nuova misura PALoc 3		
Ente responsabile	Cantone		The state of the s
Altri Enti coinvolti	Comuni		1
Orizzonte di realizzazione	> 2026	Gran	
Priorità C		Commune	di Lacana
Grado di avanzamento	X 1 2	Comune	di Losone

Costi e finanziamento	
Totale costi (IVA esclusa)	CHF*
	X Confederazione in ambito PA
	Confederazione in altri ambiti
Ente finanziatore	X Cantone
	X Agglomerato (CIT)
	Comune
	Terzi

^{*} costi da definire



Descrizione

Potenziamento dell'offerta TP su gomma verso il quartiere residenziale delle campagne di Losone (zona Meriggio) tramite il prolungo della linea urbana 1 Ascona-Tenero, dopo l'orizzonte di apertura della Galleria di base AlpTransit del Ceneri (> 2026).

Opportunità per l'agglomerato

In base al concetto di offerta TP sviluppato nell'ambito del PALoc 2 (ripreso e armonizzato nel PALoc 3) il trasporto pubblico su gomma dell'intero agglomerato è potenziato garantendo una buona offerta lungo gli assi forti.

Nello specifico, il potenziamento della linea 1 Ascona-Tenero prevede il mantenimento dell'attuale cadenza di 15' e la modifica del tracciato tra Locarno ed Ascona con passaggio a lato del nuovo ponte sul fiume Maggia. Questa scelta permette di migliorare l'offerta attuale ed offre l'opportunità per prolungare il servizio entro l'orizzonte temporale dicembre 2020 (apertura galleria di base AlpTransit Ceneri) sia lato Ovest (verso Losone > Via Mezzana), sia lato Est (verso Gordola > centro SSIC).

L'ulteriore prolungamento della linea 1 all'interno del quartiere residenziale delle campagne di Losone permette di incrementare ulteriormente il bacino di utenza (attraversamento del comparto a carattere residenziale), offrendo coincidenze ottimali con le altre linee urbane, regionali e con la ferrovia alla stazione FFS di Locarno-Muralto.

Benefici per l'agglomerato

CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
 miglioramento del sistema di trasporto pubblico, sviluppato in conformità con il potenziamento dell'offerta del trasporto pubblico previsto per l'apertura della galleria di base AlpTransit del Ceneri (dicembre 2020): riorganizzazione linee, incremento frequenza e attrattività del servizio TP, rinnovo parco veicoli, ecc; il prolungo della linea urbana 1 verso il quartiere residenziale delle Campagne di Losone - accesso area di svago al Merisc (e golena fiumi Melezza/Maggia) accresce l'attrattività del trasporto pubblico per il collegamento tra il polo di Locarno e la zona residenziale di Losone e l'importante area di svago di prossimità al Merisc. 	significativo
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
- il potenziamento favorisce uno sviluppo centripeto degli insediamenti nell'area centrale e suburana dell'agglomerato (asse Losone - Ascona - Locarno centro - Locarno FFS - Muralto - Minusio - Tenero - Gordola)	significativo
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
- la misura comporta una rilevante riduzione delle emissioni ambientali in ragione della nuova ripartizione modale TIM/TP a favore del TP.	significativo

Fattibilità

La conferma del prolungamento ulteriore della linea 1 verso il quartiere residenziale delle campagne di Losone necessita di una verifica di plausibilità in relazione alla percorrenza dei veicoli TP lungo la rete viaria locale e alla fattibilità tecnica dell'attestamento a Losone Merisc.

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore:

La misura è conforme agli indirizzi della scheda R/M2 Agglomerato del Locarnese.

Programma di agglomerato del Locarnese di terza generazione - PALoc 3 Misure *Mobilità*

Necessita di addicilialifetito dei i L	Necessità	di	aggiornamento d	el Pl	D:
--	-----------	----	-----------------	-------	----

La misura non necessita un consolidamento del PD: nessun aggiornamento necessario.

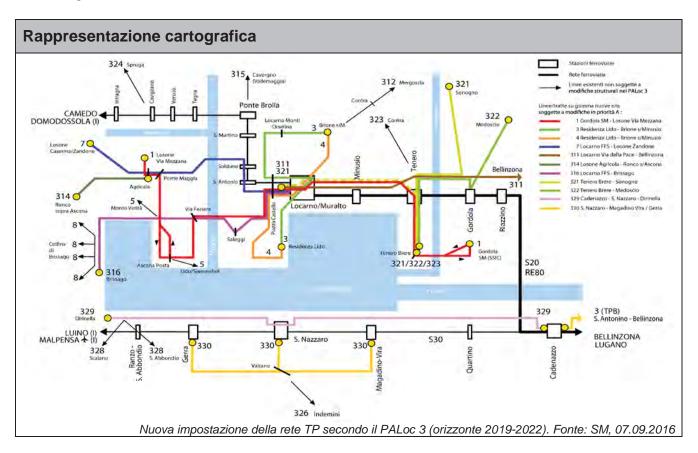
Scadenzario per l'inoltro del progetto di massima

Spiegazioni e approfondimenti

del collegament	Potenziamento dell'offerta del collegamento urbano Linea 7 Locarno-Losone			Codice ARE: 5113.2.025	Codice PA: TP 4.5	
Pacchetto di misure						
Correlazione con altre misure		IN 2, TP 4.1, TP 4.2.2				
Rapporto con PA 2		Nuova misura PALoc 3				
Ente responsabile		antone				The state of the s
Altri Enti coinvolti		Comuni		Land Land	4	
Orizzonte di realizzazione		Inizio dei lavori: 2019 Entrata in servizio: 2020		Gras		
Priorità	A				Comuni di: Lo	carno e Losone
Grado di avanzamento	1 X 2			2	Comuni di. Lo	carrio e Losorie

Costi e finanziamento			
Totale costi (IVA esclusa)	CHF*		
	Confederazione in ambito PA		
	Confederazione in altri ambiti		
Ente finanziatore	X Cantone		
Ente inianziatore	X Agglomerato (CIT)		
	Comune		
	Terzi		

Costi di gestione non cofinanziabili nel PA



Descrizione



A seguito della scelta del nuovo tracciato della linea urbana 1 tra Locarno e Ascona/Losone attraverso il collegamento lungo la A13, i quartieri Campagna e Solduno di Locarno risulterebbero penalizzati rispetto alla situazione attuale (asse forte TP tra Piazza Castello e Ponte Maggia servito da due linee urbane, 1 e 7).

La misura prevede il potenziamento della linea urbana 7 tra Locarno FFS - Piazza Castello - Cinque Vie - Solduno - Ponte Maggia garantendo nelle ore di punta un servizio attrattivo come nello stato attuale (cadenzamento di 10 minuti o eventualmente di 7.5 minuti tra Locarno FFS, Solduno e Losone).

Nell'ambito della ristrutturazione della rete e del potenziamento della linea 7, è pure previsto il transito bidirezionale a Losone (tratta Via Municipio - Via Lusciago - Arbigo) con inserimento di una nuova fermata bidirezionale in Via Lusciago.

Opportunità per l'agglomerato

In base al concetto di offerta TP sviluppato nell'ambito del PALoc 2 (ripreso e rielaborato nel PALoc 3) la gestione del trasporto pubblico su gomma tra la stazione FFS di Locarno-Muralto, la Città di Locarno e la porzione Ovest dell'agglomerato (Ascona, Losone, Brissago) sarà rivista e potenziata, garantendo una buona offerta lungo i due assi forti del TP:

- Gordola Minusio Tenero Stazione FFS Locarno centro Via Ferrera Ascona Losone cadenzamento di 15 minuti;
- Stazione FFS Locarno centro Cinque Vie Solduno Losone cadenzamento di 15 minuti con rinforzi durante gli orari di punta tra la stazione FFS e Losone

Benefici per l'agglomerato

CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto Effetto: - miglioramento del sistema di trasporto pubblico, sviluppato in conformità con il potenziamento dell'offerta del trasporto pubblico previsto per l'apertura della galleria di base AlpTransit del Ceneri (dicembre 2020): riorganizzazione linee, incremento frequenza e attrattività del servizio TP, rinnovo parco veicoli, ecc: - la misura consiste nel potenziamento della linea urbana 7 Stazione FFS - Locarno centro - Cinque Vie - Solduno - Ponte Maggia - Losone. Tale potenziamento ambisce a mantenere lo stello livello di qualità del TP di oggi sulla tratta stazione FFS - Locarno centro - Cinque Vie - Solduno - Ponte significativo Maggia, dove si dispone di un cadenzamento di 7.5 minuti negli orari di punta (grazie alla sovrapposizione delle attuali linee urbane 1 e 7). - a seguito della modifica del tracciato della linea urbana 1 (misura TP 4.1) l'area compresa tra le Cinque Vie, Solduno e il Ponte Maggia sarà servita unicamente dalla linea 7 e non più dalla linea urbana 1 (nuovo tracciato); - i dettagli della misura (misura gestionale, non infrastrutturale) saranno sviluppati in vista dell'offerta TP all'orizzonte AlpTransit Ceneri (dicembre 2020).

CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti			
- il potenziamento favorisce uno sviluppo centripeto degli insediamenti nell'area centrale e suburana dell'agglomerato (asse Locarno FFS - Losone)	significativo		

CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse

- la misura comporta una rilevante riduzione delle emissioni ambientali in ragione della nuova ripartizione modale TIM/TP a favore del TP.

Effetto:

significativo

Fattibilità

La fattibilità è data.

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore:

La misura è conforme agli indirizzi della scheda R/M2 Agglomerato del Locarnese.

Necessità di aggiornamento del PD:

La misura non necessita un consolidamento del PD: nessun aggiornamento necessario.

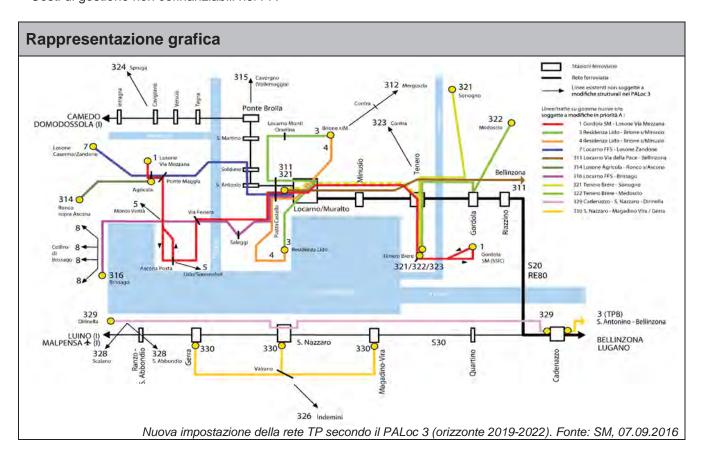
Scadenzario per l'inoltro del progetto di massima

Spiegazioni e approfondimenti

nuove Linee 3 e 4 d (Brione s./Minusio	- Orselina - Locarno Monti - ocarno FFS - quartiere	Codice ARE: Codice PA: 5113.2.025 TP 5.1	
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	TP CmP 1.B, TP 4.2.2, TP 5.2		
Rapporto con PA 2	Ripresa TP 1 (PALoc 2)		
Ente responsabile	Cantone		
Altri Enti coinvolti	Comuni	7	
Orizzonte di realizzazione	Inizio dei lavori: 2019 Entrata in servizio: 2020	- Control of the Cont	
Priorità	A	Comuni di: Brione s/Minusio, Locarno,	
Grado di avanzamento	1 X 2	Minusio, Muralto e Orselina	

Costi e finanziamento	
Totale costi (IVA esclusa)	CHF*
Ente finanziatore	Confederazione in ambito PA
	Confederazione in altri ambiti
	X Cantone
	X Agglomerato (CIT)
	Comune
	Terzi

Costi di gestione non cofinanziabili nel PA



Descrizione

In base al concetto di offerta TP sviluppato nell'ambito del PALoc 2 (ripreso e armonizzato nel PALoc 3) la gestione del trasporto pubblico sarà rivista e potenziata.

Nell'ambito di tale riorganizzazione diametrale è individuata e confermata la fattibilità di un nuovo servizio circolare urbano, di collegamento trasversale tra la Collina (Locarno Monti, Orselina, Brione s./Minusio) e i comparti cittadini centrali e sul delta della Maggia (Locarno centro, quartiere Rusca-Saleggi) e le principali aree di svago (zona Stadio/Lido), con transito dalla stazione FFS. Questa misura si concretizza grazie a due nuove linee diametrali interconnesse:

- Linea 3 Brione s./Minusio Orselina Locarno Monti Locarno Piazza Castello stazione FFS -Lungolago - Lido - Residenza Lido
- **Linea 4** Brione s./Minusio stazione FFS Locarno Piazza Castello Via S. Balestra Lido Residenza Lido

Il servizio circolare sarà effettuato nelle due direzioni di marcia ed è garantito dall'attestamento di entrambe le linee a Brione s./Minusio, rispettivamente alla Residenza Lido. La cadenza pianificata è di 30 minuti. L'orario sarà pianificato in funzione delle coincidenze con la rete ferroviaria TILO a Locarno FFS.

L'attuale linea 2 (Brione s./Minusio - Locarno centro - stazione FFS - Residenza Lido) lascerà il posto alla nuova offerta composta dalle due linee 3 e 4: rispetto ad oggi l'offerta sarà completata con la nuova tratta stazione FFS - Lido - Residenza Lido via Lungolago, ad oggi non servita.

Il Quartiere misto e densamente abitato Rusca-Saleggi e il Quartiere residenziale collinare di Locarno Monti approfitteranno di una migliore accessibilità e di una maggiore offerta TP rispetto alla situazione odierna.

La messa in esercizio di un nuovo percorso circolare Orselina - Locarno Monti - Locarno centro - Stazione FFS - Orselina è previsto per l'orizzonte temporale >2026 (lista C), in funzione dell'aumento della domanda TP (cfr. scheda misura TP 5.2).

Opportunità per l'agglomerato

Le due nuove linee 3 e 4 tra collina e aree di svago, con passaggio trasversale dal Centro Città e dalla stazione FFS, garantiscono una buona offerta all'interno del centro dell'agglomerato e offrono nuove opportunità di coincidenze ottimali con le altre linee del trasporto pubblico su gomma e con la ferrovia regionale TILO la quale, con l'apertura della galleria di base del Ceneri di AlpTransit (dicembre 2020), offrirà un servizio con un treno ogni 30 minuti per Bellinzona (attuale linea TILO S20), e un treno ogni 30 minuti per Lugano (nuova linea TILO RE80). All'orizzonte 2025 è previsto il potenziamento con un treno ogni 15' minuti per Bellinzona.

Benefici per l'agglomerato

CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto - miglioramento del sistema di trasporto pubblico, sviluppato in conformità con il potenziamento dell'offerta del trasporto pubblico previsto per l'apertura della galleria di base AlpTransit del Ceneri (dicembre 2020): riorganizzazione linee, incremento frequenza e attrattività del servizio TP, rinnovo parco veicoli, ecc; - la sostituzione dell'attuale linea urbana 2 con due linee diametrali 3 e 4 permette di estendere e migliorare l'offerta TP nel quartiere Rusca-Saleggi di Locarno e nella zona del lido; - l'attrattività del TP nel quartiere Rusca-Saleggi e nella zona del lido cresce e l'allacciamento di tali aree con il centro di Locarno e con la stazione FFS migliora sensibilmente.

CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti - il potenziamento favorisce uno sviluppo centripeto degli insediamenti e diminuisce la necessità di ricorrere all'automobile privata per gli spostamenti utilitari e per lo svago CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse - la misura comporta una rilevante riduzione delle emissioni ambientali in ragione della nuova ripartizione modale TIM/TP a favore del TP. Effetto: significativo

Fattibilità

La fattibilità è data.

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore:

La misura è conforme agli indirizzi della scheda R/M2 Agglomerato del Locarnese.

Necessità di aggiornamento del PD:

La misura non necessita un consolidamento del PD: nessun aggiornamento necessario.

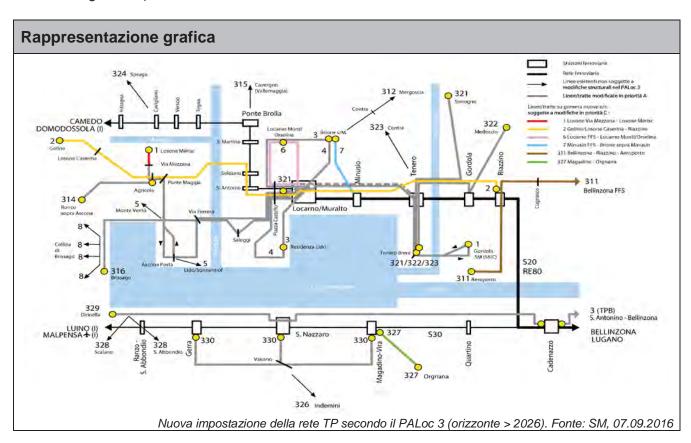
Scadenzario per l'inoltro del progetto di massima

Spiegazioni e approfondimenti

Potenziamento della rete urbana su gomma: nuova linea circolare 6 città-collina (Locarno FFS - Locarno Monti- Orselina)			Codice ARE:	Codice PA: TP 5.2			
Pacchetto di misure							
Correlazione con altre misure		TP 5.1					
Rapporto con PA 2		Nuova misura PALoc 3					
Ente responsabile		antone					
Altri Enti coinvolti		Comuni		E E			
Orizzonte di realizzazione		> 2026		Oran D			
Priorità	С				o, Muralto, Minusio,		
Grado di avanzamento	X 1 2		Brione s./Min	usio, Orselina			

Costi e finanziamento	
Totale costi (IVA esclusa)	CHF*
Ente finanziatore	Confederazione in ambito PA
	Confederazione in altri ambiti
	X Cantone
	X Agglomerato (CIT)
	Comune
	Terzi

^{*} Costi di gestione)



Descrizione

In base al concetto di offerta TP sviluppato nell'ambito del PALoc 2 (ripreso e armonizzato nel PALoc 3) la gestione del trasporto pubblico sarà rivista e potenziata.

Nell'ambito di tale riorganizzazione è individuata e confermata la fattibilità di un nuovo servizio circolare urbano, di collegamento trasversale tra la collina e i quartieri del centro della città, con transito dalla stazione FFS. Questa misura si concretizza grazie alla nuova linea circolare:

- Linea 6 stazione FFS (capolinea) - Piazza Castello - Locarno Monti - Orselina - stazione FFS

La messa in esercizio è pianificata per l'orizzonte temporale >2026, in funzione dello sviluppo della domanda TP dopo l'apertura della galleria di base del Monte Ceneri.

Opportunità per l'agglomerato

La nuova linea circolare 6 collina-città, con passaggio dalla stazione FFS di Locarno-Muralto, garantisce una buona offerta all'interno dell'agglomerato e offre nuove opportunità per buone coincidenze con le altre linee TP.

Benefici per l'agglomerato

CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	
 miglioramento del sistema di trasporto pubblico, sviluppato in conformità con il potenziamento dell'offerta del trasporto pubblico previsto per l'apertura della galleria di base AlpTransit del Ceneri (dicembre 2020): riorganizzazione linee, incremento frequenza e attrattività del servizio TP, rinnovo parco veicoli, ecc; la realizzazione della linea circolare 6 stazione FFS - Piazza Castello - Locarno Monti - Orselina permette di collegare direttamente la stazione FFS con Orselina, parzialmente su un tracciato non servito dalle linee 3 e 4. Tale potenziamento sarà definito in base alle necessità e approfondito ulteriormente (Lista C). 	
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
- il potenziamento favorisce uno sviluppo centripeto degli insediamenti e diminuisce la necessità di ricorrere all'automobile privata per gli spostamenti utilitari e per lo svago	sufficiente

CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
- la misura comporta una rilevante riduzione delle emissioni ambientali in ragione della nuova	
ripartizione modale TIM/TP a favore del TP.	significativo

Fattibilità

La fattibilità è data.

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore:

La misura è conforme agli indirizzi della scheda R/M2 Agglomerato del Locarnese.

Necessità di aggiornamento del PD:

La misura non necessita un consolidamento del PD: nessun aggiornamento necessario.

Scadenzario per l'inoltro del progetto di massima

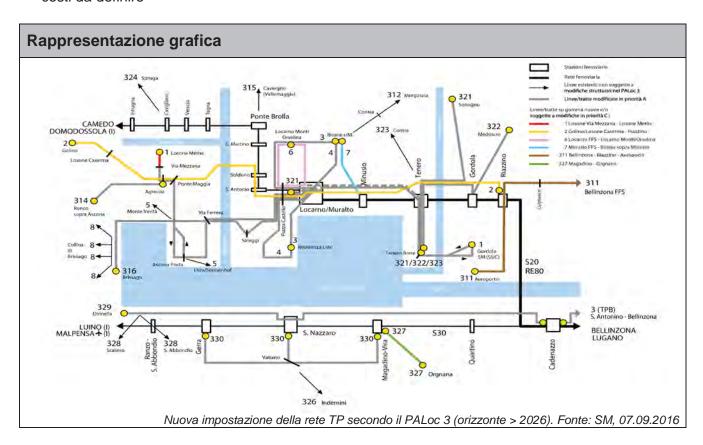
Programma di agglomerato del Locarnese di terza generazione - PALoc 3 Misure $\textit{Mobilit\`{a}}$

Spiegazioni e approfondimenti	

prolungo nuova lii verso Riazzino FF	lla rete su gomma: nea urbana 2 (ex 7) S e attestamento Linea 31 onale di Locarno-Magadin		Codice PA: TP 6.1
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	TP 6.2		
Rapporto con PA 2	Ripresa TP 4 (PALoc 2)		
Ente responsabile	Cantone		
Altri Enti coinvolti	Comuni		E E
Orizzonte di realizzazione	> 2026	Griss	
Priorità	С		rno, Muralto, Minusio,
Grado di avanzamento	X 1 2		Gordola, Lavertezzo, e Centovalli

Costi e finanziamento		
Totale costi (IVA esclusa)	CHF*	
	Confederazione in ambito PA	
	Confederazione in altri ambiti	
Ente finanziatore	X Cantone	
Ente imanziatore	X Agglomerato (CIT)	
	Comune	
	Terzi	

^{*} costi da definire



Descrizione

Con questa misura si propone il prolungo della nuova linea urbana 2 (Locarno FFS - Losone), attuale linea urbana 7, verso Est: tra Locarno FFS e la fermata TILO di Riazzino, lungo il tracciato attuale della linea interregionale 311 (Locarno - Cugnasco - Bellinzona FFS). Il servizio proposto prevede corse ogni 15'. Al contempo, la misura propone la modifica del percorso della linea 311, con nuovo attestamento all'aeroporto cantonale di Locarno-Magadino anziché Locarno (nuovo percorso proposto per la linea 311: Aeroporto - Riazzino FFS - Cugnasco - Bellinzona FFS). Il servizio proposto prevede corse ogni 30'. Tale misura è proposta per l'orizzonte post apertura della galleria di base AlpTransit del Ceneri (> 2026).

Opportunità per l'agglomerato

In base al concetto di offerta TP sviluppato nell'ambito del PALoc 2 (ripreso e modificato nel PALoc 3) la il trasporto pubblico su gomma dell'intero agglomerato è potenziato garantendo una buona offerta lungo gli assi forti.

Nello specifico, si propone la diametralizzazione della linea 2 (attuale linea 7), la quale non sarà più attestata alla stazione ferroviaria di Locarno-Muralto, bensì proseguirà verso Est fino alla fermata TILO di Riazzino, con un notevole vantaggio per l'utenza.

A complemento di tale intervento si propone, tramite la misura TP 6.2, il prolungo della linea 2 anche verso Ovest, fino a Golino, frazione del Comune di Centovalli.

La diametralizzazione della linea 2 permette di offrire un servizio di TP su gomma attrattivo e capillare lungo la fascia Losone - Locarno FFS - Muralto - Minusio - Tenero paese - Gordola - Riazzino FFS, con corse ogni 15 minuti.

A seguito della proposta di diametralizzazione della linea 2, il percorso della linea 311 potrà essere modificato e l'attestamento (capolinea) potrà essere spostato all'aeroporto cantonale di Locarno-Magadino, un comparto ad oggi non servito dal trasporto pubblico.

Benefici per l'agglomerato

Effetto: CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto - miglioramento del sistema di trasporto pubblico, sviluppato in conformità con il potenziamento dell'offerta del trasporto pubblico previsto per l'apertura della galleria di base AlpTransit del Ceneri (dicembre 2020): riorganizzazione linee, incremento frequenza e attrattività del servizio TP, rinnovo parco veicoli, ecc.: - all'orizzonte 2026 (Lista C) è prevista la seconda tappa del potenziamento dell'offerta TP nel Locarnese. Una misura importante consiste nella riorganizzazione del TP nel settore dell'agglomerato compreso tra Locarno e Riazzino: la presente misura consiste in due misure correlate tra loro: 1). il prolungo della linea urbana 2 (attuale linea 7) verso Est, tra Locarno (stazione FFS) e Riazzino (fermata TILO): significativo 2). il nuovo attestamento della linea regionale 311 all'aeroporto cantonale di Locarno, eliminando di fatto la tratta tra Riazzino e Locarno, la quale sarà servita dal prolungo della linea urbana 2, nonché dal potenziamento della linea TILO S20 (Locarno-Bellinzona), con corse ogni 15 minuti dal 2025; - i benefici della misura sono molteplici: da un lato viene servito l'aeroporto cantonale di Locarno, riprendendo la proposta formulata nel PALoc 2 (modificata); d'altro canto, il prolungo della linea urbana 2 verso Riazzino (fermata TILO) permette di allacciare in modo ottimale tutta la fascia compresa tra la stazione di Locarno e i paesi di sponda destra del Locarnese, e in particolare la fascia tra Tenero paese e Riazzino lungo l'asse urbano in attraversamento dei nuclei (frequenza auspicata delle corse: 15 minuti anziché 30 minuti). CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti Effetto: - la fascia interessata dalla misura (prolungo linea 2 verso Riazzino) pone le premesse ottimali per uno sviluppo centripeto degli insediamenti lungo la fascia di sponda destra dell'agglomerato e offre significativo l'opportunità per una riqualifica urbanistica degli spazi pubblici, in sintonia con una delle strategie del PALoc 3, che prevede la riqualifica degli assi urbani CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse Effetto:

Fattibilità

La conferma del prolungamento della linea 2 dalla stazione FFS di Locarno verso Muralto - Minusio - Tenero - Gordola - Riazzino (fermata TILO), come pure il nuovo attestamento della linea regionale 311 all'aeroporto cantonale di Locarno-Magadino, anziché Locarno, necessita di verifiche di plausibilità in relazione alla percorrenza dei veicoli TP lungo la rete viaria e alla fattibilità tecnica dell'attestamento all'aeroporto.

Situazione nel Piano direttore cantonale

ripartizione modale TIM/TP a favore del TP.

Conformità con il PD in vigore:

La misura è conforme agli indirizzi della scheda R/M2 Agglomerato del Locarnese.

- la misura comporta una rilevante riduzione delle emissioni ambientali in ragione della nuova

Necessità di aggiornamento del PD:

La misura non necessita un consolidamento del PD: nessun aggiornamento necessario.

Scadenzario per l'inoltro del progetto di massima

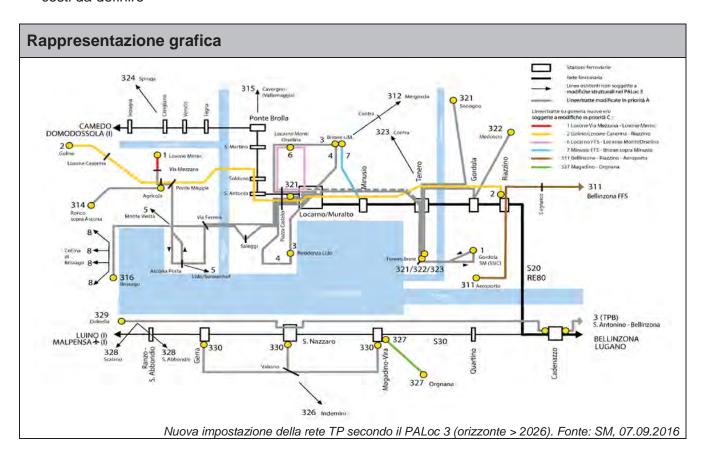
Spiegazioni e approfondimenti

significativo

	o della rete urbana olungo nuova Linea 2 (ex 7) 'Lista C)		Codice ARE:	Codice PA: TP 6.2
Pacchetto di misure				
Correlazione con altre misure	TP 6.1			4-1
Rapporto con PA 2	Nuova misura PAL	oc 3		
Ente responsabile	Cantone			
Altri Enti coinvolti	Comuni			E E
Orizzonte di realizzazione	> 2026		Gran	
Priorità	С		Comuni di: Locarno	
Grado di avanzamento	X 1	2		ordola, Lavertezzo, Centovalli

Costi e finanziamento		
Totale costi (IVA esclusa)	CHF*	
	Confederazione in ambito PA	
	Confederazione in altri ambiti	
Ente finanziatore	X Cantone	
Ente imanziatore	X Agglomerato (CIT)	
	Comune	
	Terzi	

^{*} costi da definire



Descrizione

Con questa misura si propone il prolungo della nuova linea urbana 2 (Riazzino FFS - Locarno FFS - Losone, ex linea 7), verso Ovest: tra la zona artigianale-industriale dello Zandone (Comune di Losone) e il paese di Golino (Comune di Centovalli). Tale misura è proposta per l'orizzonte post apertura della galleria di base AlpTransit del Ceneri (> 2026).

Opportunità per l'agglomerato

In base al concetto di offerta TP sviluppato nell'ambito del PALoc 2 (ripreso e armonizzato nel PALoc 3) il trasporto pubblico su gomma dell'intero agglomerato è potenziato garantendo una buona offerta lungo gli assi forti.

Nello specifico, si propone il prolungo della linea 2 (attuale linea 7) in direzione Ovest, fino al paese di Golino. Tale intervento costituisce un complemento alla misura TP 6.1, nella quale si propone la diametralizzazione della linea 2, la quale non sarà più attestata alla stazione ferroviaria di Locarno-Muralto, bensì proseguirà verso Est fino alla fermata TILO di Riazzino, con un notevole vantaggio per l'utenza (nuovi collegamenti diretti senza necessità d'interscambio).

Il prolungo della linea 2 verso Est permette di allacciare il paese di Golino alla rete urbana del trasporto pubblico. Ad oggi Golino è allacciato al trasporto pubblico unicamente tramite la linea regionale 324 (Locarno FFS - Valle Onsernone), con una frequenza delle corse assai contenuta (8 corse quotidiane).

La diametralizzazione della linea 2 permette di offrire un servizio di TP su gomma attrattivo e capillare lungo la fascia Losone - Locarno FFS - Muralto - Minusio - Tenero paese - Gordola - Riazzino FFS, con corse ogni 15 minuti. Non necessariamente tutte le corse proseguiranno oltre la Caserma di Losone (tratta Losone Caserma - Zandone - Golino): è ipotizzabile un servizio solo negli orari di punta, come è il caso attualmente tra Losone Caserma e lo Zandone (misura da approfondire nell'ottica del PALoc 4).

Benefici per l'agglomerato

CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	
- miglioramento del sistema di trasporto pubblico, sviluppato in conformità con il potenziamento dell'offerta del trasporto pubblico previsto per l'apertura della galleria di base AlpTransit del Ceneri (dicembre 2020): riorganizzazione linee, incremento frequenza e attrattività del servizio TP, rinnovo parco veicoli, ecc; - il prolungo della linea urbana 2 (attuale linea 7) verso il paese di Golino, nel Comune di Centovalli, accresce l'attrattività del trasporto pubblico per il collegamento tra il polo di Locarno e Golino come pure tra Locarno e l'importante area di svago di prossimità delle golene del fiume Melezza.	
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
- il potenziamento favorisce uno sviluppo centripeto degli insediamenti e diminuisce la necessità di ricorrere all'automobile privata per gli spostamenti utilitari e per lo svago	sufficiente
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
- la misura comporta una rilevante riduzione delle emissioni ambientali in ragione della nuova ripartizione modale TIM/TP a favore del TP.	significativo

Fattibilità

Programma di agglomerato del Locarnese di terza generazione - PALoc 3 Misure *Mobilità*

La conferma del prolungamento della linea 2 verso Golino necessita di una verifica di plausibilità in relazione alla percorrenza dei veicoli TP lungo la rete viaria locale e alla fattibilità tecnica dell'attestamento a Golino. Da valutare pure il numero di corse fino a Golino (ad es. solo negli orari di punta come attualmente sulla tratta Losone Caserma - Losone-Zandone).

Andrà approfondita l'opportunità del mantenimento dell'attuale tracciato - via Intragna - della linea regionale 324 (Locarno FFS - Valle Onsernone) o una sua eventuale modifica.

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore:

La misura è conforme agli indirizzi della scheda R/M2 Agglomerato del Locarnese.

Necessità di aggiornamento del PD:

La misura non necessita un consolidamento del PD: nessun aggiornamento necessario.

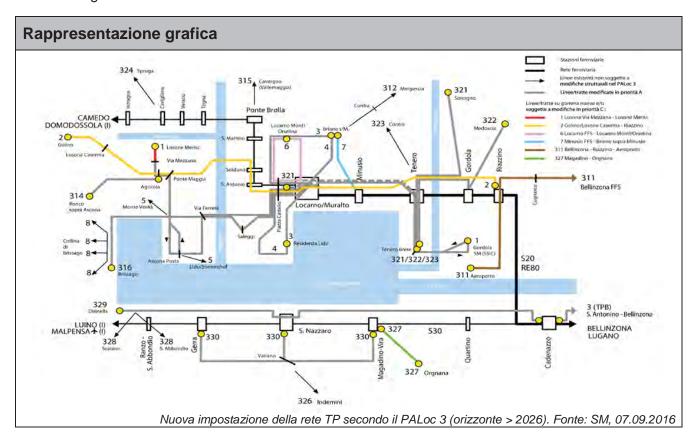
Scadenzario per l'inoltro del progetto di massima	

Spiegazioni e approfondimenti

su gomma: nuo Minusio FFS-co	o della rete urbana ova Linea 7 ollina (Minusio FFS - a - Brione s./Minusio)		Codice ARE: 5113.2.025	Codice PA:
Pacchetto di misure				
Correlazione con altre misure				4
Rapporto con PA 2	Ripresa TP 1 (PALoc 2)			
Ente responsabile	Cantone			
Altri Enti coinvolti	Comuni			
Orizzonte di realizzazione	> 2026		Gran	
Priorità	С		Comuni di: Prio	no o /Minusio o
Grado di avanzamento	X 1	2		ne s./Minusio e usio

Costi e finanziamento		
Totale costi (IVA esclusa)	CHF*	
	Confederazione in ambito PA	
	Confederazione in altri ambiti	
Ente finanziatore	X Cantone	
Ente finanziatore	X Agglomerato (CIT)	
	X Comune	
	Terzi	

^{*} Costi di gestione non cofinanziabili nel PA



Descrizione

In base al concetto di offerta TP sviluppato nell'ambito del PALoc 2 (ripreso e armonizzato nel PALoc 3) il trasporto pubblico sarà potenziato. Tra le misure già previste, e pianificate per l'orizzonte apertura della galleria AlpTransit Ceneri (dicembre 2020), figura pure il potenziamento delle prestazioni sulla rete ferroviaria TILO, con la realizzazione di una nuova fermata TILO in località Minusio Rivapiana, al servizio dei quartieri residenziali (misura TP 2 del PALoc 2).

Nell'ambito di tale riorganizzazione è individuata e in fase di verifica la fattibilità di un nuovo collegamento bus su gomma, trasversale tra la collina (Brione s./Minusio) e la futura fermata TILO di Minusio. Questa misura si concretizza grazie alla nuova linea:

- Linea 7 Minusio FFS - Via Verbano - Minusio Piazza - Brione s./Minusio

Opportunità per l'agglomerato

La nuova linea 7, con attestamento alla futura fermata ferroviaria di Minusio, offre coincidenze ottimali con la ferrovia regionale TILO la quale, con l'apertura della galleria di base del Ceneri di AlpTransit (dicembre 2020), offrirà un servizio con un treno ogni 30 minuti per Bellinzona (attuale linea TILO S20), e un treno ogni 30 minuti per Lugano (nuova linea TILO RE80). All'orizzonte 2025 è previsto il potenziamento con un treno ogni 15' minuti per Bellinzona, e con le altre linee del trasporto pubblico su gomma.

Benefici per l'agglomerato

CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
 miglioramento del sistema di trasporto pubblico, sviluppato in conformità con il potenziamento dell'offerta del trasporto pubblico previsto per l'apertura della galleria di base AlpTransit del Ceneri (dicembre 2020): riorganizzazione linee, incremento frequenza e attrattività del servizio TP, rinnovo parco veicoli, ecc; la realizzazione della linea urbana 7 Minusio FFS - Minusio Piazza - Brione s./Minusio consiste nella creazione di un collegamento tra la futura fermata TILO di Minusio e la collina. 	significativo
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
- il potenziamento favorisce uno sviluppo centripeto degli insediamenti e diminuisce la necessità di ricorrere all'automobile privata per gli spostamenti utilitari e per lo svago	sufficiente
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
- la misura comporta una rilevante riduzione delle emissioni ambientali in ragione della nuova ripartizione modale TIM/TP a favore del TP.	significativo

Fattibilità

Necessaria verifica di plausibilità

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore:

La misura è conforme agli indirizzi della scheda R/M2 Agglomerato del Locarnese.

Necessità di aggiornamento del PD:

La misura non necessita un consolidamento del PD: nessun aggiornamento necessario.

Programma di agglomerato del Locarnese di terza generazione - PALoc 3 Misure Mobilità

Scadenzario per l'inoltro del progetto di massima
Spiegazioni e approfondimenti



Costi e finanziamento	
Totale costi (IVA esclusa)	CHF 1'115'000
	X Confederazione in ambito PA
	Confederazione in altri ambiti
Ente finanziatore	X Cantone
Ente inianziatore	X Agglomerato (CIT)
	Comune
	Terzi



Descrizione

La misura comprende i seguenti interventi:

- miglioramento dell'informazione in tutte le fermate (creazione di paline informative comprendenti indicazione delle linee passanti, cartina rete, orari, altre informazioni);
- applicazione di uno standard di sicurezza e di accessibilità per le fermate TP su gomma ai sensi della Legge federale sui disabili che richiede un adequamento sistematico entro il 2023;
- adeguamento strutturale delle fermate bus con immagine unitaria e riconoscibile.

Opportunità per l'agglomerato

In sintonia con il concetto di offerta TP sviluppato nell'ambito del PALoc 3, è necessario un miglioramento dell'informazione e dello standard delle fermate bus. Tale intervento valorizza sensibilmente il previsto incremento del livello di potenziamento del servizio TP e permette di conferire uno standard di qualità adeguato e conforme alle nuove direttive.

Benefici per l'agglomerato

CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
 l'adozione di un assetto qualitativo per le fermate di TP ha un impatto molto positivo su accessibilità e fruibilità del TP da parte della popolazione; riconoscimento e creazione di un'immagine di qualità del TP; l'intermodalità risulta facilitata grazie a una migliore leggibilità e riconoscibilità delle fermate per l'utenza. 	significativo
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
- la sistemazione dell'aspetto delle fermate migliora l'immagine generale del trasporto pubblico e valorizza gli spazi pubblici	sufficiente
CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
- aumento della sicurezza per l'utenza alle fermate TP	sufficiente
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
- contributo alla riduzioni delle emissioni ambientali	esiguo

Fattibilità

La fattibilità è data.

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore:

La misura è conforme agli indirizzi della scheda R/M2 Agglomerato del Locarnese.

Necessità di aggiornamento del PD:

La misura non necessita un consolidamento del PD: nessun aggiornamento necessario.

Programma di agglomerato del Locarnese di terza generazione - PALoc 3 Misure Mobilità

Scadenzario per l'inoltro del progetto di massima
Spiegazioni e approfondimenti

Sicurezza, accessibilità e attrattività delle fermate del TP su gomma (Lista B)		Codice ARE:	Codice PA: TP 8.2
Pacchetto di misure			1-1-10
Correlazione con altre misure	TP 8.1, TP 8.3		4
Rapporto con PA 2	Nuova misura PALoc 3		
Ente responsabile	Cantone		and the same of th
Altri Enti coinvolti	Comuni	A Commanded to the control of the co	
Orizzonte di realizzazione	Inizio dei lavori: 2023 Entrata in servizio: 2023		
Priorità	В	Comuni di: Gordol	
Grado di avanzamento	X 1 2	Minusio, Muralto,	Locarno e Losone

Costi e finanziamento		
Totale costi (IVA esclusa)	CHF 930'000	
	X Confederazione in ambito PA	
	Confederazione in altri ambiti	
Ente finanziatore	X Cantone	
Ente inidizatore	X Agglomerato (CIT)	
	Comune	
	Terzi	



Descrizione

La misura comprende i seguenti interventi:

- miglioramento dell'informazione in tutte le fermate (creazione di paline informative comprendenti indicazione delle linee passanti, cartina rete, orari, altre informazioni);
- applicazione di uno standard di sicurezza e di accessibilità per le fermate TP su gomma ai sensi della Legge federale sui disabili che richiede un adequamento sistematico entro il 2023;
- adeguamento strutturale delle fermate bus con immagine unitaria e riconoscibile.

Opportunità per l'agglomerato

Tale intervento favorisce il miglioramento dell'informazione e dello standard delle fermate bus, valorizza sensibilmente il previsto incremento del livello di potenziamento del servizio TP e permette di conferire uno standard di qualità adeguato e conforme alle nuove direttive.

Benefici per l'agglomerato

CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	
 - l'adozione di un assetto qualitativo per le fermate di TP ha un impatto molto positivo su accessibilità e fruibilità del TP da parte della popolazione; - riconoscimento e creazione di un'immagine di qualità del TP; - l'intermodalità risulta facilitata grazie a una migliore leggibilità e riconoscibilità delle fermate per l'utenza. 	significativo
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
- la sistemazione dell'aspetto delle fermate migliora l'immagine generale del trasporto pubblico e valorizza gli spazi pubblici	sufficiente
CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
- aumento della sicurezza per l'utenza alle fermate TP	sufficiente
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
- contributo alla riduzioni delle emissioni ambientali	esiguo

Fattibilità

La fattibilità è data.

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore:

La misura è conforme agli indirizzi della scheda R/M2 Agglomerato del Locarnese.

Necessità di aggiornamento del PD:

La misura non necessita un consolidamento del PD: nessun aggiornamento necessario.

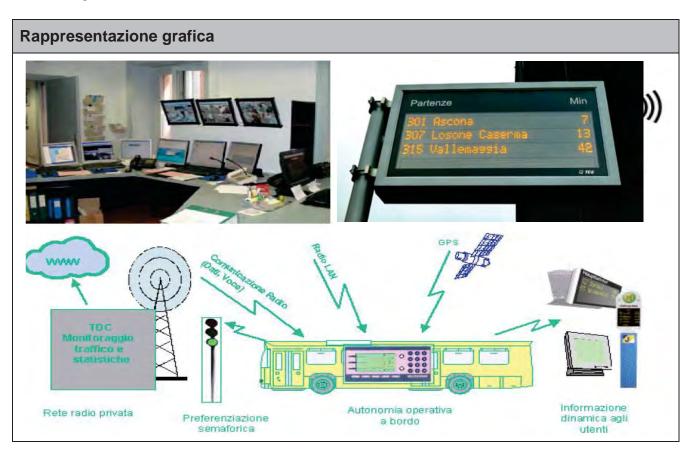
Programma di agglomerato del Locarnese di terza generazione - PALoc 3 Misure Mobilità

Scadenzario per l'inoltro del progetto di massima
Spiegazioni e approfondimenti

Informazione in tempo reale alle fermate del TP su gomma		Codice ARE:	Codice PA: TP 8.3
Pacchetto di misure			1-10
Correlazione con altre misure	TP 8.1, TP 8.2	The state of the s	4
Rapporto con PA 2	Nuova misura PALoc 3		
Ente responsabile	Imprese di trasporto	Toma Company of the C	
Altri Enti coinvolti	Comuni, Cantone		
Orizzonte di realizzazione	Inizio dei lavori: 2019 Entrata in servizio: 2020		
Priorità	A		la, Tenero-Contra, arno, Ascona, Losone
Grado di avanzamento	X 1 2	iviii iusio, iviuraito, Loc	arrio, Ascoria, Eusorie

Costi e finanziamento		
Totale costi (IVA esclusa)	CHF*	
	Confederazione in ambito PA	
	Confederazione in altri ambiti	
Ente finanziatore	X Cantone	
Ente inidizatore	X Agglomerato (CIT)	
	Comune	
	Terzi	

^{*} Costi di gestione: non cofinanziabili nel PA



Descrizione

La misura consiste nell'implementare l'informazione in tempo reale fra tutte le imprese di trasporto pubblico della rete dell'agglomerato, in particolare tramite l'acquisto e la gestione di paline LED alle principali fermate sia delle linee urbane, sia delle linee regionali.

Approfondimento in corso da parte del DT per precisare indirizzi della misura, identificare le fermate importanti, ad esempio con interscambio, dove intervenire; dopo prima valutazione sono emerse le seguenti proposte per l'installazione di paline elettroniche.

Opportunità per l'agglomerato

In sintonia con il concetto di offerta TP sviluppato nell'ambito del PALoc 2 e armonizzato per il PALoc 3, caratterizzato da un generale potenziamento del servizio, è necessaria l'implementazione di un sistema di informazione in tempo reale del TP.

Tale intervento permette di completare quanto intrapreso a livello di potenziamento del servizio, ottimizzando la gestione dell'informazione ai passeggeri e migliorando la catena di trasporto (assicurazione delle coincidenze) tra i differenti vettori di trasporto pubblico.

Benefici per l'agglomerato

CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:	
l'implementazione di un sistema d'informazione in tempo reale rende più semplice e pratico l'utilizzo del trasporto pubblico da parte dell'utenza. Al pari della dotazione di un assetto (standard) per le fermate di trasporto pubblico a livello di agglomerato, l'implementazione di un sistema di gestione e informazione facilita la creazione di un'immagine di qualità e di praticità da parte della popolazione. Memorizzare gli orari o sapere se il bus desiderato è già passato non è più necessario: il pannello dinamico, a messaggio variabile, indica l'intervallo di tempo in minuti fino al prossimo passaggio delle linee bus che transitano presso la fermata.	significativo	
- l'informazione dinamica ha il vantaggio di essere gestita "in tempo reale", ovvero è possibile - attraverso la centrale di controllo - gestire, modificare e aggiornare l'informazione anche qualora vi siano delle perturbazioni del traffico. Grazie a tale misura è inoltre possibile gestire le priorità ai nodi semaforici.		
- creazione di un'immagine di qualità del TP, al passo coi tempi e veloce		
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:	
l'introduzione di un sistema d'informazione in tempo reale migliora l'immagine generale del trasporto pubblico e, assieme alla sistemazione dell'aspetto delle fermate (cf. misure TP 8.1, TP 8.2), valorizza gli spazi pubblici	sufficiente	
CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:	
- aumento della sicurezza da parte dell'utenza del TP: migliore sensazione di sicurezza alle fermate	Effetto:	
CE 3: aumento della sicurezza del traffico - aumento della sicurezza da parte dell'utenza del TP: migliore sensazione di sicurezza alle fermate TP grazie ad uno standard maggiormente confacente alle necessità dell'utenza CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse		

Programma di agglomerato del Locarnese di terza generazione - PALoc 3 Misure *Mobilità*

Fattibilità

I relativi costi rientrano nel pacchetto costi di gestione / esercizio. Tale misura non è quindi cofinanziata dalla Confederazione; costi a carico del Cantone / Comuni serviti dalle linee urbane e regionali.

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore:

La misura è conforme agli indirizzi della scheda R/M2 Agglomerato del Locarnese.

Necessità di aggiornamento del PD:

La misura non necessita un consolidamento del PD: nessun aggiornamento necessario.

Scadenzario per l'inoltro del progetto di massima

Spiegazioni e approfondimenti

	Realizzazione nodo intermodale alla fermata ferroviaria di S. Nazzaro (Lista A)		Codice PA: TP 9.1
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	TP 9.2	The second	4
Rapporto con PA 2	Nuova misura PALoc 3		
Ente responsabile	Cantone		
Altri Enti coinvolti	Comuni	4	E E
Orizzonte di realizzazione	Inizio dei lavori: 2019 Entrata in servizio: 2020	Grand	
Priorità	A	Camarina11: /	Combonomo
Grado di avanzamento	1 X 2	Comune di C	Gambarogno

Costi e finanziamento		
Totale costi (IVA esclusa)	CHF 1'850'000	
	X Confederazione in ambito PA	
	Confederazione in altri ambiti	
Ente finanziatore	X Cantone	
	X Agglomerato (CIT)	
	Comune	
	Terzi	



Descrizione

L'apertura della galleria di base AlpTransit del Monte Ceneri (dicembre 2020) comporterà un notevole potenziamento dell'offerta ferroviaria, in particolare con il nuovo collegamento diretto tra Locarno e Lugano (RE80). Per allacciare anche la sponda sinistra del Verbano in maniera ottimale a questa nuova offerta ferroviaria, garantendo buone coincidenze bus-treno alla stazione di Cadenazzo, si impone una riorganizzazione della rete bus all'interno del Gambarogno. Per permettere questa ristrutturazione e migliorare l'interscambio sia tra le linee bus sia con gli altri vettori (battello, treno, ML, TIM), è necessaria la realizzazione della nuova infrastruttura in oggetto.

Al nuovo nodo intermodale di S. Nazzaro faranno capo la linea 329 Cadenazzo - Magadino - Dirinella ("litoranea" che funge da spina dorsale, con cadenza semioraria, limitatamente agli orari di punta) e le due linee che servono le frazioni in collina: 330 Magadino - Piazzogna - S. Nazzaro - Vairano - Gerra Gambarogno e 326 Magadino - S. Nazzaro - Indemini. La struttura della linea 330 sarà rivista con l'inserimento di una nuova "asta" da e per S. Nazzaro, onde garantire buone coincidenze presso il nuovo interscambio. Per questo motivo è necessario predisporre uno stallo da capolinea (con possibilità di invertire la direzione di marcia) per la linea 330.

È inoltre prevista la modifica dell'attuale servizio navetta via lago (NLM Locarno - Magadino) per allacciarlo pure al nuovo nodo d'interscambio, così da garantire anche in futuro coincidenze funzionali tra le linee bus e il battello (tratta Locarno - S. Nazzaro).

La misura si suddivide in fasi di intervento (Liste A e B). La presente scheda presenta gli interventi della Lista A (per la Lista B: cf. scheda misura TP 9.2) e meglio:

- sistemazione piazzale per nuovo terminale bus in attestamento, a valle della strada cantonale (per la linea 330);
- sistemazione fermate bus passanti su strada cantonale (per le linee 329 e 326);
- esecuzione pontile di attracco battelli;
- realizzazione collegamento pedonale terminale bus attracco navigazione;
- sistemazione posteggio biciclette coperto B+R;
- realizzazione attraversamento pedonale protetto (isola spartitraffico);
- potenziamento offerta linea regionale 329: cadenza semioraria negli orari di punta.

Opportunità per l'agglomerato

Questo intervento risponde in modo adeguato alle esigenze di miglioramento della qualità d'interscambio tra le linee di trasporto pubblico e turistico (su rotaia, su gomma e lacuale) e favorisce la mobilità lenta. In particolare, la misura favorisce:

- la creazione di un nodo importante del trasporto pubblico alla fermata ferroviaria di S. Nazzaro;
- una migliore definizione dell'ubicazione delle fermate BUS e delle necessità di manovra;
- le condizioni di accessibilità e viabilità all'interno del comparto come pure l'interscambio TP/TP, TL/TP;
- il trasbordo pedonale tra bus/bus e bus/battello è semplificato (treno/bus e treno/battello: v. TP 9.2);
- una migliore gestione dei principali collegamenti pedonali trasversali;
- la riqualifica degli spazi pubblici in un'area a vocazione turistica, sia per i residenti sia per i vacanzieri;
- l'integrazione/miglioramento delle zone di parcheggio P+R e B+R.

Benefici per l'agglomerato

CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	
 miglioramento del sistema di trasporto pubblico, sviluppato in conformità con il potenziamento dell'offerta del trasporto pubblico previsto per l'apertura della galleria di base AlpTransit del Ceneri (dicembre 2020): riorganizzazione linee, incremento frequenza e attrattività del servizio TP, rinnovo parco veicoli, ecc; l'incremento dell'offerta di trasporto pubblico necessita della realizzazione di un nodo importante del TP alla fermata TILO di S. Nazzaro, senza il quale non sarà possibile rispondere alle esigenze di servizio, di funzionalità e di sicurezza per l'interscambio modale tra bus (linee AT 329 - 330 - 326) e battello (Navigazione del Lago Maggiore); l'accessibilità pedonale e ciclabile al nodo è migliorata. 	significativo

CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	
- l'area interessata dalla sistemazione del nodo importante del TP alla fermata TILO di S. Nazzaro offre l'opportunità per una riqualifica urbanistica degli spazi pubblici adiacenti	significativo

CE 3: aumento della sicurezza del traffico	
- la sistemazione del nodo migliora l'organizzazione generale degli spazi e la promiscuità tra pedoni / ciclisti / TP su gomma / navigazione / TIM /, ecc. La sicurezza aumenta notevolmente rispetto alla situazione attuale.	
	= 22 ···

CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	
- la misura comporta una rilevante riduzione delle emissioni ambientali in ragione della nuova ripartizione modale TIM/TP a favore del TP.	significativo

Fattibilità

La fattibilità è stata approfondita ai sensi della norma SIA 103 e in base alle "Linee guida cantonali per la Priorizzazione delle misure. Criteri per l'esame e l'eventuale inserimento in lista A, B e C", con un grado di precisione dei costi +/- 30%.

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore:

La misura è conforme agli indirizzi delle schede R/M2-Agglomerato del Locarnese e M7 Sistema ferroviario regionale TILO.

Necessità di aggiornamento del PD:

È necessario l'aggiornamento della scheda M7 (aggiornamento descrizione della fermata nell'allegato).

Scadenzario per l'inoltro del progetto di massima

Spiegazioni e approfondimenti

	Realizzazione nodo intermodale alla fermata ferroviaria di S. Nazzaro (Lista B)		Codice PA: TP 9.2
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	TP 9.1		7
Rapporto con PA 2	Nuova misura PALoc 3		
Ente responsabile	Cantone		the state of the s
Altri Enti coinvolti	Comuni	The state of the s	4
Orizzonte di realizzazione	Inizio dei lavori: 2023 Entrata in servizio: 2026	Gran	
Priorità	В	Commune di (2 a ma la a ma a ma a
Grado di avanzamento	1 X 2	Comune di Gambarogno	

Costi e finanziamento		
Totale costi (IVA esclusa)	CHF 1'115'000	
	X Confederazione in ambito PA	
	Confederazione in altri ambiti	
Ente finanziatore	X Cantone	
Ente imanziatore	X Agglomerato (CIT)	
	Comune	
	Terzi	



Descrizione

L'apertura della galleria di base AlpTransit del Monte Ceneri (dicembre 2020) comporterà un notevole potenziamento dell'offerta ferroviaria, in particolare con il nuovo collegamento diretto tra Locarno e Lugano (RE80). Per allacciare anche la sponda sinistra del Verbano in maniera ottimale a questa nuova offerta ferroviaria, garantendo buone coincidenze bus-treno alla stazione di Cadenazzo, si impone una riorganizzazione della rete bus all'interno del Gambarogno. Per permettere questa ristrutturazione e migliorare l'interscambio sia tra le linee bus sia con gli altri vettori (battello, treno, ML, TIM), è necessaria la realizzazione della nuova infrastruttura in oggetto.

Al nuovo nodo intermodale di S. Nazzaro faranno capo la linea 329 Cadenazzo - Magadino - Dirinella ("litoranea" che funge da spina dorsale) e le due linee che servono le frazioni in collina: 330 Magadino - Piazzogna - S. Nazzaro - Vairano - Gerra Gambarogno e 326 Magadino - S. Nazzaro - Indemini. La struttura della linea 330 sarà rivista con l'inserimento di una nuova "asta" da e per S. Nazzaro, onde garantire buone coincidenze presso il nuovo interscambio. Per questo motivo è necessario predisporre uno stallo da capolinea (con possibilità di invertire la direzione di marcia) per la linea 330.

È inoltre prevista la modifica dell'attuale servizio navetta via lago (NLM Locarno - Magadino) per allacciarlo pure al nuovo nodo d'interscambio, così da garantire anche in futuro coincidenze funzionali tra le linee bus e il battello (tratta Locarno - S. Nazzaro).

La misura si suddivide in fasi di intervento (Liste A e B). La presente scheda presenta gli interventi della Lista B, e meglio:

- esecuzione torre lift;
- posa passerella pedonale tra stazione FFS e terminale Bus;
- realizzazione nuovo muro di sostegno lato monte (si prevede la demolizione del muro esistente);
- disposizione di nuovi parcheggi e sistemazione di tutta la superficie della stazione FFS-TILO.

Opportunità per l'agglomerato

Questo intervento risponde in modo adeguato alle esigenze di miglioramento della qualità d'interscambio tra le linee di trasporto pubblico e turistico (su rotaia, su gomma e lacuale) e favorisce la mobilità lenta. In particolare, la misura favorisce:

- la creazione di un nuovo nodo importante del trasporto pubblico alla fermata ferroviaria di S. Nazzaro
- una migliore definizione dell'ubicazione delle fermate BUS e delle necessità di manovra
- le condizioni di accessibilità e viabilità all'interno del comparto come pure l'interscambio TP/TP, TL/TP
- il trasbordo pedonale tra bus/bus, ferrovia/bus e battello è semplificato
- una migliore gestione dei principali collegamenti pedonali trasversali
- la riqualifica degli spazi pubblici in un'area a vocazione turistica, sia per i residenti sia per i vacanzieri
- l'integrazione/miglioramento delle zone di parcheggio P+R e B+R

Benefici per l'agglomerato

CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
- miglioramento del sistema di trasporto pubblico, sviluppato in conformità con il potenziamento dell'offerta del trasporto pubblico previsto per l'apertura della galleria di base AlpTransit del Ceneri (dicembre 2020): riorganizzazione linee, incremento frequenza e attrattività del servizio TP, rinnovo parco veicoli, ecc; - nella seconda fase di intervento (Lista B) si prevede la sistemazione del piazzale presso la fermata TILO di S. Nazzaro, la quale implica il rifacimento di un muro di sostegno. Sul piazzale è prevista la realizzazione di parcheggi a beneficio dell'interscambio modale treno / auto, come pure la sistemazione dei posteggi esistenti lungo la strada litoranea.	significativo
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
- l'area interessata dalla sistemazione del nodo importante del TP alla fermata TILO di S. Nazzaro offre l'opportunità per una riqualifica urbanistica degli spazi pubblici adiacenti	significativo
omo i opporta ma por una riquamica di sametica degli opazi pussilor adiacerni	
CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
CE 3: aumento della sicurezza del traffico - la sistemazione del nodo migliora l'organizzazione generale degli spazi e la promuscuità tra pedoni / ciclisti / TP su gomma, su rotaia, navigazione / TIM /, ecc. La sicurezza aumenta notevolmente	Effetto:
CE 3: aumento della sicurezza del traffico - la sistemazione del nodo migliora l'organizzazione generale degli spazi e la promuscuità tra pedoni	

Fattibilità

La fattibilità è stata approfondita ai sensi della norma SIA 103 e in base alle "Linee guida cantonali per la Priorizzazione delle misure. Criteri per l'esame e l'eventuale inserimento in lista A, B e C", con un grado di precisione dei costi +/- 30%.

Situazione nel Piano direttore cantonale

ripartizione modale TIM/TP a favore del TP.

Conformità con il PD in vigore:

La misura è conforme agli indirizzi delle schede R/M2-Agglomerato del Locarnese e M7 Sistema ferroviario regionale TILO.

Necessità di aggiornamento del PD:

È necessario l'aggiornamento della scheda M7 (aggiornamento descrizione della fermata nell'allegato).

Scadenzario per l'inoltro del progetto di massima

significativo

Spiegazioni e approfondimenti



Esempio interscambio stazione FFS Horgen (ZH) con passerella pedonale di collegamento alla zona lago / debarcadero

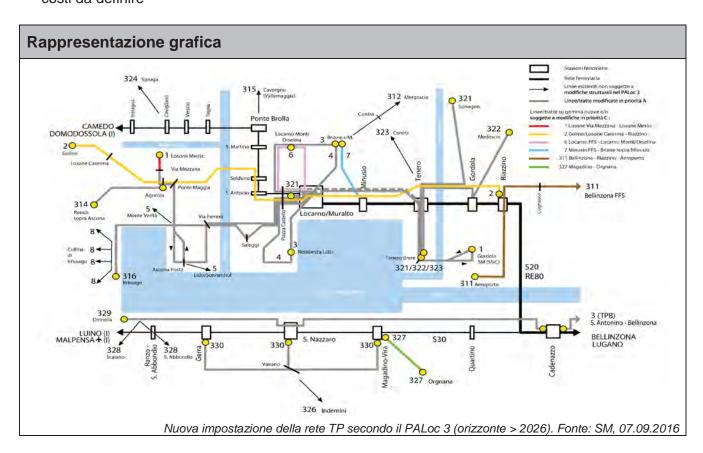


Esempio interscambio stazione FFS Horgen (ZH) con passerella pedonale di collegamento alla zona lago / debarcadero

Potenziamento della rete regionale su gomma: nuova Linea 327 Magadino - Orgnana (Lista C)		Codice ARE:	Codice PA: TP 10
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			5
Rapporto con PA 2	Nuova misura PALoc 3		
Ente responsabile	Cantone		The state of the s
Altri Enti coinvolti	Comuni	Santa Sa	2
Orizzonte di realizzazione	> 2026	Grade	
Priorità	С		
Grado di avanzamento	X 1 2	Comune di (Gambarogno

Costi e finanziamento		
Totale costi (IVA esclusa)	CHF*	
	Confederazione in ambito PA	
	X Confederazione in altri ambiti	
Ente finanziatore	X Cantone	
Ente inianziatore	X Agglomerato (CIT)	
	X Tutti i Comuni del Cantone	
	Terzi	

^{*} costi da definire



Descrizione

Ad oggi a Orgnana, località collinare del Comune di Gambarogno, ubicata a monte del paese di Magadino, vi sono 96 abitazioni primarie, occupate da 216 persone. Durante la stagione turistica, grosso modo dalla primavera all'autunno, la popolazione di Orgnana aumenta sensibilmente, con un fattore di ca. 2.5, raggiungendo quota ca. 500 persone (fonte dati: Ufficio controllo abitanti e Ufficio tecnico comunale di Gambarogno, agosto 2016).

L'abitato di Orgnana ad oggi è servito unicamente dalle corse speciali organizzate dal Comune per il trasporto degli scolari. Tale situazione ha spinto il Comune di Gambarogno a proporre la messa in esercizio di una nuova linea di trasporto pubblico su gomma verso l'abitato di Orgnana.

La misura consiste nella messa in servizio di una nuova linea bus tra Magadino (capolinea da approfondire) e Orgnana, denominata linea 327.

Opportunità per l'agglomerato

L'istituzione di una nuova linea per Orgnana permette di allacciare con il trasporto pubblico una zona residenziale collinare del Comune di Gambarogno. L'opportunità della misura consiste nella potenziale riduzione del ricorso al TIM per gli spostamenti utilitari casa-lavoro / casa-scuola per i residenti, ma anche per gli spostamenti legati al turismo e allo svago.

Benefici per l'agglomerato

CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
 miglioramento del sistema di trasporto pubblico, sviluppato in conformità con il potenziamento dell'offerta del trasporto pubblico previsto per l'apertura della galleria di base AlpTransit del Ceneri (dicembre 2020): riorganizzazione linee, incremento frequenza e attrattività del servizio TP, rinnovo parco veicoli, ecc; su iniziativa del Comune di Gambarogno, è proposta la messa in servizio di una nuova linea di trasporto pubblico di carattere locale, tra Magadino e l'abitato di Orgnana, ubicato a monte del paese di Magadino, a complemento dell'offerta di TP a Gambarogno. Tale nuova linea permette l'allacciamento di una fascia collinare attualmente non servita. L'interscambio verso le altre linee TP è assicurato a Magadino. Il beneficio di tale misura per la popolazione gambarognese e per i numerosi visitatori del Comune a vocazione turistica appare dunque evidente. 	significativo
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
- il potenziamento favorisce uno sviluppo centripeto degli insediamenti e diminuisce la necessità di ricorrere all'automobile privata per gli spostamenti utilitari e per lo svago	sufficiente
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
- la misura comporta una rilevante riduzione delle emissioni ambientali in ragione della nuova ripartizione modale TIM/TP a favore del TP.	significativo

Fattibilità

La conferma della fattibilità di una nuova linea di trasporto pubblico su gomma tra Magadino-Vira e Orgnana, denominata linea 327, necessita di una verifica di plausibilità in relazione alla percorrenza dei veicoli TP lungo la rete viaria locale e alla fattibilità tecnica dell'attestamento a Orgnana. È da approfondire anche l'attestamento (capolinea) a Magadino.

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore:

La misura è conforme agli indirizzi della scheda R/M2 Agglomerato del Locarnese.

Necessità di aggiornamento del PD:

La misura non necessita un consolidamento del PD: nessun aggiornamento necessario.

Scadenzario per l'inoltro del progetto di massima

Spiegazioni e approfondimenti		

Integrazione tar fase prioritaria	iffaria transfrontaliera:	Codice ARE:	Codice PA: TP 11.1
Pacchetto di misure	-		The same of the
Correlazione con altre misure	TP 11.2	Tall I and Myster	Carry Y
Rapporto con PA 1 e 2	Nuova misura PALoc 3	Green	
Ente responsabile	Cantone		
Altri Enti coinvolti	FFS/TILO, TreNord (I), Comunità tariffale Arcobaleno, Regione Lombardia (I)		
Orizzonte di realizzazione	Inizio dei lavori: - Entrata in servizio: 2018		
Priorità	A	Tutti i	Comuni
Grado di avanzamento	X 1 2		Comun

Costi e finanziamento		
Totale costi (IVA esclusa) (misura non infrastrutturale)		
	Confederazione in ambito PA	
	Confederazione in altri ambiti	
Ente finanziatore	X Cantone	
Ente inidizatore	Agglomerato (CIT)	
	X Tutti i Comuni del Cantone	
	X Altro (Regione Lombardia, Trenord)	

Rappresentazione cartografica

Descrizione della misura

Descrizione

Un aumento della ripartizione modale in favore del trasporto pubblico è perseguito attraverso un'integrazione tariffaria per quanto concerne l'offerta di trasporto pubblico transfrontaliero con la Regione Lombardia.

L'obiettivo è mettere a disposizione degli utenti regolari un abbonamento unico per i viaggi transfrontalieri in concomitanza con l'apertura della ferrovia Mendrisio-Varese.

Opportunità per l'agglomerato

Oltre all'aumento delle prestazioni (numero di collegamenti TP) anche l'integrazione tariffaria a cavallo del confine costituisce un tassello importante. Essa permetterà di ridurre gli ostacoli d'accesso al sistema rendendo più attrattiva l'offerta nel suo insieme. Infatti, gli abbonamenti unitari incentiveranno i pendolari frontalieri a cambiare vettore di trasporto (TP anziché TIM) non solo a causa di tariffe più vantaggiose ma soprattutto grazie al fatto di poter comprare un solo abbonamento per tutto il tragitto anziché di dover comperare due abbonamenti distinti come avviene oggi (facilità nell'acquisto).

La misura contribuisce in modo importante alla concretizzazione dello scenario auspicato e delle strategie settoriali Trasporti e Insediamenti, aumentando l'attrattività dell'intero sistema di trasporto pubblico dell'agglomerato (relazioni con l'Italia).

Sono di conseguenza perseguiti gli obiettivi prefissati secondo gli indicatori MOCA 1-Ripartizione modale e 3-Abitanti per livello di qualità dell'offerta TP e 4-Posti di lavoro per livello di qualità dell'offerta TP.

Benefici per l'agglomerato

CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto

Effetto:

- miglioramento della facilità d'uso e dell'immagine del sistema TP tramite semplificazione dell'acquisto di titoli di trasporto;
- miglioramento della qualità del TP per i collegamenti verso i poli di sviluppo;
- prevenzione di effetti indesiderati dovuti al miglioramento della raggiungibilità (dispersione degli insediamenti).

significativo

CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse

Effetto:

- riduzione delle emissioni ambientali in ragione della nuova ripartizione modale TIM/TP a favore del TP.

significativo

Fattibilità

La fattibilità tecnica è da approfondire per quanto concerne il meccanismo di finanziamento, la distribuzione (sistemi di vendita) e il controllo.

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore:

La misura è conforme agli indirizzi della scheda R/M2 Agglomerato del Locarnese.

Necessità di aggiornamento del PD:

La misura non necessita un consolidamento del PD: nessun aggiornamento necessario.

Scadenzario per l'inoltro del progetto di massima

Spiegazioni e approfondimenti

Nell'"Accordo dei Castelli" per lo sviluppo del traffico ferroviario transfrontaliero Ticino-Lombardia del 6 agosto 2011, firmato dal Cantone Ticino e da Regione Lombardia assieme alle imprese ferroviarie (FFS, TILO, F.S. e Trenord) è stato incluso anche l'obiettivo dell'**integrazione tariffaria transfrontaliera**. Al proposito, è testualmente riportato (cit.) "... Il Cantone Ticino e la Regione Lombardia, in collaborazione con le imprese ferroviarie, si impegnano a studiare e promuovere l'estensione della Comunità tariffale Ticino e Moesano [dal 2015: Comunità tariffale Arcobaleno] sulle linee transfrontaliere compatibilmente con le strutture di integrazione attuali e previste in ambito lombardo sulle medesime tratte. A tale proposito sarà istituito un gruppo di lavoro...".

L'integrazione tariffaria in Ticino è stata completata con l'introduzione della Tariffa Integrata Arcobaleno (TIA) il 1° settembre 2012: la Comunità Tariffale Ticino e Moesano, esistente fin dal 1997 per gli abbonamenti, è così stata estesa anche agli altri titoli di viaggio (biglietti singoli, carte per più corse, carte giornaliere ecc.).

Nell'ambito transfrontaliero invece ad oggi sono disponibili unicamente biglietti di sola andata o di andata-eritorno validi sui servizi ferroviari regionali TILO/Trenord (Ticino-Regione Lombardia via Chiasso e via Luino). Gli utenti regolari (pendolari) sono invece costretti ad acquistare due abbonamenti distinti: in Ticino con le zone Arcobaleno (valido anche presso le altre imprese di trasporto facenti parte della Comunità tariffale), in Italia per la tratta ferroviaria (abbonamento di percorso valido solo per i treni regionali sulla rispettiva tratta).

Negli ultimi anni i lavori sono stati portati avanti dagli interlocutori interessati (Cantone Ticino, Regione Lombardia, TILO e Trenord), considerando i dati a disposizione sulla domanda attuale e sulla domanda potenziale, nonché il forte divario di prezzi TP sui due lati del confine, per quanto concerne il collegamento ferroviario transfrontaliero seguente:

- (Bellinzona -) Cadenazzo - Gambarogno - Luino - Malpensa Aeroporto (Regione Lombardia, Provincia di Varese)

Poiché sul lato italiano al momento non esiste un sistema a zone (nessuna integrazione tariffaria tra le varie imprese di trasporto, eccetto a livello di intere Province, rispettivamente di Regione Lombardia come insieme), la prima tappa dell'integrazione è prevista esclusivamente con le tratte ferroviarie TILO d'oltre confine.

L'integrazione di altri servizi TP (che nell'ambito del PALoc 3 concernono la Regione Piemonte) sarà quindi da affrontare in una seconda fase, in funzione dello sviluppo dei sistemi tariffari transfrontalieri attualmente in corso (cf. misura TP 11.2).

Integrazione tar fase successiva	iffaria transfrontaliera:	Codice ARE:	Codice PA: TP 11.2
Pacchetto di misure	-		
Correlazione con altre misure	TP 11.1	To the state of th	Carry Y
Rapporto con PA 1 e 2	Nuova misura PALoc 3		
Ente responsabile	Cantone		
Altri Enti coinvolti	Comunità tariffale Arcobaleno, Regione Piemonte (I), Provincia del VCO, SSIF, FART, VCO Trasporti		
Orizzonte di realizzazione	> 2026	Green	
Priorità	С	Tutti i	Comuni
Grado di avanzamento	X 1 2	Tutti i	Ooman

Costi e finanziamento			
Totale costi (IVA esclusa) (misura non infrastrutturale)			
	Confederazione in ambito PA		
	Confederazione in altri ambiti		
Ente finanziatore	X Cantone		
Litte iiiaiiziatore	Agglomerato (CIT)		
	X Tutti i Comuni del Cantone		
	X Altro (Regione Piemonte, Imprese trasporto)		

Rappresentazione cartografica

Descrizione della misura

Descrizione

Un aumento della ripartizione modale in favore del trasporto pubblico è perseguito attraverso un'integrazione tariffaria per quanto concerne l'offerta di trasporto pubblico con la Regione Piemonte (Provincia del VCO).

L'obiettivo è mettere a disposizione degli utenti regolari un abbonamento unico per i viaggi transfrontalieri.

Opportunità per l'agglomerato

Oltre all'aumento delle prestazioni (numero di collegamenti TP) anche l'integrazione tariffaria a cavallo del confine costituisce un tassello importante. Essa permetterà di ridurre gli ostacoli d'accesso al sistema rendendo più attrattiva l'offerta nel suo insieme. Infatti, gli abbonamenti unitari incentiveranno i pendolari frontalieri a cambiare vettore di trasporto (TP anziché TIM) non solo a causa di tariffe più vantaggiose ma soprattutto grazie al fatto di poter comprare un solo abbonamento per tutto il tragitto anziché di dover comperare due abbonamenti distinti come avviene oggi (facilità nell'acquisto).

La misura contribuisce in modo importante alla concretizzazione dello scenario auspicato e delle strategie settoriali Trasporti e Insediamenti, aumentando l'attrattività dell'intero sistema di trasporto pubblico dell'agglomerato (relazioni con l'Italia).

Sono di conseguenza perseguiti gli obiettivi prefissati secondo gli indicatori MOCA 1-Ripartizione modale e 3-Abitanti per livello di qualità dell'offerta TP e 4-Posti di lavoro per livello di qualità dell'offerta TP.

Benefici per l'agglomerato

CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
 miglioramento della facilità d'uso e dell'immagine del sistema TP tramite semplificazione dell'acquisto di titoli di trasporto; miglioramento della qualità del TP per i collegamenti verso i poli di sviluppo; prevenzione di effetti indesiderati dovuti al miglioramento della raggiungibilità (dispersione degli insediamenti). 	
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
- riduzione delle emissioni ambientali in ragione della nuova ripartizione modale TIM/TP a favore del	significativo

Fattibilità

TP.

La fattibilità tecnica è da approfondire per quanto concerne il meccanismo del finanziamento e la distribuzione sul lato italiano (sistemi di vendita).

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore:

La misura è conforme agli indirizzi della scheda R/M2 Agglomerato del Locarnese.

Necessità di aggiornamento del PD:

La misura non necessita un consolidamento del PD: nessun aggiornamento necessario.

Scadenzario per l'inoltro del progetto di massima

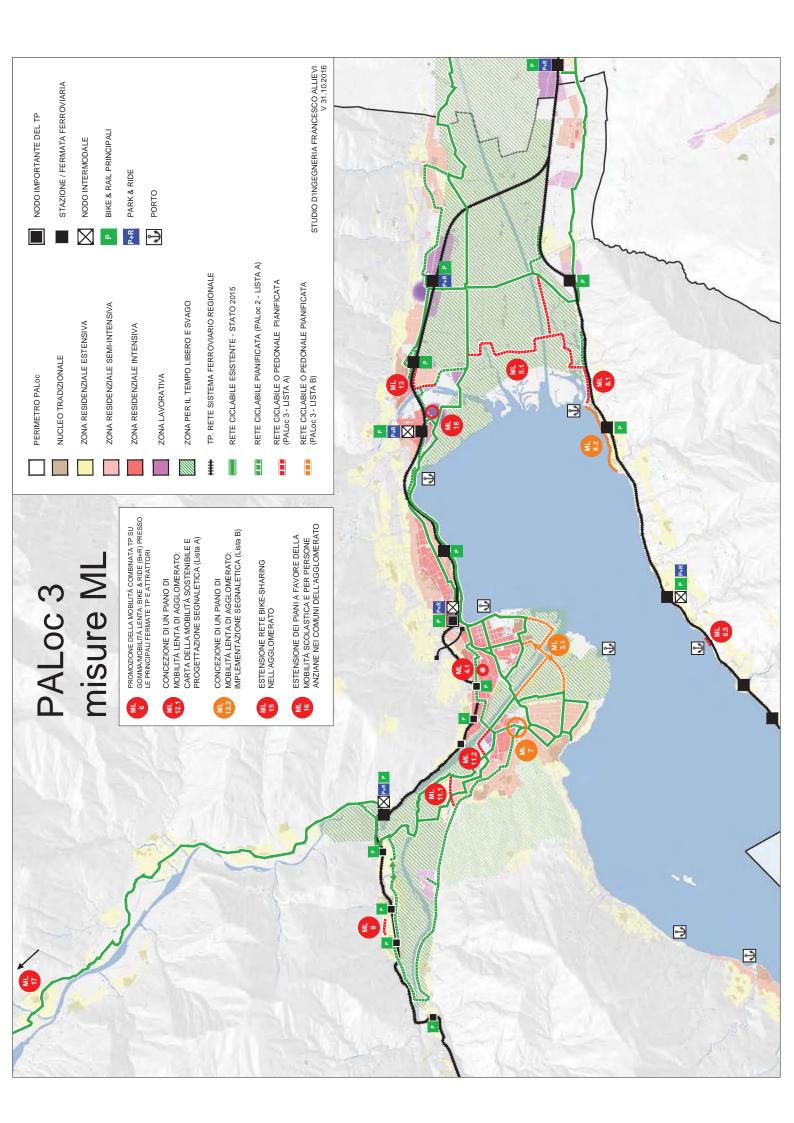
Spiegazioni e approfondimenti

In una fase ulteriore alla misura TP 11.1, si tratta di intavolare la discussione con altri partner, fra cui la Regione Piemonte, per quanto concerne i collegamenti transfrontalieri seguenti (su gomma e su rotaia):

- Brissago Verbania (Regione Piemonte, Provincia del VCO)
- Locarno Domodossola (Regione Piemonte, Provincia del VCO)

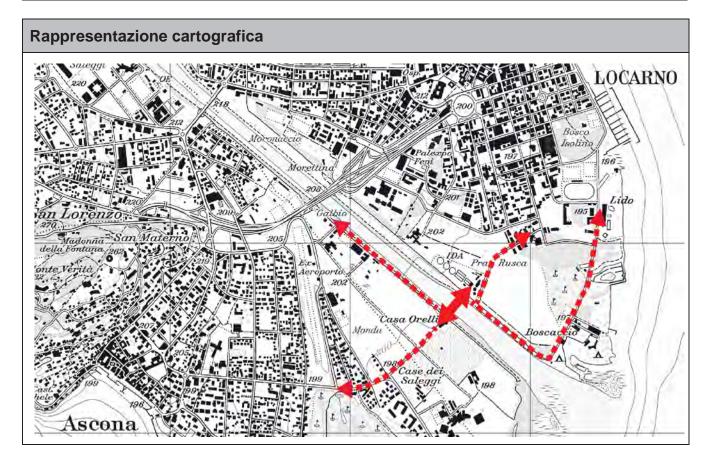
Poiché sul lato italiano al momento non esiste un sistema a zone (nessuna integrazione tariffaria tra le varie imprese di trasporto), la prima tappa dell'integrazione è prevista esclusivamente con le tratte ferroviarie TILO d'oltre confine (TP 11.1).

L'integrazione di altri servizi TP (che nell'ambito del PALoc 3 concernono la Regione Piemonte) è quindi da affrontare in una seconda fase, in funzione dello sviluppo dei sistemi tariffari transfrontalieri attualmente in corso (presente misura).



Asse di collegamento e di transizione a lago: nuova passerella sul fiume Maggia tra Locarno e Ascona e raccordi		Codice ARE: 5113.2.053	Codice PA: ML 3.1
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	P 4.1, P 4.2, IN 3, IN 9	The state of the s	3
Rapporto con PA 2	Ripresa TL 3.1 (PALoc 2)		
Ente responsabile	Cantone		the state of the s
Altri Enti coinvolti	Comuni	Landy In the Control of the Control	4
Orizzonte di realizzazione	Inizio dei lavori: 2023 Entrata in servizio: 2026	Grad	
Priorità	В	0	A
Grado di avanzamento	X 1 2	Comuni di Loc	arno e Ascona

Costi e finanziamento			
Totale costi (IVA esclusa)	CHF 5'560'000		
	X Confederazione in ambito PA		
	Confederazione in altri ambiti		
Ente finanziatore	X Cantone		
Ente inializatore	X Agglomerato (CIT)		
	Comune		
	Terzi		



Descrizione

Realizzazione di una passerella ciclopedonale di collegamento tra le due sponde della Maggia nel delta, tra i quartieri residenziali di Locarno (Via G. Canevascini) e Ascona (Via Muraccio).

L'opportunità di creare un terzo punto di attraversamento ciclopedonale della Maggia tra Ascona e Locarno) è in perfetta sintonia con lo scenario auspicato. Inoltre i delta (su entrambe le sponde) è interessato da un grande potenziale di sviluppo per i prossimi anni. La nuova passerella completa la raggiungibilità tra le due sponde della Maggia in maniera ottimale.

La misura, già prevista nel PALoc 2 in lista B, è riproposta nel PALoc 3 in lista B.

Opportunità per l'agglomerato

- favorire il più possibile la mobilità pedonale e ciclabile nell'agglomerato, risanando i punti critici dell'asse a lago migliorandone l'attrattività
- il legame naturale e storico tra il lago e gli abitati dell'agglomerato è rafforzato.

Benefici per l'agglomerato

CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto		
- la raggiungibilità e l'accessibilità tra Locarno e Ascona migliorano sensibilmente, promuovendo lo sviluppo di una rete di collegamenti densa e capillare.		
- la durata, ma soprattutto l'attrattività degli spostamenti utilitari effettuati a piedi o in bicicletta, migliorano sensibilmente (maggiore attrattività). La nuova passerella induce più utenti ad usufruire di tale percorso per gli spostamenti casa-lavoro e casa-scuola e per lo svago, rispetto alla situazione attuale.		
- la passerella permette di aumentare l'attrattività dei collegamenti ciclabili e pedonali tra Locarno e Ascona grazie alla maggiore capillarità e connettività. L'effetto cesura del fiume Maggia diminuisce.		
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti		
 la misura permette di aumentare le superfici pubbliche riservate al traffico pedonale e ciclistico, migliorando al contempo la fruibilità e qualità degli spazi pubblici. il concetto di asse di collegamento e di transizione a lago già sviluppato nel PALoc 2 si concretizza in un comparto molto importante per tutto l'agglomerato. 		
CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:	
- la misura comporta un importante aumento della sicurezza per la mobilità pedonale e ciclabile, tramite la realizzazione di un percorso separato dal traffico veicolare (passerella ciclo-pedonale).	significativo	
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:	
- la misura comporta una riduzione delle emissioni ambientali.		

Fattibilità

La fattibilità è data.

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore:

La misura è conforme agli indirizzi delle schede R/M2 Agglomerato del Locarnese e M10 Mobilità lenta.

Necessità di aggiornamento del PD:

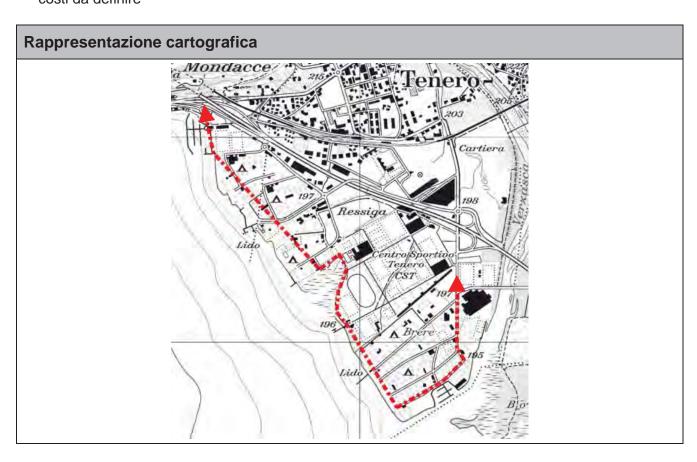
Misura conforme al PD: nessun aggiornamento necessario (scheda DA).

Scadenzario per l'inoltro del progetto di massima	
Spiegazioni e approfondimenti	

Asse di collegamento e di transizione a lago: nuovo collegamento pedonale a Minusio-Tenero				Codice ARE: 5113.2.054	Codice PA: ML 3.2	
Pacchetto di misure						
Correlazione con altre misure		P 9.2			4-1-1	
Rapporto con PA 2	Ripresa TL 3.2 (PALoc 2)					
Ente responsabile		Comuni di Minusio e Tenero- Contra				
Altri Enti coinvolti		Cantone		7		
Orizzonte di realizzazione		> 2026		Gra		
Priorità	С				Com	: -1:-
Grado di avanzamento	1 2			uni di: enero-Contra		

Costi e finanziamento		
Totale costi (IVA esclusa)	CHF*	
	X Confederazione in ambito PA	
	Confederazione in altri ambiti	
Ente finanziatore	X Cantone	
Ente imanziatore	Agglomerato (CIT)	
	X Comuni	
	Terzi	

^{*} costi da definire



Descrizione

La misura prevede un nuovo collegamento pedonale lungo la riva del lago tra Minusio-Mappo e Tenero, quale continuità con la passeggiata esistente lungo la riva del lago tra Locarno e Minusio-Mappo. Questo nuovo collegamento pedonale consente di migliorare il contatto con la riva del lago per i pedoni. La misura, già prevista nel PALoc 2 in lista B, è riproposta nel PALoc 3 in C.

Opportunità per l'agglomerato

- favorire il più possibile la mobilità lenta nell'agglomerato, risanando i punti critici dell'asse a lago migliorandone l'attrattività
- il legame naturale e storico tra il lago e gli abitati dell'agglomerato è rafforzato

Benefici per l'agglomerato

CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto		
- la qualità della rete del traffico lento (mobilità pedonale) in un'area attrattiva (riva lago) viene migliorata tramite un nuovo tratto di percorso pedonale.		
- il collegamento pedonale a lago permette di aumentare l'attrattività dei collegamenti pedonali tra Minusio e Tenero grazie alla maggiore capillarità e connettività.		
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:	
 la misura permette di aumentare le superfici pubbliche riservate al traffico pedonale e ciclistico, migliorando al contempo la fruibilità e qualità degli spazi pubblici; il concetto di asse di collegamento e di transizione a lago già sviluppato nel PALoc 2 si concretizza in un comparto attrattivo per tutto l'agglomerato; la misura completa e aumenta le superfici accessibili al lago per la mobilità lenta, con un netto profitto per lo svago di prossimità per gli abitanti e i visitatori dell'agglomerato. 		
CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:	
- la misura comporta un aumento della sicurezza per la mobilità pedonale tramite la realizzazione di un percorso separato dal traffico veicolare.	significativo	
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:	
- la misura comporta una riduzione delle emissioni ambientali.	sufficiente	

Fattibilità

Misura da approfondire (in attesa studio preliminare)

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore:

La misura è conforme agli indirizzi delle schede R/M2 Agglomerato del Locarnese, P7 Laghi e rive lacustri e R9 Svago di prossimità.

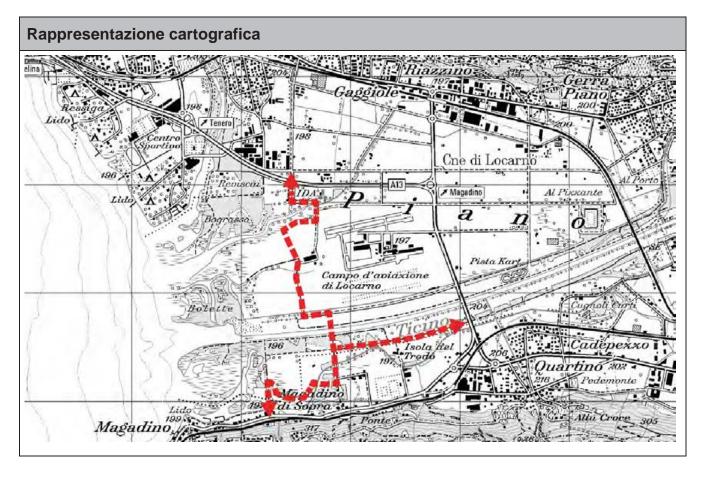
Necessità di aggiornamento del PD:

Misura conforme al PD: nessun aggiornamento necessario (misura DA).

Scadenzario per l'inoltro del progetto di massima		
Spiegazioni e approfondimenti		

Completamento e pedonale: nuovo o Gambarogno (Mag passerella sul fium	Codice ARE:	Codice PA: ML 5.1	
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	P 9.2, ML 8.1		4
Rapporto con PA 2	Ripresa TL 5.1 (PALoc 2)		
Ente responsabile	Cantone	L. L.	
Altri Enti coinvolti	Comuni		
Orizzonte di realizzazione	Inizio dei lavori: 2019 Entrata in servizio: 2022		
Priorità	Α		ordola, Locarno
Grado di avanzamento	1 X 2	e Gaml	oarogno

Costi e finanziamento			
Totale costi (IVA esclusa)	CHF 9'450'000		
	X Confederazione in ambito PA		
	Confederazione in altri ambiti		
Ente finanziatore	X Cantone		
Ente inializatore	X Agglomerato (CIT)		
	Comune		
	Terzi		



Descrizione

Realizzazione di un percorso ciclopedonale tra il Gambarogno e la parte dell'agglomerato sulla sponda destra del Piano di Magadino, transitando accanto a due aree sensibili di natura assai diversa: le Bolle di Magadino da un lato, l'aeroporto di Locarno dall'altro.

La misura permette di collegare il Gambarogno al polo dell'agglomerato in modo "diverso" rispetto alla situazione attuale (transito lungo il marciapiede ciclo-pedonale unilaterale dell'asse viario principale (A> 30'000 veicoli/giorno TGM), garantendo un piacevole e sicuro spostamento, a contatto con la natura. Si tratta di un percorso di collegamento e di attraversamento di un'area di svago di prossimità dell'agglomerato, con funziona sia utilitaria sia di svago.

Il tracciato è già consolidato nel PUC del Parco del Piano di Magadino.

La misura assume pure una valenza importante a livello di spostamenti utilitari, tra il Gambarogno e le zone produttive e scolastiche di Gordola e l'area suburbana e centrale dell'agglomerato del Locarnese.

La misura, già prevista nel PALoc 2 in lista C, è ora riproposta nel PALoc 3 in lista A.

Opportunità per l'agglomerato

L'opportunità consiste nel favorire il più possibile la mobilità ciclo-pedonale all'interno della corona dell'agglomerato, risanando i punti critici della rete e migliorando l'attrattività dei percorsi.

Benefici per l'agglomerato

CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto		
 la misura permette di aumentare l'attrattività degli spostamenti pedonali e ciclabili, sia pendolari (spostamenti utilitari) sia per il tempo libero (spostamenti di svago); si tratta del completamento di un "tassello mancante" che migliora il collegamento tra la sponda destra e sinistra del fiume Ticino, unendo le due fasce del Piano di Magadino, allacciando di fatto il Gambarogno alla sponda destra del Lago Maggiore e di conseguenza al polo dell'agglomerato. con la presente misura si migliora la sicurezza lungo il percorso e si completa/estende l'attuale rete 		
di mobilità lenta, con un elevato potenziale di utenza. - l'attrattività degli spostamenti utilitari effettuati a piedi o in bicicletta migliora sensibilmente. La nuova sistemazione induce quindi più utenti ad usufruire di tale percorso per gli spostamenti casalavoro, casa-scuola e per lo svago, rispetto alla situazione attuale.		
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti		
- il concetto di asse di collegamento e di transizione a lago già sviluppato nel PALoc 2 si concretizza in un comparto attrattivo per tutto l'agglomerato; - la misura completa e aumenta le superfici accessibili al lago per la mobilità lenta, con un netto profitto per lo svago di prossimità per gli abitanti e i visitatori dell'agglomerato.		
CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:	
 la misura comporta un importante aumento della sicurezza per la mobilità pedonale e ciclabile, tramite la sistemazione di un percorso separato dal traffico veicolare; ad oggi l'unico percorso percorribile a piedi e in bicicletta si trova lungo il marciapiede ciclopedonale unilaterale dell'asse viario principale attarversato quotidianamente da oltre 30'000 veicoli (TGM); la convivenza tra pedoni e ciclisti è difficoltosa, come pure quella tra ML e TIM; tramite il nuovo percorso dedicato alla ML si evita il transito obbligato lungo l'asse principale. 	significativo	

ſ	CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
	- la misura comporta una significativa riduzione delle emissioni ambientali e del consumo di risorse.	significativo

Fattibilità

La fattibilità è stata approfondita ai sensi della norma SIA 103 e in base alle "Linee guida cantonali per la Priorizzazione delle misure. Criteri per l'esame e l'eventuale inserimento in lista A, B e C", con un grado di precisione dei costi +/- 30%.

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore:

La misura è conforme agli indirizzi delle schede R/M2 Agglomerato del Locarnese e M10 Mobilità lenta.

Necessità di aggiornamento del PD:

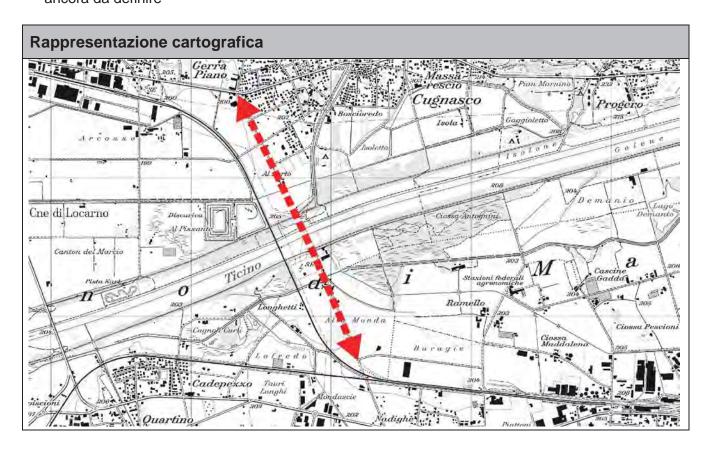
Misura conforme al PD: nessun aggiornamento necessario (scheda DA).

Scadenzario per l'inoltro del progetto di massima	
Spiegazioni e approfondimenti	

ciclo-pedonale: Monda/Contone	Completamento e messa in sicurezza rete ciclo-pedonale: Cugnasco-Gerra - Alla Monda/Contone, con nuova passerella sul fiume Ticino		Codice PA: ML 5.2
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	ML 5.3		4
Rapporto con PA 2 Ripresa TL 5.2 (PALoc 2)			
Ente responsabile	Cantone		
Altri Enti coinvolti Comuni			1
Orizzonte di realizzazione	> 2026	Gran	
Priorità	С		gnasco-Gerra,
Grado di avanzamento	1 2	Locarno, G	ambarogno

Costi e finanziamento		
Totale costi (IVA esclusa)	CHF*	
	X Confederazione in ambito PA	
	Confederazione in altri ambiti	
Ente finanziatore	X Cantone	
Ente inianziatore	X Agglomerato (CIT)	
	Comune	
	Terzi	

^{*} ancora da definire



Descrizione

Realizzare un percorso ciclopedonale (a carattere misto, sia per gli spostamenti utilitari che per gli spostamenti del tempo libero) tra la sponda destra e la sponda sinistra del Piano di Magadino, in un'area relativamente centrale del Piano. La misura prevede la realizzazione di una nuova passerella, elemento giustificato, in quanto le alternative di attraversamento del Ticino distano a 5 km l'una dall'altra. La realizzazione di questo percorso, con una nuova passerella, è un elemento assai importante per favorire la raggiungibilità e quindi la permeabilità del Parco del Piano di Magadino.

La misura, già prevista nel PALoc 2 in lista C, è mantenuta nel PALoc 3 in lista C.

Opportunità per l'agglomerato

L'opportunità consiste nel favorire il più possibile la mobilità ciclo-pedonale all'interno della corona dell'agglomerato, risanando i punti critici della rete e migliorando l'attrattività dei percorsi.

Benefici per l'agglomerato

CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto		
 la misura permette di aumentare l'attrattività degli spostamenti pedonali e ciclabili, sia pendolari (spostamenti utilitari) sia per il tempo libero (spostamenti di svago); si tratta del completamento di un "tassello mancante" che migliora il collegamento tra la sponda destra e sinistra del fiume Ticino, unendo le due fasce del Piano di Magadino, tra Cugnasco-Gerra e Contone. 	· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	
- con la presente misura si migliora la sicurezza lungo il percorso e si completa/estende l'attuale rete di mobilità lenta, con un elevato potenziale di utenza.	significativo	
- l'attrattività degli spostamenti utilitari effettuati a piedi o in bicicletta migliora sensibilmente. La nuova sistemazione induce quindi più utenti ad usufruire di tale percorso per gli spostamenti casalavoro, casa-scuola e per lo svago, rispetto alla situazione attuale.		
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:	
- la misura completa e aumenta le superfici dedicate alla mobilità lenta, con un netto profitto per lo svago di prossimità (Parco del Piano di Magadino) sia per gli abitanti, sia per i visitatori dell'agglomerato.	sufficiente	
CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:	
- la misura comporta un importante aumento della sicurezza per la mobilità pedonale e ciclabile, tramite la sistemazione di un percorso separato dal traffico veicolare.	significativo	
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:	
- la misura comporta una significativa riduzione delle emissioni ambientali e del consumo di risorse.	significativo	
ta misara comporta una digrimicativa nadzione delle cimesioni ambientali e dei concumo di nocice.		

Fattibilità

In attesa avvio studio di fattibilità.

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore:

La misura è conforme agli indirizzi delle schede R/M2 Agglomerato del Locarnese e M10 Mobilità lenta.

Necessità di aggiornamento del PD: Misura conforme al PD: nessun aggiornamento necessario (scheda DA).
Scadenzario per l'inoltro del progetto di massima
Spiegazioni e approfondimenti



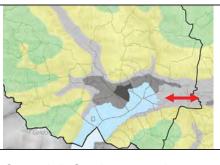
Completamento e messa in sicurezza rete ciclo-pedonale: Cadepezzo - Cadenazzo lungo la ferrovia

Codice ARE:

Codice PA:

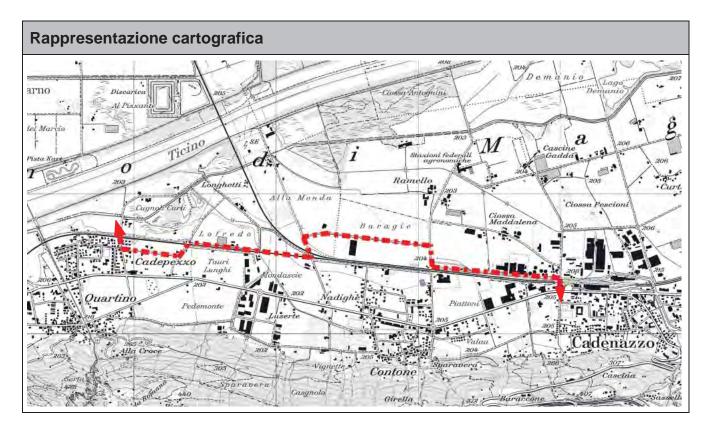
ML 5.3

Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	ML 5.2		
Rapporto con PA 2	Ripresa TL 5.3 (PALoc 2)		
Ente responsabile	Cantone		
Altri Enti coinvolti	Comuni		
Orizzonte di realizzazione	> 2026		
Priorità	С		
Grado di avanzamento	1 2		



Costi e finanziamento		
Totale costi (IVA esclusa)	CHF*	
	Χ	Confederazione in ambito PA
		Confederazione in altri ambiti
Ente finanziatore	Χ	Cantone
Ente inializatore	Χ	Agglomerato (CIT)
		Comune
		Terzi

^{*} ancora da definire



Descrizione

Completamento del percorso ciclopedonale per gli spostamenti utilitari tra Cadepezzo/Quartino e Cadenazzo lungo il tracciato della ferrovia FFS.

Un tracciato "diretto" lungo la ferrovia permette di spostarsi rapidamente. Inoltre questo percorso permette di allacciarsi con l'agglomerato del Bellinzonese (PAB) tramite il percorso lungo i binari tra Cadenazzo - Giubiasco - Bellinzona. La continuità tra i paesi dei due agglomerati è necessaria anche in termini di spostamenti rapidi (utilitari), oltre a quelli più periferici o dedicati allo svago.

La misura è legata al concetto di raddoppio del binario FFS tra Cadenazzo e Contone-Cadepezzo

La misura, già prevista nel PALoc 2 in lista C, è proposta nel PALoc 3 in lista C.

Opportunità per l'agglomerato

L'opportunità consiste nel favorire il più possibile la mobilità ciclo-pedonale all'interno della corona dell'agglomerato, risanando i punti critici della rete e migliorando l'attrattività dei percorsi.

Benefici per l'agglomerato

CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto		
 - la misura permette di aumentare l'attrattività degli spostamenti pedonali e ciclabili, in particolare quelli pendolari (spostamenti utilitari) ma anche per quelli per il tempo libero (spostamenti di svago); - si tratta del completamento tra Cadepezzo/Quartino e la fermata FFS di Cadenazzo di un percorso per la mobilità lenta lungo la ferrovia, che favorisce un collegamento diretto dei due agglomerati sopracenerini, estendendosi dal Locarnese al Bellinzonese. 		
- con la presente misura si migliora la sicurezza lungo il percorso e si completa/estende l'attuale rete di mobilità lenta, con un elevato potenziale di utenza.		
- l'attrattività degli spostamenti utilitari effettuati con la mobilità lenta migliora sensibilmente. La nuova sistemazione induce quindi più utenti ad usufruire di tale percorso per gli spostamenti casalavoro, casa-scuola e per lo svago, rispetto alla situazione attuale.		
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:	
- la misura completa e aumenta le superfici dedicate alla mobilità lenta, con un netto profitto anche per per lo svago di prossimità (accesso al Parco del Piano di Magadino e alle fermate ferroviarie nel perimetro del PAB) sia per gli abitanti, sia per i visitatori dell'agglomerato.	sufficiente	
	Effetto:	
CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Enello.	
CE 3: aumento della sicurezza del traffico - la misura comporta un importante aumento della sicurezza per la mobilità pedonale e ciclabile, tramite la sistemazione di un percorso separato dal traffico veicolare.	significativo	
- la misura comporta un importante aumento della sicurezza per la mobilità pedonale e ciclabile,		

Fattibilità

In attesa avvio studio di fattibilità/opportunità. Misura legata al concetto del raddoppio dei binari FFS.

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore:

La misura è conforme agli indirizzi delle schede R/M2 Agglomerato del Locarnese e M10 Mobilità lenta.

Necessità di aggiornamento del PD:

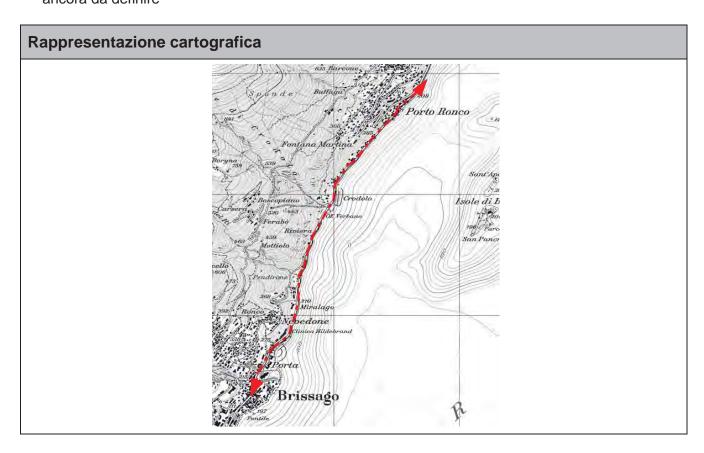
Misura conforme al PD: nessun aggiornamento necessario (scheda DA).

Scadenzario per l'inoltro del progetto	di massima	
Spiegazioni e approfondimenti		
Spiegazioni e approfondimenti		

	pletamento e messa in sicurezza rete -pedonale: Brissago - Porto Ronco		Codice ARE:	Codice PA: ML 5.5
Pacchetto di misure				
Correlazione con altre misure				4
Rapporto con PA 2	Ripresa TL 5.5 (PALoc 2)			
Ente responsabile	Cantone			A COLOR
Altri Enti coinvolti	Comuni		Santa Arramatical Control of the Con	E E
Orizzonte di realizzazione	> 2026		Grido	
Priorità	С		Comercial Date	nanca a Danas
Grado di avanzamento	1	2		ssago e Ronco cona

Costi e finanziamento		
Totale costi (IVA esclusa)	CHF*	
	X Confederazione in ambito PA	
	Confederazione in altri ambiti	
Ente finanziatore	X Cantone	
Ente inianziatore	X Agglomerato (CIT)	
	Comune	
	Terzi	

^{*} ancora da definire



Descrizione

Messa in sicurezza collegamenti pedonali / ciclabili . Realizzazione di nuovi marciapiedi ciclabili e/o correzione ed adeguamento locale del tracciato stradale attuale onde mettere in sicurezza il collegamento pedonale e ciclabile lungo la tratta Porto Ronco - Brissago

La misura, già prevista nel PALoc 2 in lista C, è stata adattata (estesa) ed è mantenuta nel PALoc 3 in lista C.

Opportunità per l'agglomerato

La misura, oltre a conferire maggiore sicurezza a tutti gli utenti, favorisce gli spostamenti pedonali e ciclabili su tratte potenzialmente interessanti per il traffico lento (spostamenti utilitari). Grazie alla messa in atto di questi interventi è in effetti possibile offrire un grado di sicurezza sufficiente (sicuramente migliore rispetto allo stato attuale) e rendere maggiormente attrattivo lo spostamento ciclabile/pedonale all'interno dell'agglomerato.

Questo intervento, nel suo complesso, risponde in modo adeguato alle esigenze di messa in sicurezza e promozione della mobilità lenta all'interno dei Comuni ubicati ai margini dell'agglomerato, già evidenziate a livello di analisi dello stato attuale.

Benefici per l'agglomerato

CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	
- la qualità della rete del traffico lento in un'area attrattiva (vicinanza riva lago) viene migliorata tramite la messa in sicurezza della tratta compresa tra Brissago e Porto Ronco.	significativo
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
 la misura permette di aumentare le superfici pubbliche riservate al traffico lento, in particolare quelle destinate al traffico ciclistico, migliorando al contempo la fruibilità e la qualità degli spazi pubblici; il concetto di asse di collegamento e di transizione a lago già sviluppato nel PALoc 2 si concretizza in un comparto attrattivo dell'agglomerato; la misura completa e aumenta le superfici accessibili al lago per la mobilità lenta, con un netto profitto per lo svago di prossimità per gli abitanti e i visitatori dell'agglomerato. 	sufficiente
CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
- la misura comporta un aumento della sicurezza per la mobilità lenta tramite la realizzazione di un percorso pedonale/ciclabile separato dal traffico veicolare.	significativo
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
- la misura comporta una riduzione delle emissioni ambientali.	sufficiente

Fattibilità

In attesa avvio studio di fattibilità.

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore:

La misura è conforme agli indirizzi delle schede R/M2 Agglomerato del Locarnese, M10 Mobilità lenta e P7 Laghi e rive lacustri.

Necessità di aggiornamento del PD: Misura conforme al PD: nessun aggiornamento necessario (scheda DA).
Scadenzario per l'inoltro del progetto di massima
Spiegazioni e approfondimenti



Promozione della mobilità combinata TP su gomma/mobilità lenta: Bike & Ride (B+R) presso le principali fermate TP e attrattori Codice ARE: 5113.2.034

5113.2.025

Codice PA:

ML 6

Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	ML 15		
Rapporto con PA 2	Ripresa TL 6 e TP 1 (PALoc 2)		
Ente responsabile	Comuni		
Altri Enti coinvolti	Cantone		
Orizzonte di realizzazione	Inizio dei lavori: 2019 Entrata in servizio: 2020		
Priorità	Α		
Grado di avanzamento	X 1 2		



Comuni di: Locarno, Losone, Ascona, Muralto, Minusio, Gambarogno

Costi e finanziamento	
Totale costi (IVA esclusa)	CHF 330'000
Ente finanziatore	X Confederazione in ambito PA
	Confederazione in altri ambiti
	X Cantone
Ente imanziatore	X Agglomerato (CIT)
	X Comune
	Terzi

Rappresentazione grafica



Descrizione della misura

Descrizione

Nelle (principali) fermate del TP (urbano e regionale) e in altri punti strategici vengono realizzate delle infrastrutture di parcheggi per cicli (B+R: *Bike and Ride*), onde favorire l'interscambio tra bici-bus / bici-treno (spostamenti utilitari). Una valida offerta di posteggi per cicli presso le fermate del TP aumenta l'attrattiva sia l'utilizzo del traffico lento che del trasporto pubblico. Grazie a infrastrutture di parcheggio

che garantiscono sicurezza, l'ultimo km effettuato con la bicicletta è reso fattibile e invitante. Tale misura ha potenzialmente successo sul fondovalle: nelle aree pianeggianti o con leggere pendenze.

La definizione delle fermate TP in cui la misura è applicabile è di competenza dei Comuni.

La misura, già prevista nel PALoc 2 in lista B, è ora ripresa nel PALoc 3 in lista A.

Opportunità per l'agglomerato

Le fermate bus offrono un potenziale di clientela molto elevato. Il bus è il mezzo principale in termini di trasporto pubblico, in particolare in prospettiva dell'esercizio di riorganizzazione e potenziamento del servizio TP urbano nel Locarnese pianificato per l'orizzonte apertura della galleria di base AlpTransit Monte Ceneri. In queste fermate si mettono a disposizione dei parcheggi B+R. Una valida offerta di posteggi per cicli presso gli attrattori aumenta sia l'utilizzo del traffico lento che del trasporto pubblico.

Benefici per l'agglomerato

CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
- la rete di mobilità lenta assume un ruolo importante per gli spostamenti utilitari, quale primo/ultimo segmento di spostamento in abbinamento al trasporto pubblico.	
- l'offerta di posteggi per cicli sicuri e attrattivi, distribuita sul territorio in diverse ubicazioni strategiche e facilmente raggiungibili, favorisce l'interscambio modale (treno + bicicletta, bus + bicicletta, bicicletta + spostamento a piedi).	significativo
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
- l'installazione di posteggi per cicli sicuri, di qualità e facilmente accessibili, presso le fermate TP, limita lo stazionamento "selvaggio" di biciclette nello spazio pubblico nei pressi di tali fermate, migliorando il decoro e l'ordine generale.	sufficiente
CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
- la misura comporta un importante aumento della sicurezza per la mobilità ciclabile, tramite la realizzazione di posteggi per cicli sicuri e protetti contro atti di vandalismo, furto, ecc.	significativo
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
- la misura comporta una riduzione delle emissioni ambientali.	sufficiente

Fattibilità

A livello di impostazione preliminare sono oggetto di intervento le seguenti fermate:

- stazione FFS Locarno-Muralto
- fermata TILO di Minusio
- Piazza Grande / Largo F. Zorzi, Locarno
- Piazza Castello, Locarno
- Arbigo, Losone
- nodo d'interscambio Via Ferrera/Via al Pascolo, Ascona
- nodo importante del TP S. Nazzaro

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore:

La misura è conforme agli indirizzi della scheda R/M2 Agglomerato del Locarnese.

Necessità di aggiornamento del	PD:
--------------------------------	-----

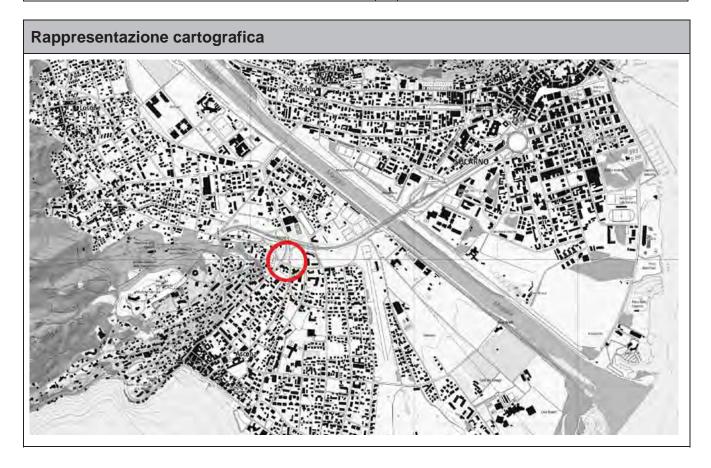
La misura non necessita un consolidamento nel PD: nessun aggiornamento necessario.

Scadenzario per l'inoltro del progetto di massima

Spiegazioni e approfondimenti

Verifica idoneità passaggi pedonali svincolo S. Materno - Ascona		Codice ARE: 5113.2.012	Codice PA: ML 7
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	IN 2, IN 6.3, TIM 21.3	The state of the s	7
Rapporto con PA 2	Ripresa INF 7 (PALoc 2)	Ripresa INF 7 (PALoc 2)	
Ente responsabile	Comune		the state of the s
Altri Enti coinvolti	Cantone	Landy and the	· L
Orizzonte di realizzazione	Inizio dei lavori: 2023 Entrata in servizio: 2026		
Priorità	В	0	-l: A
Grado di avanzamento	1 X 2	Comune	di Ascona

Costi e finanziamento		
Totale costi (IVA esclusa)	CHF 1'115'000	
	X Confederazione in ambito PA	
	Confederazione in altri ambiti	
Ente finanziatore	X Cantone	
	Agglomerato (CIT)	
	X Comune	
	Terzi	



Descrizione

Riorganizzazione della rete di mobilità lenta allo svincolo S. Materno dell'A13 con l'obiettivo di migliorare le condizioni di sicurezza.

La misura prevede la realizzazione di un sottopasso ciclabile-pedonale lungo la direttrice del percorso locale Losone - Ascona - Locarno, evitando l'attraversamento in superficie di importanti assi di traffico (Via Buona Mano, Viale Monte Verità, nodo A13 S. Materno).

La misura, già prevista nel PALoc 2 come misura infrastrutturale in lista B, è mantenuta nel PALoc 3 in lista B come misura di mobilità lenta.

Opportunità per l'agglomerato

Tale misura permette di migliorare le condizioni di mobilità della rete ciclabile pedonale locale, favorisce un riordino generale della rete viaria in entrata/uscita da Ascona, come pure riduce i conflitti con il TIM al nodo di S. Materno; parallelamente questa sistemazione agevola e favorisce il passaggio del nodo da parte di pedoni e ciclisti.

Questo intervento, nel suo complesso, risponde in modo adeguato alle esigenze di miglioramento della sicurezza e della gestione dei flussi di ML, già evidenziate a livello di analisi dello stato attuale.

Benefici per l'agglomerato

CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
 la sicurezza della percorribilità pedonale in un importante comparto dell'agglomerato viene migliorata, grazie alla verifica dell'idoneità dei passaggi pedonali allo svincolo del S. Materno ad Ascona e al loro risanamento; grazie alla riorganizzazione spaziale e funzionale, si favorisce un miglioramento della qualità e dell'attrattività della rete di mobilità lenta. 	significativo
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
 grazie a questa misura si promuove un miglioramento per il traffico pedonale agli incroci (fasi di semaforo verde); grazie all'attraversamento facilitato, si riduce l'effetto cesura di lunghi assi di traffico molto frequentati. 	sufficiente
CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
- la verifica e il relativo risanamento di un comparto soggetto ad alta incidentalità (punti critici) per la mobilità lenta permette di garantire sicurezza negli attraversamenti di strade molto frequentate negli orari di punta.	significativo
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
- la misura comporta una riduzione delle emissioni ambientali.	sufficiente

Fattibilità

La fattibilità è stata approfondita ai sensi della norma SIA 103 e in base alle "Linee guida cantonali per la Priorizzazione delle misure. Criteri per l'esame e l'eventuale inserimento in lista A, B e C", con un grado di precisione dei costi +/- 30%.

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore:

Spiegazioni e approfondimenti

La misura è conforme agli indirizzi della scheda R/M2 Agglomerato del Locarnese.

Necessità di aggiornamento del PD:

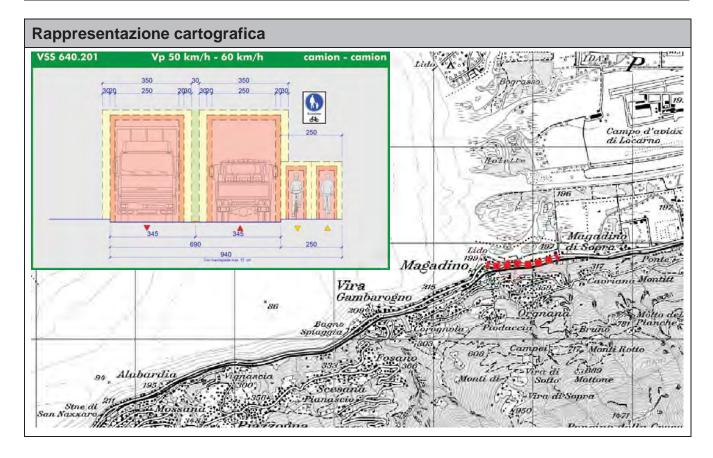
La misura non necessita un consolidamento nel PD: nessun aggiornamento necessario.

Scadenzario per l'inoltro del progetto di massima	

Commissione intercomunale dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia, Dipartimento del territorio

Completamento e messa in sicurezza rete ciclo-pedonale: asse del Gambarogno, segmento Traversa della Pepa - Magadino			Codice ARE: 5113.2.010	Codice PA: ML 8.1			
Pacchetto di misure							
Correlazione con altre misure	MI	L 5.1, ML 8.2	- N	1L 8.6			
Rapporto con PA 2 Ripresa INF 5 (PALoc 2)			Loc 2)				
Ente responsabile Comune		omune				the state of the s	
Altri Enti coinvolti Cantor		antone			Landy and the	4	
Orizzonte di realizzazione		izio dei lavori ntrata in servi			Toma (
Priorità A			Comune di Gambarogno				
Grado di avanzamento		1	Χ	2	Containe and	Jambarogno -	

Costi e finanziamento		
Totale costi (IVA esclusa)	CHF 1'520'000	
	X Confederazione in ambito PA	
	Confederazione in altri ambiti	
Ente finanziatore	Cantone	
Ente inianziatore	Agglomerato (CIT)	
	X Comune	
	Terzi	



Descrizione

Messa in sicurezza collegamenti pedonali / ciclabili a favore degli spostamenti utilitari.

Realizzazione di nuovi marciapiedi ciclabili e/o correzione ed adeguamento locale del tracciato stradale attuale onde mettere in sicurezza il collegamento pedonale e ciclabile lungo la tratta della litoranea del Gambarogno in zona Magadino: segmento Traversa della Pepa - Magadino

Tale misura prevede l'allargamento del marciapiede attuale lato lago a 2.50 metri. Tale misura è coerente con la misura INF 4 del PALoc 2 (in fase di realizzazione).

La misura, già prevista nel PALoc 2 in lista B, è ora posta nel PALoc 3 in lista A.

Opportunità per l'agglomerato

La misura, oltre a conferire maggiore sicurezza a tutti gli utenti, favorisce gli spostamenti pedonali e ciclabili su tratte potenzialmente interessanti per il traffico lento (spostamenti utilitari).

Grazie alla messa in atto di questi interventi è in effetti possibile offrire un grado di sicurezza sufficiente (sicuramente migliore rispetto allo stato attuale) e rendere maggiormente attrattivo lo spostamento ciclabile/pedonale all'interno dell'agglomerato.

Questo intervento, nel suo complesso, risponde in modo adeguato alle esigenze di messa in sicurezza e promozione della mobilità lenta all'interno dei Comuni ubicati ai margini dell'agglomerato, già evidenziate a livello di analisi dello stato attuale.

Benefici per l'agglomerato

CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:	
- la raggiungibilità e l'accessibilità verso il Gambarogno per il traffico lento migliorano sensibilmente tramite misure concrete di messa in sicurezza sviluppati a tappe, promuovendo lo sviluppo di una rete di collegamenti continua.	significativo	
- la messa in sicurezza dei collegamenti pedonali/ciclabili tra la Traversa della Pepa e Magadino induce più utenti ad usufruire di tale percorso per gli spostamenti casa-lavoro e casa-scuola e per lo svago, rispetto alla situazione attuale.	orgini od 170	
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:	
- la misura permette di aumentare le superfici pubbliche riservate al traffico pedonale e ciclistico.	sufficiente	
CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:	
- la misura comporta un importante aumento della sicurezza per la mobilità pedonale e ciclabile, tramite la realizzazione di un percorso separato dal traffico veicolare.	significativo	
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:	
- la misura comporta una riduzione delle emissioni ambientali.	sufficiente	

Fattibilità

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore:

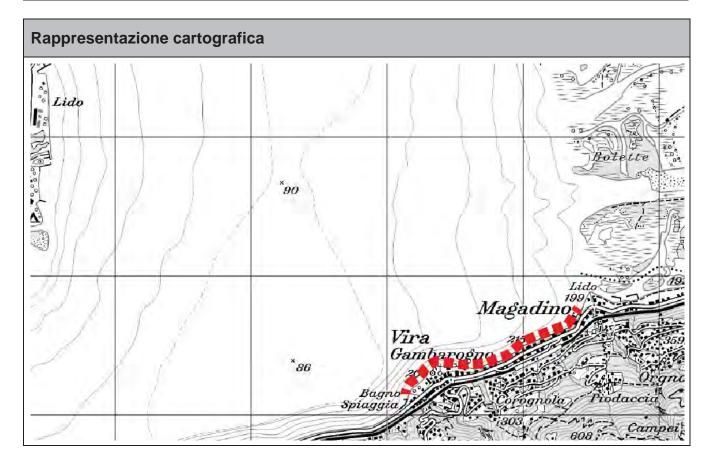
La misura è conforme agli indirizzi delle schede R/M2 Agglomerato del Locarnese e M10 Mobilità lenta.

Necessità di aggiornamento del PD:

La misura non necessita un consolidamento nel PD: nessun aggiornamento necessario.

ciclo-pedonale:	Completamento e messa in sicurezza rete ciclo-pedonale: asse del Gambarogno, segmento Magadino - Vira			Codice PA: ML 8.2
Pacchetto di misure				
Correlazione con altre misure	on altre misure ML 8.1, ML 8.3 - ML 8.6			5
Rapporto con PA 2	Ripresa INF 5 (PALoc 2)			
Ente responsabile	Comune			
Altri Enti coinvolti	Cantone		L E	
Orizzonte di realizzazione	te di realizzazione Inizio dei lavori: 2023 Entrata in servizio: 2026			
Priorità B			Comune di Comboragno	
Grado di avanzamento	1 X	2	Comune di Gambarogno	

Costi e finanziamento		
Totale costi (IVA esclusa)	CHF 9'260'000	
	X Confederazione in ambito PA	
	Confederazione in altri ambiti	
Ente finanziatore	X Cantone	
Ente inializatore	X Agglomerato (CIT)	
	X Comune	
	Terzi	



Descrizione

Messa in sicurezza collegamenti pedonali / ciclabili a favore degli spostamenti utilitari e di svago.

La misura prevede la realizzazione di un tratto di passeggiata lungo la riva del lago, tra Magadino (zona Municipio) e il nucleo di Vira (scuole) - **segmento Magadino - Vira**

La misura, già prevista nel PALoc 2 in lista B, è ora riproposta nel PALoc 3 in lista B.

Opportunità per l'agglomerato

La misura, oltre a conferire maggiore sicurezza a tutti gli utenti, favorisce gli spostamenti pedonali e ciclabili su tratte potenzialmente interessanti per il traffico lento (spostamenti utilitari).

Grazie alla messa in atto di questi interventi è in effetti possibile offrire un grado di sicurezza sufficiente (sicuramente migliore rispetto allo stato attuale) e rendere maggiormente attrattivo lo spostamento ciclabile/pedonale all'interno dell'agglomerato.

Questo intervento, nel suo complesso, risponde in modo adeguato alle esigenze di messa in sicurezza e promozione della mobilità lenta all'interno dei Comuni ubicati ai margini dell'agglomerato, già evidenziate a livello di analisi dello stato attuale.

Benefici per l'agglomerato

CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	
 la raggiungibilità e l'accessibilità verso il Gambarogno per il traffico lento migliorano sensibilmente tramite misure concrete di messa in sicurezza sviluppati a tappe, promuovendo lo sviluppo di una rete di collegamenti continua. la messa in sicurezza dei collegamenti pedonali/ciclabili, tramite una passeggiata a lago, tra Magadino e Vira induce più utenti ad usufruire di tale percorso per gli spostamenti casa-lavoro e casa-scuola e per lo svago, rispetto alla situazione attuale. 	significativo
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
- la misura permette di aumentare le superfici pubbliche riservate al traffico pedonale e ciclistico, come pure la qualità in generale degli spazi pubblici.	sufficiente
CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
 la misura comporta un importante aumento della sicurezza per la mobilità pedonale e ciclabile, tramite la realizzazione di un percorso separato dal traffico veicolare. 	significativo
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
- la misura comporta una riduzione delle emissioni ambientali.	sufficiente

Fattibilità

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore:

La misura è conforme agli indirizzi delle schede R/M2 Agglomerato del Locarnese, M10 Mobilità lenta e P7 Laghi e rive lacustri.

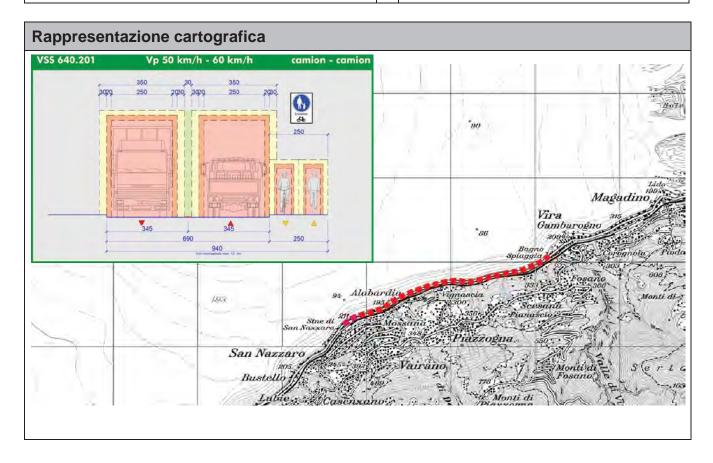
Necessità di aggiornamento del PD:

Misura conforme al PD: nessun aggiornamento necessario (scheda e misura DA).

Scadenzario per l'inoltro del progetto di massima	
Spiegazioni e approfondimenti	

	e messa in sicurezza rete asse del Gambarogno, S. Nazzaro	Codice ARE: 5113.2.010	Codice PA: ML 8.3	
Pacchetto di misure				
Correlazione con altre misure	ML 8.1, ML 8.2, ML 8.4 - ML 8.6		4-1-1	
Rapporto con PA 2	Ripresa INF 5 (PALoc 2)			
Ente responsabile Cantone			The state of the s	
Altri Enti coinvolti	Comune	4		
Orizzonte di realizzazione	> 2026	- Commander of the Comm		
Priorità	riorità C		Comune di Comparagno	
Grado di avanzamento	1 X 2	Comune di Gambarogno		

Costi e finanziamento		
Totale costi (IVA esclusa)	CHF 4'300'000	
	X Confederazione in ambito PA	
	Confederazione in altri ambiti	
Ente finanziatore	X Cantone	
Line illializiatore	X Agglomerato (CIT)	
	Comune	
	Terzi	



Descrizione

Messa in sicurezza collegamenti pedonali / ciclabili a favore degli spostamenti utilitari.

Realizzazione di nuovi marciapiedi ciclabili e/o correzione ed adeguamento locale del tracciato stradale attuale onde mettere in sicurezza il collegamento pedonale e ciclabile lungo la tratta della litoranea del Gambarogno, segmento Vira (bagno spiaggia) e S. Nazzaro (nodo TP)

Tale misura prevede l'allargamento del marciapiede attuale lato lago a 2.50 metri.

La misura, già prevista nel PALoc 2 in lista B, è ora posta nel PALoc 3 in lista C (giustificazione dovuta a una realizzazione a tappe in base alla pianificazione finanziaria del percorso).

Opportunità per l'agglomerato

La misura, oltre a conferire maggiore sicurezza a tutti gli utenti, favorisce gli spostamenti pedonali e ciclabili su tratte potenzialmente interessanti per il traffico lento (spostamenti utilitari).

Grazie alla messa in atto di questi interventi è in effetti possibile offrire un grado di sicurezza sufficiente (sicuramente migliore rispetto allo stato attuale) e rendere maggiormente attrattivo lo spostamento ciclabile/pedonale all'interno dell'agglomerato.

Questo intervento, nel suo complesso, risponde in modo adeguato alle esigenze di messa in sicurezza e promozione della mobilità lenta all'interno dei Comuni ubicati ai margini dell'agglomerato, già evidenziate a livello di analisi dello stato attuale.

Benefici per l'agglomerato

CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto		
- la raggiungibilità e l'accessibilità verso il Gambarogno per il traffico lento migliorano sensibilmente tramite misure concrete di messa in sicurezza sviluppati a tappe, promuovendo lo sviluppo di una rete di collegamenti continua.	significativo	
- la messa in sicurezza dei collegamenti pedonali/ciclabili tra il bagno spiaggia di Vira e il nodo TP di S. Nazzaro induce più utenti ad usufruire di tale percorso per gli spostamenti casa-lavoro e casa-scuola e per lo svago, rispetto alla situazione attuale.		
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:	
- la misura permette di aumentare le superfici pubbliche riservate al traffico pedonale e ciclistico.	sufficiente	
CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:	
- la misura comporta un importante aumento della sicurezza per la mobilità pedonale e ciclabile, tramite la realizzazione di un percorso separato dal traffico veicolare.	significativo	
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:	
- la misura comporta una riduzione delle emissioni ambientali.	sufficiente	

Fattibilità

Situazione nel Piano direttore cantonale

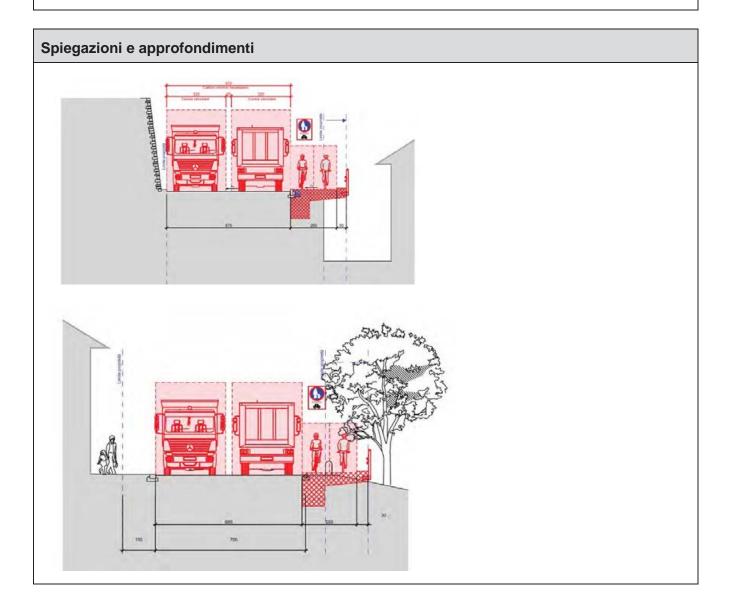
Conformità con il PD in vigore:

La misura è conforme agli indirizzi delle schede R/M2 Agglomerato del Locarnese, M10 Mobilità lenta e P7 Laghi e rive lacustri.

Necessità di aggiornamento del PD:

Misura conforme al PD: nessun aggiornamento necessario (scheda e misura DA).

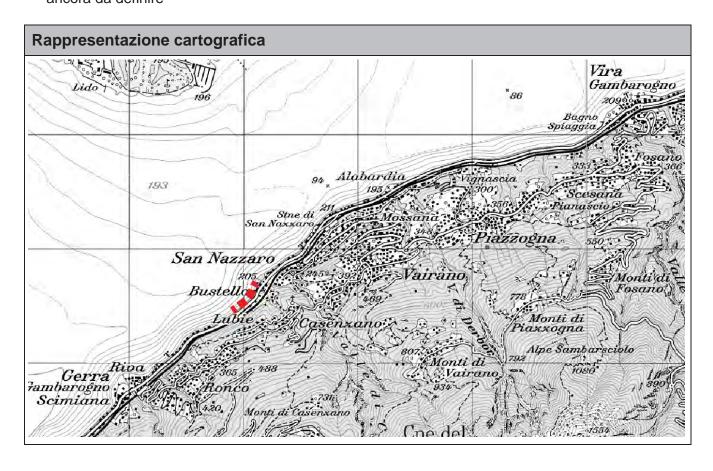
Scadenzario per l'inoltro del progetto di massima



Completamento ciclo-pedonale: segmento S. Naz	Codice ARE: 5113.2.010	Codice PA: ML 8.4		
Pacchetto di misure				
Correlazione con altre misure	elazione con altre misure ML 8.1 - ML 8.3, ML 8.5 - ML 8.6		4	
Rapporto con PA 2 Ripresa INF 5 (PALoc 2)				
Ente responsabile	Comune			
Altri Enti coinvolti	Cantone	Landy In the Control of the Control		
Orizzonte di realizzazione	ne > 2026			
Priorità C		Comune di Gambarogno		
Grado di avanzamento X 1 2				

Costi e finanziamento			
Totale costi (IVA esclusa)	CHF*		
	X Confederazione in ambito PA		
	Confederazione in altri ambiti		
Ente finanziatore	X Cantone		
Ente finanziatore	X Agglomerato (CIT)		
	Comune		
	Terzi		

^{*} ancora da definire



Descrizione

Messa in sicurezza collegamenti pedonali / ciclabili a favore degli spostamenti utilitari e di svago.

La misura prevede la realizzazione di un tratto di passeggiata lungo la riva del lago, tra il **porto Bustello** di S. Nazzaro e il Porto Gambarogno (zona Sass di Sciatt).

La misura, già prevista nel PALoc 2 in lista B, è ora riproposta nel PALoc 3 in lista C (giustificazione dovuta a una realizzazione a tappe in base alla pianificazione finanziaria del percorso).

Opportunità per l'agglomerato

La misura, oltre a conferire maggiore sicurezza a tutti gli utenti, favorisce gli spostamenti pedonali e ciclabili su tratte potenzialmente interessanti per il traffico lento (spostamenti utilitari).

Grazie alla messa in atto di questi interventi è in effetti possibile offrire un grado di sicurezza sufficiente (sicuramente migliore rispetto allo stato attuale) e rendere maggiormente attrattivo lo spostamento ciclabile/pedonale all'interno dell'agglomerato.

Questo intervento, nel suo complesso, risponde in modo adeguato alle esigenze di messa in sicurezza e promozione della mobilità lenta all'interno dei Comuni ubicati ai margini dell'agglomerato, già evidenziate a livello di analisi dello stato attuale.

Benefici per l'agglomerato

CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:		
- la raggiungibilità e l'accessibilità verso il Gambarogno per il traffico lento migliorano sensibilmente tramite misure concrete di messa in sicurezza sviluppati a tappe, promuovendo lo sviluppo di una rete di collegamenti continua.			
- la messa in sicurezza dei collegamenti pedonali/ciclabili, tramite una passeggiata a lago, tra S. Nazzaro (Porto Bustello) e il Porto Gambarogno (zona Sass di Sciatt) induce più utenti ad usufruire di tale percorso per gli spostamenti casa-lavoro e casa-scuola e per lo svago, rispetto alla situazione attuale.			
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:		
- la misura permette di aumentare le superfici pubbliche riservate al traffico pedonale e ciclistico, come pure la qualità in generale degli spazi pubblici.	sufficiente		
CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:		
- la misura comporta un importante aumento della sicurezza per la mobilità pedonale e ciclabile, tramite la realizzazione di un percorso separato dal traffico veicolare.	significativo		
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:		
- la misura comporta una riduzione delle emissioni ambientali.	sufficiente		

Fattibilità

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore:

La misura è conforme agli indirizzi delle schede R/M2 Agglomerato del Locarnese, M10 Mobilità lenta e P7 Laghi e rive lacustri.

Necessità di aggiornamento del PD:

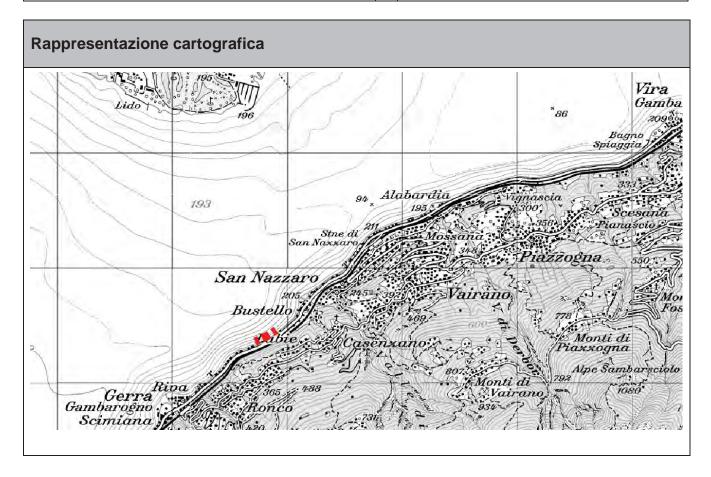
La misura non necessita un consolidamento nel PD: nessun aggiornamento necessario.

Scadenzario per l'inoltro del progetto di massima	

Spiegazioni e approfondimenti

Completamento e messa in sicurezza rete ciclo-pedonale: asse del Gambarogno, segmento Porto Gambarogno				Codice ARE: 5113.2.010	Codice PA: ML 8.5	
Pacchetto di misure						
Correlazione con altre misure ML 8.1 - ML 8.4, ML 8.6			4-1			
Rapporto con PA 2 Ripresa INF 5 (PALoc 2)						
Ente responsabile	te responsabile Comune					
Altri Enti coinvolti	Cantone		4	E E		
Orizzonte di realizzazione	Inizio dei lavori: 2019 Entrata in servizio: 2022		Green			
Priorità	Α		Comune di Gambarogno			
Grado di avanzamento	1 X 2		Comune di V	Gambarogno		

Costi e finanziamento			
Totale costi (IVA esclusa)	CHF 280'000		
	X Confederazione in ambito PA		
	Confederazione in altri ambiti		
Ente finanziatore	X Cantone		
Ente imanziatore	X Agglomerato (CIT)		
	Comune		
	Terzi		



Descrizione

Messa in sicurezza collegamenti pedonali / ciclabili a favore degli spostamenti utilitari e di svago.

La misura prevede la realizzazione di un breve tratto di passeggiata a lago presso il **Porto Gambarogno** (misura inserita nel Piano particolareggiato del Porto Gambarogno).

La misura, già prevista nel PALoc 2 in lista B, è ora posta nel PALoc 3 in lista A.

Opportunità per l'agglomerato

La misura, oltre a conferire maggiore sicurezza a tutti gli utenti, favorisce gli spostamenti pedonali e ciclabili su tratte potenzialmente interessanti per il traffico lento (spostamenti utilitari).

Grazie alla messa in atto di questi interventi è in effetti possibile offrire un grado di sicurezza sufficiente (sicuramente migliore rispetto allo stato attuale) e rendere maggiormente attrattivo lo spostamento ciclabile/pedonale all'interno dell'agglomerato.

Questo intervento, nel suo complesso, risponde in modo adeguato alle esigenze di messa in sicurezza e promozione della mobilità lenta all'interno dei Comuni ubicati ai margini dell'agglomerato, già evidenziate a livello di analisi dello stato attuale.

Benefici per l'agglomerato

CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto			
- la raggiungibilità e l'accessibilità verso il Gambarogno per il traffico lento migliorano sensibilmente tramite misure concrete di messa in sicurezza sviluppati a tappe, promuovendo lo sviluppo di una rete di collegamenti continua.			
- la messa in sicurezza dei collegamenti pedonali/ciclabili, tramite un breve tratto di passeggiata a lago presso il Porto Gambarogno (zona Sass di Sciatt) induce più utenti ad usufruire di tale percorso per gli spostamenti casa-lavoro e casa-scuola e per lo svago, rispetto alla situazione attuale.	significativo		
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti			
- la misura permette di aumentare le superfici pubbliche riservate al traffico pedonale e ciclistico, come pure la qualità in generale degli spazi pubblici.	sufficiente		
CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:		
- la misura comporta un importante aumento della sicurezza per la mobilità pedonale e ciclabile, tramite la realizzazione di un percorso separato dal traffico veicolare.	significativo		
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse			
- la misura comporta una riduzione delle emissioni ambientali.			

Fattibilità

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore:

La misura è conforme agli indirizzi delle schede R/M2 Agglomerato del Locarnese, M10 Mobilità lenta e P7 Laghi e rive lacustri.

Necessità di aggiornamento del PD:

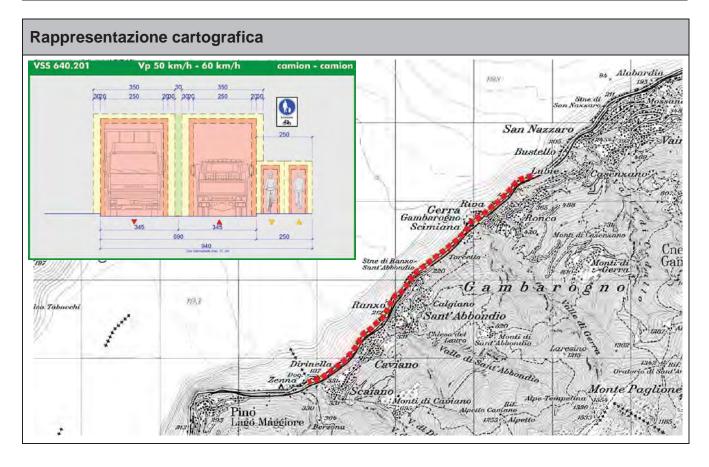
Scadenzario per l'inoltro del progetto di massima

La misura non necessita un consolidamento nel PD: nessun aggiornamento necessario.

Spiegazioni e approfondimenti		

Completamento ciclo-pedonale: segmento Porto	Codice ARE: 5113.2.010	Codice PA:		
Pacchetto di misure				
Correlazione con altre misure ML 8.1 - ML 8.5		The second	7	
Rapporto con PA 2 Ripresa INF 5 (PALoc 2)				
Ente responsabile Cantone				
Altri Enti coinvolti Comune		San David Control	4	
Orizzonte di realizzazione	ione > 2026			
Priorità	С	Comune di 0	Gambarogno	
Grado di avanzamento	1 X 2	Comune ar	Sambarogno	

Costi e finanziamento	
Totale costi (IVA esclusa)	CHF 6'500'000
	X Confederazione in ambito PA
	Confederazione in altri ambiti
Ente finanziatore	X Cantone
Ente imanziatore	X Agglomerato (CIT)
	Comune
	Terzi



Descrizione

Messa in sicurezza collegamenti pedonali / ciclabili a favore degli spostamenti utilitari.

Realizzazione di nuovi marciapiedi ciclabili e/o correzione ed adeguamento locale del tracciato stradale attuale onde mettere in sicurezza il collegamento pedonale e ciclabile lungo la tratta della litoranea del Gambarogno - segmento Porto Gambarogno - Dirinella (confine Ticino/Lombardia).

Tale misura prevede l'allargamento del marciapiede attuale lato lago a 2.50 metri. La misura non è applicabile in attraversamento di nuclei storici.

La misura, già prevista nel PALoc 2 in lista B, è ora posta nel PALoc 3 in lista C (giustificazione dovuta a una realizzazione a tappe in base alla pianificazione finanziaria del percorso).

Opportunità per l'agglomerato

La misura, oltre a conferire maggiore sicurezza a tutti gli utenti, favorisce gli spostamenti pedonali e ciclabili su tratte potenzialmente interessanti per il traffico lento (spostamenti utilitari).

Grazie alla messa in atto di questi interventi è in effetti possibile offrire un grado di sicurezza sufficiente (sicuramente migliore rispetto allo stato attuale) e rendere maggiormente attrattivo lo spostamento ciclabile/pedonale all'interno dell'agglomerato.

Questo intervento, nel suo complesso, risponde in modo adeguato alle esigenze di messa in sicurezza e promozione della mobilità lenta all'interno dei Comuni ubicati ai margini dell'agglomerato, già evidenziate a livello di analisi dello stato attuale.

Benefici per l'agglomerato

CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto		
- la raggiungibilità e l'accessibilità verso il Gambarogno per il traffico lento migliorano sensibilmente tramite misure concrete di messa in sicurezza sviluppati a tappe, promuovendo lo sviluppo di una rete di collegamenti continua.	significativo	
- la messa in sicurezza dei collegamenti pedonali/ciclabili tra il Porto Gambarogno (zona Sass di Sciatt) e Dirinella (Confine Ticino/Lombardia) induce più utenti ad usufruire di tale percorso per gli spostamenti casa-lavoro e casa-scuola e per lo svago, rispetto alla situazione attuale.		
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:	
- la misura permette di aumentare le superfici pubbliche riservate al traffico pedonale e ciclistico.	sufficiente	
CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:	
- la misura comporta un importante aumento della sicurezza per la mobilità pedonale e ciclabile, tramite la realizzazione di un percorso separato dal traffico veicolare.	significativo	
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:	
- la misura comporta una riduzione delle emissioni ambientali.	sufficiente	
- la misura comporta una nuuzione delle emissioni ambientali.	Suniciente	

Fattibilità

Situazione nel Piano direttore cantonale

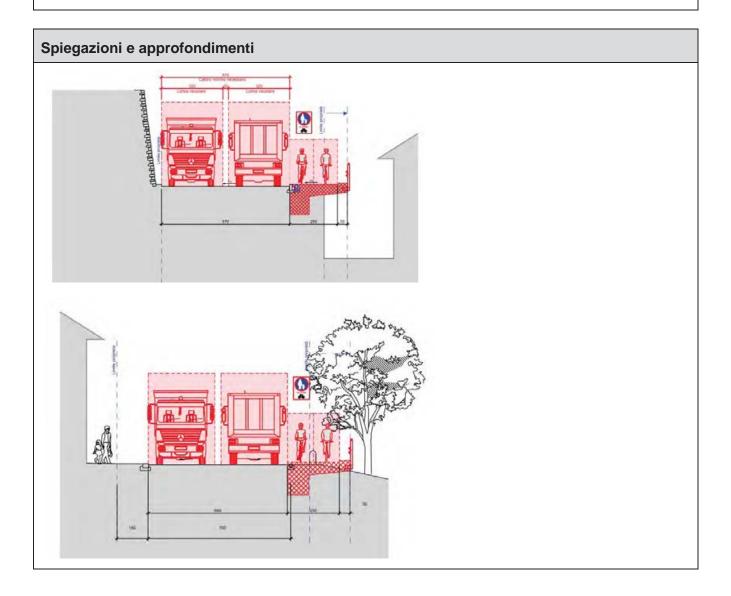
Conformità con il PD in vigore:

La misura è conforme agli indirizzi delle schede R/M2 Agglomerato del Locarnese, M10 Mobilità lenta e P7 Laghi e rive lacustri.

Necessità di aggiornamento del PD:

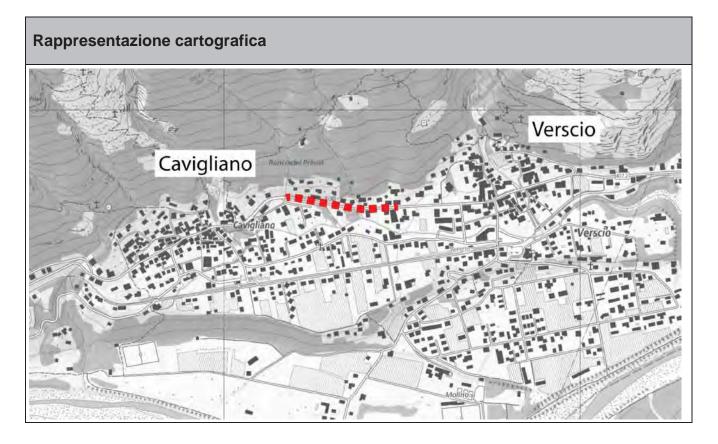
Misura conforme al PD: nessun aggiornamento necessario (scheda e misura DA).

Scadenzario per l'inoltro del progetto di massima



Completamento e messa in sicurezza rete ciclo-pedonale: Terre di Pedemonte, marciapiede Verscio - Cavigliano				Codice ARE:	Codice PA: ML 9	
Pacchetto di misure						
Correlazione con altre misure			4			
Rapporto con PA 2 Nuova misura PALoc 3						
Ente responsabile	ile Comune			The state of the s		
Altri Enti coinvolti	Cantone		Sandy Carrier	Z Z		
Orizzonte di realizzazione	Inizio dei lavori: 2019 Entrata in servizio: 2022		Grido			
Priorità	Α		Comune di Terre di Pedemonte			
Grado di avanzamento	1 X 2		Containe di Terr	e di Fedemonie		

Costi e finanziamento			
Totale costi (IVA esclusa)	CHF 815'000		
	X Confederazione in ambito PA		
	Confederazione in altri ambiti		
Ente finanziatore	X Cantone		
Ente finanziatore	Agglomerato (CIT)		
	X Comune		
	Terzi		



Descrizione

Completamento marciapiede lungo la strada cantonale tra i nuclei di Verscio e Cavigliano

Opportunità per l'agglomerato

- favorire il più possibile la mobilità pedonale nell'agglomerato, risanando i punti critici lungo la strada cantonale

Benefici per l'agglomerato

CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
 la qualità della rete del traffico lento in un'area residenziale della fascia periurbana viene migliorata, tramite la realizzazione di un tratto di marciapiede (pedonale) tra i nuclei di Verscio e Cavigliano, nel Comune di Terre di Pedemonte; la connettività interna nel Comune tra le sezioni di Verscio e Cavigliano migliora sensibilmente (aumento della capillarità e della sicurezza della rete di mobilità lenta). 	significativo
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
- la misura permette di aumentare le superfici pubbliche riservate al traffico lento, in particolare quelle destinate ai pedoni, migliorando al contempo la fruibilità e la qualità degli spazi pubblici.	sufficiente
CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
- la misura comporta un aumento della sicurezza per la mobilità pedonale tramite la realizzazione di un tratto di marciapiede separato dal traffico veicolare.	significativo
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
- la misura comporta una riduzione delle emissioni ambientali.	sufficiente

Fattibilità

La fattibilità è stata approfondita ai sensi della norma SIA 103 e in base alle "Linee guida cantonali per la Priorizzazione delle misure. Criteri per l'esame e l'eventuale inserimento in lista A, B e C", con un grado di precisione dei costi +/- 30%.

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore:

La misura è conforme agli indirizzi delle schede R/M2 Agglomerato del Locarnese e M10 Mobilità lenta.

Necessità di aggiornamento del PD:

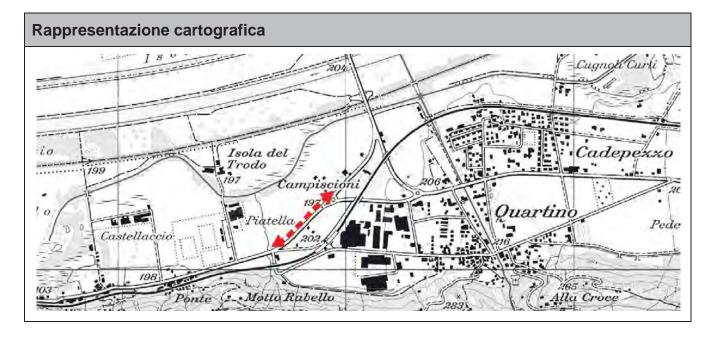
La misura non necessita un consolidamento nel PD: nessun aggiornamento necessario.

Scadenzario per l'inoltro del progetto di massima

Spiegazioni e approfondimenti	

Completamento ciclo-pedonale: marciapiede cic	Codice ARE:	Codice PA: ML 10	
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			4
Rapporto con PA 2 Nuova misura PALoc 3			
Ente responsabile Cantone			And the state of t
Altri Enti coinvolti Comune		Sandy Commence	1
Orizzonte di realizzazione	> 2026	Grand	
Priorità	С	Comune di (Gambarogno
Grado di avanzamento	1 X 2	Containe and	Sambarogno

Costi e finanziamento	
Totale costi (IVA esclusa)	CHF 930'000
	X Confederazione in ambito PA
	Confederazione in altri ambiti
Ente finanziatore	X Cantone
Ente inializatore	X Agglomerato (CIT)
	Comune
	Terzi



Descrizione

Completamento marciapiede ciclopedonale in località Quartino (zona Campiscioni)

Opportunità per l'agglomerato

- favorire il più possibile la mobilità pedonale e ciclabile nell'agglomerato, risanando i punti critici della rete e migliorandone l'attrattività
- la rete ciclabile viene estesa e completata, allargandone il bacino di utenza e la raggiungibilità dei poli di attrazione (Gambarogno, Quartino, Contone)

Benefici per l'agglomerato

CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
- la raggiungibilità e l'accessibilità verso il Gambarogno per il traffico lento migliorano sensibilmente tramite misure concrete di messa in sicurezza sviluppati a tappe, promuovendo lo sviluppo di una rete di collegamenti continua; '- la messa in sicurezza dei collegamenti pedonali/ciclabili a Quartino (zona Campiscioni) induce più utenti ad usufruire di tale percorso per gli spostamenti casa-lavoro e casa-scuola e per lo svago, rispetto alla situazione attuale	significativo
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
- la misura permette di aumentare le superfici pubbliche riservate al traffico pedonale e ciclistico.	sufficiente
CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
- la misura comporta un importante aumento della sicurezza per la mobilità pedonale e ciclabile, tramite la realizzazione di un percorso separato dal traffico veicolare.	sufficiente
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
- la misura comporta una riduzione delle emissioni ambientali.	sufficiente

Fattibilità

La fattibilità è stata approfondita ai sensi della norma SIA 103 e in base alle "Linee guida cantonali per la Priorizzazione delle misure. Criteri per l'esame e l'eventuale inserimento in lista A, B e C", con un grado di precisione dei costi +/- 30%.

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore:

La misura è conforme agli indirizzi delle schede R/M2 Agglomerato del Locarnese e M10 Mobilità lenta.

Necessità di aggiornamento del PD:

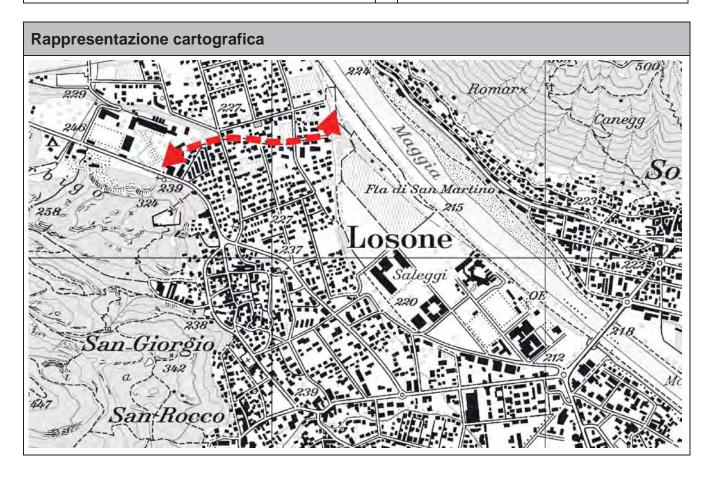
Misura conforme al PD: nessun aggiornamento necessario (scheda DA).

Scadenzario per l'inoltro del progetto di massima

Spiegazioni e approfondimenti

Completamento e messa in sicurezza rete ciclo-pedonale: Losone, zona Arbigo - ciclopista sull'argine di sponda destra del fiume Maggia (ex ferrata)			Codice ARE:	Codice PA: ML 11.1		
Pacchetto di misure						
Correlazione con altre misure		ML 11.2				4
Rapporto con PA 2		Nuova misura PALoc 3				
Ente responsabile		Comune			the state of the s	
Altri Enti coinvolti		Cantone		A TURNING TO A	4	
Orizzonte di realizzazione Inizio dei lavori: 2019 Entrata in servizio: 2022			Grado			
Priorità A		Comune di Losone				
Grado di avanzamento	1 X 2		Contaile	ui Lusuiic		

Costi e finanziamento	
Totale costi (IVA esclusa)	CHF 365'000
	X Confederazione in ambito PA
	Confederazione in altri ambiti
Ente finanziatore	Cantone
Ente imanziatore	Agglomerato (CIT)
	X Comune
	Terzi



Descrizione

L'intervento consiste nella realizzazione di un collegamento ciclabile tra la zona di Arbigo e la ciclopista sull'argine di sponda destra del fiume Maggia (ex ferrata).

Opportunità per l'agglomerato

- favorire il più possibile la mobilità pedonale e ciclabile nell'agglomerato, risanando i punti critici dell'asse (zona argine) e migliorandone l'attrattività
- la rete ciclabile viene estesa e completata, allargandone il bacino di utenza e la raggiungibilità dei poli di attrazione (fermate TP, scuole, posti di lavoro, commerci, aree svago, ...)

Benefici per l'agglomerato

CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
- l'accessibilità e la percorribilità per la mobilità lenta nel Comune di Losone, nell'area suburbana dell'agglomerato, migliorano sensibilmente, promuovendo lo sviluppo di una rete di collegamenti densa e continua. L'attrattività ma soprattutto la sicurezza degli spostamenti utilitari effettuati in bicicletta, migliorano sensibilmente (minor durata e maggiore qualità del percorso). La sistemazione di un percorso ciclabile lungo lo storico tracciato della ex ferrata induce più utenti ad usufruire della bicicletta per gli spostamenti casa-lavoro e casa-scuola e per lo svago, rispetto alla situazione attuale.	significativo
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
- la misura permette di aumentare le superfici pubbliche riservate al traffico pedonale e ciclistico (ex tracciato di una via ferrata per il trasporto di pietre), migliorando al contempo la fruibilità e la qualità degli spazi pubblici.	sufficiente
CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
- la misura comporta un importante aumento della sicurezza per la mobilità pedonale e ciclabile, tramite la realizzazione di un percorso separato dal traffico veicolare.	significativo
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
- la misura comporta una riduzione delle emissioni ambientali.	sufficiente

Fattibilità

La fattibilità è stata approfondita ai sensi della norma SIA 103 e in base alle "Linee guida cantonali per la Priorizzazione delle misure. Criteri per l'esame e l'eventuale inserimento in lista A, B e C", con un grado di precisione dei costi +/- 30%.

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore:

La misura è conforme agli indirizzi delle schede R/M2 Agglomerato del Locarnese e M10 Mobilità lenta.

Necessità di aggiornamento del PD:

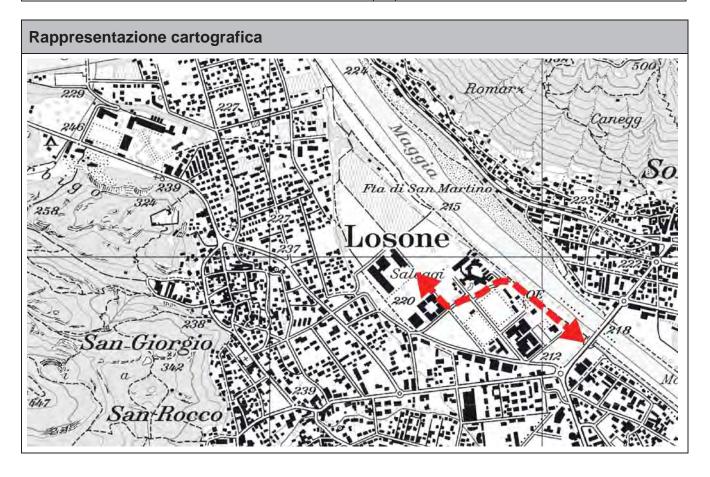
La misura non necessita un consolidamento nel PD: nessun aggiornamento necessario.

Programma di agglomerato del Locarnese di terza generazione - PALoc 3
Misure *Mobilità*Scadenzario per l'inoltro del progetto di massima

Spiegazioni e approfondimenti		
opiogazioni e approionamienti		

Completamento e messa in sicurezza rete ciclo-pedonale: Losone, Ponte Maggia - Centro scolastico - ciclopista su argine sponda destra del fiume Maggia					Codice ARE:	Codice PA: ML 11.2
Pacchetto di misure						
Correlazione con altre misure ML 11.1					The second	4
Rapporto con PA 2 Nuova misura PALoc 3			oc 3			
Ente responsabile Comune			And the state of t			
Altri Enti coinvolti Cantone				San Day Comment	1	
Orizzonte di realizzazione	e di realizzazione Inizio dei lavori: 2019 Entrata in servizio: 2022		Grad			
Priorità	Α				Comune	di Losone
Grado di avanzamento	1 X 2		Comune di Losone			

Costi e finanziamento	
Totale costi (IVA esclusa)	CHF 740'000
	X Confederazione in ambito PA
	Confederazione in altri ambiti
Ente finanziatore	X Cantone
Ente inianziatore	X Agglomerato (CIT)
	Comune
	Terzi



Descrizione

L'intervento consiste nella modifica del tracciato del percorso ciclabile regionale n° 31 (Bellinzona-Locarno-Vallemaggia), nella tratta tra il Ponte Maggia, il centro scolastico di Losone e la ciclopista sull'argine di sponda destra del fiume Maggia.

Opportunità per l'agglomerato

- favorire il più possibile la mobilità pedonale e ciclabile nell'agglomerato, risanando i punti critici dell'asse (zona argine) e migliorandone l'attrattività
- la rete ciclabile viene estesa e completata, allargandone il bacino di utenza e la raggiungibilità dei poli di attrazione (fermate TP, scuole, posti di lavoro, commerci, aree svago, ...)

Benefici per l'agglomerato

CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
- l'accessibilità e la percorribilità per la mobilità lenta nel Comune di Losone, nell'area suburbana dell'agglomerato, migliorano sensibilmente, promuovendo lo sviluppo di una rete di collegamenti densa e continua. L'attrattività ma soprattutto la sicurezza degli spostamenti utilitari effettuati in bicicletta, migliorano sensibilmente (minor durata e maggiore qualità del percorso). La sistemazione di un breve tratto di percorso ciclabile nei pressi dell'argine del fiume Maggia (tra il Ponte Maggia e il comparto Scuole di Losone (Scuola Media) induce più utenti ad usufruire della bicicletta per gli spostamenti casa-lavoro e casa-scuola e per lo svago, rispetto alla situazione attuale.	significativo
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
- la misura permette di aumentare le superfici pubbliche riservate al traffico pedonale e ciclistico, migliorando al contempo la fruibilità e la qualità degli spazi pubblici.	sufficiente
CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
 tramite la sistemazione / realizzazione di un nuovo tratto di percorso ciclabile, si promuove il risanamento di un punto critico sviluppatosi negli ultimi anni: un breve tratto di argine insommergibile con un calibro molto limitato è situato ad alcuni metri di altezza dal livello dell'argine sommergibile, senza parapetto. L'incrocio tra un pedone e un ciclista o tra ciclista e ciclista è molto difficoltoso. Negli anni si sono manifestati gravi incidenti su questa tratta; la misura comporta inoltre un importante aumento della sicurezza per la mobilità pedonale e ciclabile, tramite la realizzazione di un percorso separato dal traffico veicolare. 	significativo
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
- la misura comporta una riduzione delle emissioni ambientali.	sufficiente

Fattibilità

La fattibilità è stata approfondita ai sensi della norma SIA 103 e in base alle "Linee guida cantonali per la Priorizzazione delle misure. Criteri per l'esame e l'eventuale inserimento in lista A, B e C', con un grado di precisione dei costi +/- 30%.

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore:

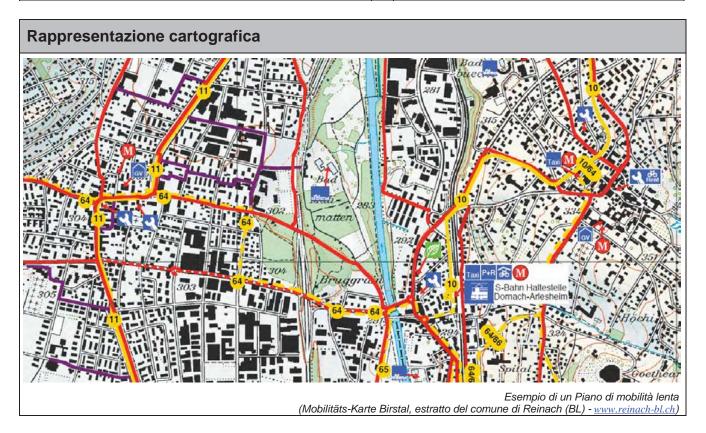
La misura è conforme agli indirizzi delle schede R/M2 Agglomerato del Locarnese e M10 Mobilità lenta.

Necessità di aggiornamento del PD:

La misura non necessita un consolidamento nel PD: nessun aggiornamento necessario.
Scadenzario per l'inoltro del progetto di massima
Spiegazioni e approfondimenti

Concezione di un Piano di mobilità lenta di agglomerato: carta della mobilità sostenibile e progettazione segnaletica (Lista A)			Codice ARE:	Codice PA: ML 12.1
Pacchetto di misure				
Correlazione con altre misure	ML 12.2, ML 16			4
Rapporto con PA 2	Nuova misura PALoc 3			
Ente responsabile	Comuni			the state of the s
Altri Enti coinvolti	Cantone		Continue to the	4
Orizzonte di realizzazione	Inizio dei lavori: 2019 Entrata in servizio: 2022		Gran	
Priorità	A		Comuni di: Gambarogno, Locarno, Cugnasco-Gerra, Lavertezzo, Gordola,	
Grado di avanzamento	X 1	2	Tenero-Contra, N s./Minusio, Minusio Ascona, Ronco s./ Centovalli, Losone,	Avertezzo, Gordola, Mergoscia, Brione o, Muralto, Orselina, Ascona, Brissago, Terre di Pedemonte, o, Maggia e Cevio

Costi e finanziamento	
Totale costi (IVA esclusa)	CHF 95'000
	Confederazione in ambito PA
	Confederazione in altri ambiti
Ente finanziatore	Cantone
Ente inianziatore	Agglomerato (CIT)
	X Comuni interessati
	Terzi



Descrizione

La misura consiste nella "messa in rete" dell'infrastruttura a destinazione della mobilità lenta, su scala di agglomerato, con l'obiettivo di migliorare l'accessibilità e la diffusione della conoscenza di tali infrastrutture fra la popolazione del Locarnese.

Il risultato di questa messa in rete consiste nell'elaborazione di una Carta della mobilità lenta a scala di agglomerato, un piano cartaceo ma soprattutto un piano su supporto digitale costantemente aggiornato (pagina o sito internet) e facilmente accessibile, contenente tutte le informazioni riguardanti le infrastrutture esistenti a beneficio della mobilità lenta, e meglio:

- fermate e linee TP: nome fermata, ubicazione, offerta TP
- posteggi per cicli B+R presso le principali fermate del TP: ubicazione, numero stalli
- posteggi per cicli: ubicazione, numero stalli
- principali attrattori (commercio, amministrazione, istruzione/formazione, sanità, cultura, sport, svago, ...) nell'area centrale dell'agglomerato, nelle aree suburbane e periurbane del fondovalle e della bassa Vallemaggia
- rete di percorsi ciclabili
- postazioni della rete di Bikesharing (cf. ML 15: "Estensione rete Bikesharing nell'agglomerato")
- postazioni Mobility CarSharing
- postazioni di ricarica veicoli elettrici
- (lista non esaustiva, si tratta di una misura evolutiva, in costante aggiornamento)

I Comuni interessati dalla misura sono indicativamente i Comuni dell'area centrale, suburbana e periurbana, il fondovalle della Vallemaggia e le Centovalli, ovvero: Locarno, Muralto, Minusio, Tenero-Contra, Ascona, Ronco s./Ascona, Brissago, Losone, Terre di Pedemonte, Avegno-Gordevio, Maggia, Cevio, Centovalli, Cugnasco-Gerra, Lavertezzo, Gordola, Brione s./Minusio, Orselina, Mergoscia e Gambarogno.

Opportunità per l'agglomerato

L'opportunità per l'agglomerato consiste nella diffusione su scala di agglomerato di informazioni pratiche e semplici per incitare la popolazione a spostarsi per mezzo della mobilità lenta per gli spostamenti quotidiani o per lo svago di prossimità.

Un Piano di mobilità lenta rappresenta un'iniziativa innovatrice a scala ticinese e ben si presta per l'agglomerato del Locarnese, dove la morfologia del territorio (fondovalle) favorisce gli spostamenti a piedi o in bicicletta.

Benefici per l'agglomerato

- la misura è congruente con la strategia settoriale trasporti, lo scenario auspicato e le misure del PALoc 2; essa è un normale complemento alle misure infrastrutturali previste dal PA; - tale misura permette di influenzare la domanda di mobilità tramite il miglioramento dell'offerta di informazione sulle alternative al traffico individuale motorizzato e sulle possibilità di interscambio modale, specie tra mobilità lenta e trasporto pubblico, proponendo soluzioni per il tragitto del cosiddetto "ultimo chilometro"; - oltre alla carta, l'elaborazione di progetti per il miglioramento della segnalazione/segnaletica di percorsi grazie a cartelli e aiuti all'orientamento efficaci facilita la scelta degli itinerari da parte della popolazione non necessariamente avvezza agli spostamenti utilitari a piedi o in bicicletta. - la misura ha valenza regionale e serve tutto l'agglomerato (area centrale, suburbana e periurbana): ha quindi potenzialmente una grande incidenza sul territorio e sulla popolazione

CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
- la misura favorisce gli spostamenti utilitari con la mobilità lenta, in particolare i brevi spostamenti e il cosiddetto "ultimo chilometro", invitando a una "riscoperta" degli spazi pubblici da parte di pedoni e ciclisti, migliorandone la percezione e sviluppando una certa sensibilità alla qualità degli spazi pubblici.	sufficiente
CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
- la misura comporta un importante aumento della sicurezza per la mobilità pedonale e ciclabile, tramite la realizzazione di una carta con indicazioni sui percorsi ideali per la mobilità lenta, i punti critici eventuali, come pure indicazioni sulla conformazione del territorio (salite, discese, attraversamenti importanti, asse stradale molto frequentato, possibilità di interscambio modale, ubicazione atelier di riparazione biciclette,).	significativo
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
- la misura comporta una riduzione delle emissioni ambientali.	sufficiente

Fattibilità

La fattibilità è data.

Situazione nel Piano direttore cantonale

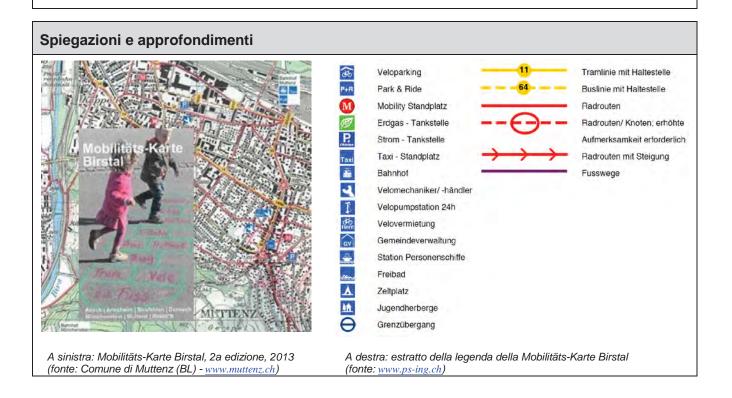
Conformità con il PD in vigore:

La misura è conforme agli indirizzi della scheda R/M2 Agglomerato del Locarnese.

Necessità di aggiornamento del PD:

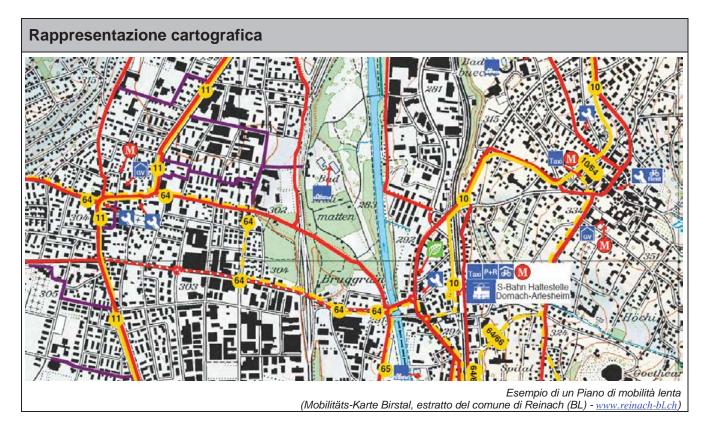
La misura non necessita un consolidamento nel PD: nessun aggiornamento necessario.

Scadenzario per l'inoltro del progetto di massima



Concezione di un Piano di mobilità lenta di agglomerato: implementazione segnaletica (Lista B)			Codice ARE:	Codice PA: ML 12.2		
Pacchetto di misure						
Correlazione con altre misure	ML 12.1, ML 16				The second	4
Rapporto con PA 2	Nuova misura PALoc 3			oc 3		
Ente responsabile	Comuni					the state of the s
Altri Enti coinvolti	Cantone				Santa and a second	4
Orizzonte di realizzazione	Inizio dei lavori: 2023 Entrata in servizio: 2026		Gran			
Priorità	В					oarogno, Locarno, avertezzo, Gordola,
Grado di avanzamento	Х	1		2	Tenero-Contra, N s./Minusio, Minusio Ascona, Ronco s./ Centovalli, Losone,	Mergoscia, Brione , Muralto, Orselina, /Ascona, Brissago, Terre di Pedemonte, , Maggia e Cevio

Costi e finanziamento			
Totale costi (IVA esclusa)	CHF 280'000		
	Confederazione in ambito PA		
	Confederazione in altri ambiti		
Ente finanziatore	Cantone		
Line illianziatore	Agglomerato (CIT)		
	X Comuni interessati		
	Terzi		



Descrizione

La misura consiste nella "messa in rete" dell'infrastruttura a destinazione della mobilità lenta, su scala di agglomerato, con l'obiettivo di migliorare l'accessibilità e la diffusione dell'esistenza di tali infrastrutture fra la popolazione del Locarnese.

Il risultato di questa messa in rete consiste nella realizzazione di misure mirate di segnaletica pedonale e ciclabile a livello di agglomerato, riportando in scala 1:1, cioè sulla rete di mobilità lenta presente sul territorio le segnalazioni ad oggi mancanti o assenti, favorendo una migliore lettura della rete stessa da parte dell'utenza di mobilità lenta, sia quella già esercitata, sia quella potenziale non ancora abituata a tali vettori di spostamento.

Tramite tali interventi di segnaletica pedonale e ciclabile si migliora l'efficacia della Carta della mobilità lenta (Misura ML 12.1).

I Comuni interessati dalla misura sono indicativamente i Comuni dell'area centrale, suburbana e periurbana, il fondovalle della Vallemaggia e le Centovalli, ovvero: Locarno, Muralto, Minusio, Tenero-Contra, Ascona, Ronco s./Ascona, Brissago, Losone, Terre di Pedemonte, Avegno-Gordevio, Maggia, Cevio, Centovalli, Cugnasco-Gerra, Lavertezzo, Gordola, Brione s./Minusio, Orselina, Mergoscia e Gambarogno.

Opportunità per l'agglomerato

L'opportunità per l'agglomerato consiste nella diffusione su scala di agglomerato di informazioni pratiche e semplici per incitare la popolazione a spostarsi per mezzo della mobilità lenta per gli spostamenti quotidiani o per lo svago di prossimità.

Un Piano di mobilità lenta rappresenta un'iniziativa innovatrice a scala ticinese e ben si presta per l'agglomerato del Locarnese, dove la morfologia del territorio (fondovalle) favorisce gli spostamenti a piedi o in bicicletta.

La Carta e la segnaletica scaturiti dal Piano di mobilità lenta sono elementi complementari tra loro. L'opportunità di disporre a corto termine (Carta) e medio termine (segnaletica) di tali interventi rappresenta una grande opportunità di sviluppo e popolarità del traffico lento nell'agglomerato.

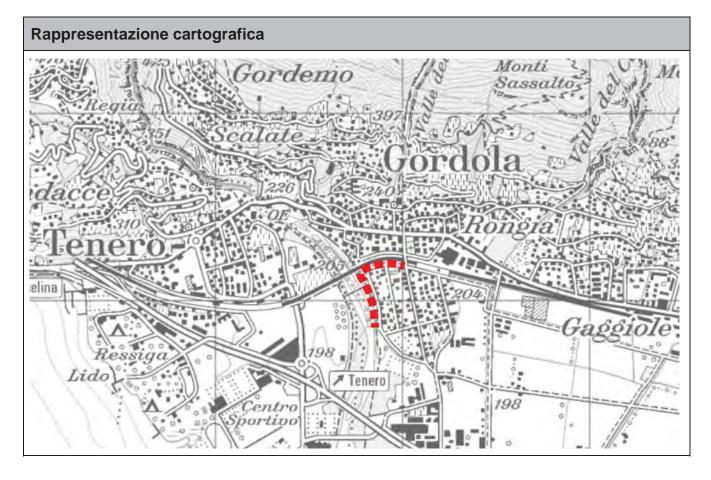
Benefici per l'agglomerato

CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
 la misura è congruente con la strategia settoriale trasporti, lo scenario auspicato e le misure del PALoc 2; essa è un normale complemento alle misure infrastrutturali previste dal PA; tale misura permette di influenzare la domanda di mobilità tramite il miglioramento dell'offerta di informazione sulle alternative al traffico individuale motorizzato e sulle possibilità di interscambio modale, specie tra mobilità lenta e trasporto pubblico, proponendo soluzioni per il tragitto del cosiddetto "ultimo chilometro"; oltre alla carta, l'elaborazione di progetti per il miglioramento della segnalazione/segnaletica di percorsi grazie a cartelli e aiuti all'orientamento efficaci facilita la scelta degli itinerari da parte della popolazione non necessariamente avvezza agli spostamenti utilitari a piedi o in bicicletta. la misura ha valenza regionale e serve tutto l'agglomerato (area centrale, suburbana e periurbana): ha quindi potenzialmente una grande incidenza sul territorio e sulla popolazione 	significativo

CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti Effetto: - la misura favorisce gli spostamenti utilitari con la mobilità lenta, in particolare i brevi spostamenti e il cosiddetto "ultimo chilometro", invitando a una "riscoperta" degli spazi pubblici da parte di pedoni e sufficiente ciclisti, migliorandone la percezione e sviluppando una certa sensibilità alla qualità degli spazi pubblici. CE 3: aumento della sicurezza del traffico Effetto: - la misura comporta un importante aumento della sicurezza per la mobilità pedonale e ciclabile, tramite la realizzazione di segnaletica adeguata (a norma di legge), specifica e di facile lettura da significativo parte dell'utenza. CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse Effetto: - la misura comporta una riduzione delle emissioni ambientali. sufficiente **Fattibilità** La fattibilità è data. Situazione nel Piano direttore cantonale Conformità con il PD in vigore: La misura è conforme agli indirizzi della scheda R/M2 Agglomerato del Locarnese. Necessità di aggiornamento del PD: La misura non necessita un consolidamento nel PD: nessun aggiornamento necessario. Scadenzario per l'inoltro del progetto di massima Spiegazioni e approfondimenti

Completamento e messa in sicurezza rete ciclo-pedonale: Gordola, pista ciclabile Via al Fiume - fermata ferroviaria					Codice ARE:	Codice PA: ML 13
Pacchetto di misure						
Correlazione con altre misure				The second	4	
Rapporto con PA 2	Nuova misura PALoc 3					
Ente responsabile	Comune					the state of the s
Altri Enti coinvolti	Cantone				San Day Comment	4
Orizzonte di realizzazione	Inizio dei lavori: 2019 Entrata in servizio: 2022				Grade	
Priorità	A				Comune	di Gordola
Grado di avanzamento	1 X 2			2	Comune	ui Gordola

Costi e finanziamento			
Totale costi (IVA esclusa)	CHF 370'000		
	X Confederazione in ambito PA		
	Confederazione in altri ambiti		
Ente finanziatore	Cantone		
Ente inializatore	Agglomerato (CIT)		
	X Comune		
	Terzi		



Descrizione

La misura prevede la realizzazione di un tratto di pista ciclabile lungo l'argine sinistro del fiume Verzasca, separato dalla strada (Via al Fiume). Attualmente tale tratto di pista ciclabile non è demarcato sufficientemente e la convivenza traffico lento / traffico individuale motorizzato non è attrattiva (calibro limitato della strada, nessuna protezione dei pedoni e/o dei ciclisti). Il tratto di percorso ciclabile prosegue verso est in direzione della fermata TILO di Gordola.

Si tratta di un breve tratto, alcune centinaia di metri, ma che ha un impatto molto positivo sul completamento e l'estensione della rete ciclabile del Locarnese, aumentandone la capillarità e migliorando l'accessibilità della fermata ferroviaria di Gordola e di conseguenza dei contenuti regionali nei dintorni (SMe di Gordola, centro di formazione SSIC, campo sportivo, Centro commerciale Tenero, ...). Tale intervento potrebbe essere apprezzato anche dai turisti della regione quale interessante alternativa al percorso ciclabile regionale della Vallemaggia (n° 31) il quale transita lungo il ponte dei pomodori (tratta Via alle Gerre / Via alle Brere). L'intervento prevede inoltre un nuovo tratto di pista ciclabile di congiunzione tra la passerella sul fiume Verzasca con la fermata ferroviaria di Gordola, lungo Via al Fiume.

Opportunità per l'agglomerato

- favorire il più possibile la mobilità pedonale e ciclabile nell'agglomerato, risanando i punti critici dell'asse a lago migliorandone l'attrattività
- la rete ciclabile viene estesa, allargandone il bacino di utenza e la raggiungibilità dei poli di attrazione (fermata ferroviaria, scuole, posti di lavoro, commerci, aree svago, ...)

Benefici per l'agglomerato

CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto			
 la misura permette di aumentare l'attrattività degli spostamenti pedonali e ciclabili, in particolare quelli pendolari (spostamenti utilitari) ma anche per quelli per il tempo libero (spostamenti di svago); con la presente misura si migliora la sicurezza lungo il percorso e si completa/estende l'attuale rete di mobilità lenta, con un elevato potenziale di utenza; l'attrattività degli spostamenti utilitari effettuati con la mobilità lenta migliora sensibilmente. La nuova sistemazione induce quindi più utenti ad usufruire di tale percorso per gli spostamenti casalavoro, casa-scuola e per lo svago, rispetto alla situazione attuale (confolitto mobilità lenta / TIM a causa del calibro ristretto della strada); grazie a tale misura si favorisce l'interscambio modale tra mobilità lenta e ferrovia (fermata TILO di Gordola). 	significativo		
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:		
- la misura completa e aumenta le superfici dedicate alla mobilità lenta, con un netto profitto anche per per lo svago di prossimità (accesso al fiume Verzasca) sia per gli abitanti, sia per i visitatori dell'agglomerato.	sufficiente		
CE 3: aumento della sicurezza del traffico			
- la misura comporta un importante aumento della sicurezza per la mobilità pedonale e ciclabile, tramite la sistemazione di un percorso separato dal traffico veicolare.	significativo		

CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risors	e Effetto:
- la misura comporta una riduzione delle emissioni ambientali.	sufficiente

Fattibilità

La fattibilità è stata approfondita ai sensi della norma SIA 103 e in base alle "Linee guida cantonali per la Priorizzazione delle misure. Criteri per l'esame e l'eventuale inserimento in lista A, B e C', con un grado di precisione dei costi +/- 30%.

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore:

La misura è conforme agli indirizzi delle schede R/M2 Agglomerato del Locarnese e M10 Mobilità lenta.

Necessità di aggiornamento del PD:

La misura non necessita un consolidamento nel PD: nessun aggiornamento necessario.

Scadenzario per l'inoltro del progetto di massima
Spiegazioni e approfondimenti

Estensione rete nell'agglomerate	Codice ARE:	Codice PA: ML 15			
Pacchetto di misure					1-1-10
Correlazione con altre misure	ML 6				4
Rapporto con PA 2	Nuova misura PALoc 3				
Ente responsabile	Comuni interessati				
Altri Enti coinvolti	CIT			4	
Orizzonte di realizzazione	Estensione rete Bikesharing prevista dal 2017		Gran		
Priorità	A				o, Muralto, Ascona, Brione s./Minusio,
Grado di avanzamento	1		2	Orselina, Tenero Cugnasco-Gerra, Lav di Pedemonte, Cent	-Contra, Gordola, rertezzo (Piano), Terre tovalli, Gambarogno, rna, Onsernone

Costi e finanziamento	
Totale costi (IVA esclusa)	CHF*
	Confederazione in ambito PA
	Confederazione in altri ambiti
Ente finanziatore	X Cantone
Litte illializiatore	X Agglomerato (CIT)
	X Comuni interessati dal progetto
	Terzi

^{*} costi non cofinanziabili tramite PA, ma tramite altre fonti

Rappresentazione grafica





Esempi di postazioni Bikesharing a Locarno: foto a sinistra: centro cittadino (Largo F. Zorzi); foto a destra: comparto sportivo-tempo libero (lido) (foto: Studio Allievi)

Descrizione

La parte maggiormente urbanizzata dell'agglomerato del Locarnese, nella sua parte centrale e di cintura (area centrale e suburbana), si estende su un territorio con una conformazione orografica sostanzialmente pianeggiante che favorisce gli spostamenti con la mobilità lenta (a piedi e in bicicletta).

Partendo dall'esperienza avviata in gennaio 2016 dalla Città di Locarno sul suo territorio, con 100 biciclette Bikesharing ripartite capillarmente in 15 postazioni - una della quali presso la stazione FFS di Locarno-Muralto, sussiste la possibilità di creare una rete di Bikesharing di agglomerato, sviluppata in modo capillare.

I Comuni interessati per una prima fase di estensione della rete Bikesharing, sono (in ordine alfabetico, con indicazione della popolazione (arrotondata), stato 31.12.2015 - fonte: Annuario statistico ticinese 2016, dati arrotondati):

	TOTALE:	60'200 abitanti
-	Onsernone	250 abitanti
-	Ronco s./Ascona	650 abitanti
-	Terre di Pedemonte	2'600 abitanti
-	Tenero-Contra	2'800 abitanti
-	Orselina	800 abitanti
-	Muralto	2'800 abitanti
-	Minusio	7'300 abitanti
-	Losone	6'500 abitanti
-	Locarno	15'800 abitanti
-	Lavertezzo (Piano)	1'100 abitanti
-	Gordola	4'500 abitanti
-	Gambarogno	5'100 abitanti
-	Cugnasco-Gerra	2'900 abitanti
-	Centovalli	1'200 abitanti
-	Brione s./Minusio	500 abitanti
-	Ascona	5'400 abitanti

La realizzazione di una rete di Bikesharing di agglomerato accresce l'attrattività dell'infrastruttura: più postazioni con biciclette significa maggiore attrattiva, poiché si aumentano, oltre il potenziale bacino di utenza, anche le destinazioni raggiungibili.

Un sistema Bikesharing di agglomerato permette di raggiungere in modo capillare oltre 60'000 abitanti, ovvero la maggior parte della popolazione dell'agglomerato del Locarnese.

Opportunità per l'agglomerato

Grazie alla proposta estensione del progetto Bikesharing, si promuove la mobilità lenta e, in modo particolare, quella ciclabile. Il sistema Bikesharing permette di coprire delle brevi distanze tra le principali fermate del TP dell'agglomerato e i principali punti di riferimento / attrattori di tipo lavorativo-formativo / commerciale / attrattori per lo sport-svago-cultura, ... (es. stazione FFS Locarno-Muralto, fermate TILO e principali fermate TP urbano e regionale, Piazza Grande Locarno, Centro regionale balneare, Merisc, CNST, Centro SSIC, Liceo cantonale, ...).

Benefici per l'agglomerato

CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto

Effetto:

- grazie all'estensione della rete di Bikesharing nell'agglomerato (ad oggi la rete si limita alla città di Locarno e alla stazione di Locarno-Muralto) si favorisce l'utilizzo della bicicletta per gli spostamenti origine-destinazione (da A verso B) nelle località aderenti al progetto;
- la mobilità ciclabile guadagna in visibilità: la popolazione riconosce sempre più le biciclette della rete Bikesharing (ad oggi colorate di azzurro) e a poco a poco si abitua alla loro presenza sul territorio, come pure le relative postazioni;
- l'offerta di postazioni di Bikesharing presso le fermate TILO (ad oggi à già presente una postazione alla stazione di Locarno-Muralto) e presso le principali fermate del trasporto pubblico urbano e regionale favorisce l'intermodalità, rendendo "comodo" e attrattivo lo spostamento tra la fermata e la destinazione (cosiddetto "ultimo chilometro"). Ciò è possibile grazie ad una capillare rete di postazioni Bikesharing.

significativo

- il sistema Bikesharing adottato dalla Città di Locarno, pilota del progetto, è un sistema sempre più diffuso a livello svizzero (nato e sviluppato presso la Città di Bienne). Con una carta di socio è dunque possibile usufruire delle altre reti svizzere che dispongono dello stesso sistema. Non è da escludere una compatibilità a livello nazionale (tra più sistemi Bikesharing), incoraggiando gli utenti ad usufruire delle biciclette disponibili in loco nelle diverse regioni per brevi spostamenti utilitari e per lo svago. Questa funzionalità ha un impatto molto positivo anche sull'intermodalità, anche in un agglomerato con una forte vocazione turistica come il Locarnese.

CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti

Effetto:

- l'estensione della rete Bikesharing nell'agglomerato favorisce in maniera significativa gli spostamenti sia di tipo utilitario (es. riunione professionale, acquisti, ...) sia di tipo tempo libero / svago (es. attività sportiva, visita a un museo, ...) effettuati con la bicicletta, generalmente di breve durata, offrendo una conveniente e agevole alternativa agli spostamenti con i mezzi motorizzati privati (TIM);

significativo

- la misura favorisce una maggiore fruibilità degli spazi pubblici da parte di tutta la popolazione, invitando alla riscoperta degli spazi pubblici da parte dei ciclisti e contribuendo a rendere vivi anche gli spazi centrali.

CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse

Effetto:

la misura comporta una riduzione rilevante delle emissioni ambientali.

significativo

Fattibilità

La fattibilità è data.

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore:

La misura è conforme agli indirizzi della scheda R/M2 Agglomerato del Locarnese.

Necessità di aggiornamento del PD:

La misura non necessita un consolidamento nel PD: nessun aggiornamento necessario.

Scadenzario per l'inoltro del progetto di massima

Spiegazioni e approfondimenti 1. Telalo unisex in acciaio, colore RAL a scatta 2. Ructe da 26" 3. Cambio Shimano a 8 rapporti integrata 4. Frein Rolebrahes RR-MIS5 5. Cestino con superficie pubblicitaria disponibile di c.ca 250 x 570 mm 6. Copricalena con superficie pubblicitaria disponibile di c.ca 260 x 500 mm 7. Parafango in acciaio con protezione farale Struttura delle biciclette in dotazione e funzionamento del sistema di Bikesharing prescelto (fontie: VELOSPOT - stato: marzo 2016)



Rete delle postazioni dell'attuale rete di Bikesharing a Locarno e alla stazione FFS di Locarno-Muralto (fonte: VELOSPOT - stato: marzo 2016)

Estensione dei Piani a favore della mobilità scolastica e per persone anziane nei Comuni dell'agglomerato			Codice ARE:	Codice PA: ML 16
Pacchetto di misure				10
Correlazione con altre misure	ML 12.1, ML 12.2			4
Rapporto con PA 2	Nuova misura PALoc 3			
Ente responsabile	Comuni			
Altri Enti coinvolti	Cantone			4
Orizzonte di realizzazione	Inizio dei lavori: 2019 Entrata in servizio: 2022		Gran	
Priorità	Α		Comuni di: Ascona, Avegno-Gordevio, Brione s./Minusio, Orselina, Centovalli,	
Grado di avanzamento	X 1	2	Lavertezzo (Piano) Muralto, Ronco s./Asc e i Comuni delle Va Rovana, Valle On	onseinia, Ceritovalli, N. Maggia, Minusio, ona, Cevio, Mergoscia alli: Lavizzara, Valle sernone e Valle di alle Verzasca

Costi e finanziamento	
Totale costi (IVA esclusa)	CHF*
	Confederazione in ambito PA
	Confederazione in altri ambiti
Ente finanziatore	Cantone
Ente inianziatore	Agglomerato (CIT)
	X Comuni
	X Terzi (DECS, fondo Swisslos / Sport-toto)

^{*} costi variabili a seconda del Piano PMS, non cofinanziabili nel PA.

Rappresentazione grafica





Descrizione della misura

Descrizione

La scheda prevede l'estensione dei Piani di mobilità scolastica (PMS) e dei Piani a favore della mobilità per persone anziane a tutti i Comuni dell'agglomerato, favorendo una "messa in rete" di tali strumenti, incrementando l'attrattività e la sicurezza degli spostamenti casa-scuola e degli spostamenti delle

Programma di agglomerato del Locarnese di terza generazione - PALoc 3 Misure *Mobilità*

persone anziane. La scheda è destinata inoltre a raccogliere e riassumere tutte le riflessioni alla base dello sviluppo dei Piani di mobilità scolastica (PMS) e dei Piani a favore della mobilità per persone anziane già realizzati (o in fase di studio / progettazione) da parte di alcuni Comuni dell'agglomerato. I Comuni che già dispongono di un PMS possono sviluppare il tema, allestendo un Piano relativo alla mobilità per persone anziane.

Attualmente (stato: ottobre 2016) i Comuni delle fasce centrali, suburbane e periurbane dell'agglomerato che già dispongono di un PMS o di un Piano per la mobilità scolastica e per persone anziane (realizzato o in fase di studio / progettazione) sono, in ordine alfabetico:

- Brissago
- Cugnasco-Gerra
- Gambarogno
- Gordola
- Locarno (Piano a favore della mobilità scolastica e per persone anziane progetto pilota)
- Losone
- Tenero-Contra
- Terre di Pedemonte

I Comuni delle fasce centrali, suburbane e periurbane dove <u>non</u> vi è ancora un PMS sono, in ordine alfabetico:

- Ascona
- Avegno-Gordevio
- Brione s./Minusio
- Orselina
- Centovalli
- Lavertezzo (Piano)
- Maggia
- Minusio
- Muralto
- Ronco s./Ascona
- Comuni delle Valli (retroterra): Comuni dell'Alta Vallemaggia Lavizzara Valle Rovana, Valle Onsernone Valle di Vergeletto, Valle Verzasca e Mergoscia

Opportunità per l'agglomerato

- favorire il più possibile la mobilità pedonale nell'agglomerato, con particolare riguardo agli utenti deboli (bambini e anziani);
- risanare punti critici della rete, garantendo continuità e migliorando l'attrattività della rete di mobilità lenta anche per gli utenti deboli (bambini e anziani).

Benefici per l'agglomerato

Lo strumento PMS (Piano di mobilità scolastica) è un progetto cantonale destinato a promuovere la mobilità lenta e sostenibile come modalità di spostamento sul percorso casa-scuola. Il percorso casa-scuola è un momento importante nella vita dei bambini, durante il quale essi imparano a socializzare e ad esplorare il loro ambiente circostante. È dunque necessario che i Comuni dispongano di percorsi casa-scuola sicuri.

Gli anziani rappresentano una parte importante della popolazione dell'agglomerato del Locarnese. Nella città polo di Locarno, ad esempio, gli "over 65" sono oltre 3'500 (23% della popolazione). Nei Comuni del Locarnese, fra cui Ascona, Brissago, Orselina per citarne alcuni, tale percentuale è ancora maggiore. A tale quota sia aggiungono i numerosi visitatori anziani, turisti, che soggiornano nella regione.

La realizzazione di Piani di mobilità a favore della mobilità scolastica e per gli anziani a vantaggio della percorribilità, della connettività e della sicurezza per gli spostamenti quotidiani ha un effetto positivo su tutto l'agglomerato poiché tramite tali Piani vengono evidenziati punti di forza e punti critici della rete di mobilità lenta, permettendo ai Comuni di allestire dei Piani di azione (o piani di intervento) per il loro risanamento e la loro messa in sicurezza.

CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
- la misura facilita la messa in rete e lo scambio di esperienze nell'ambito della realizzazione di Piani di mobilità scolastica (PMS) con un'attenzione rivolta anche alla mobilità delle persone anziane, a livello di agglomerato. Ad oggi un solo progetto pilota si è occupato delle due tematiche (Città di Locarno);	
- lo sviluppo di strumenti quali i "PMS e mobilità anziani" nei Comuni dell'agglomerato tende a incrementare l'attrattività degli spostamenti utilitari effettuati a piedi o in bicicletta per gli allievi / studenti dei vari Istituti scolastici presenti sul territorio con particolare riguardo anche per le persone anziane. I PMS sono, per loro natura, percorsi adatti a tutta la popolazione. L'integrazione della mobilità delle persone anziane negli studi PMS permette di estendere la rete e la portata dell'efficacia stessa degli interventi scaturiti dagli studi;	significativo
- la promozione di PMS promuove la mobilità lenta nell'agglomerato, poiché si tratta di mettere in sicurezza dei percorsi utilitari "a prova di bambino e di anziano", dunque indicati per tutte le fasce di età.	
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
- la creazione di una rete di mobilità lenta adeguata agli spostamenti utilitari degli allievi (percorso casa-scuola) e confacente alle necessità delle persone anziane favorisce una maggiore fruibilità degli spazi pubblici da parte di tutta la popolazione, incentivando anche la riqualifica di tali spazi.	sufficiente
CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
- la misura comporta un importante aumento della sicurezza per la mobilità pedonale e ciclabile, tramite l'implementazione di percorsi casa-scuola e percorsi "a misura di anziano" adeguati alle esigenze particolari dei bambini e degli anziani.	significativo
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
- la misura comporta una riduzione delle emissioni ambientali.	sufficiente

Fattibilità

La fattibilità è data.

La maggior parte dei Piani (PMS) avviati è adottata ed in fase di implementazione. Trattandosi di interventi locali ed in parte già realizzati la misura non è soggetta a cofinanziamento da parte della Confederazione.

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore:

La misura è conforme agli indirizzi della scheda R/M2 Agglomerato del Locarnese.

Necessità di aggiornamento del PD:

La misura non necessita un consolidamento nel PD: nessun aggiornamento necessario.

Scadenzario per l'inoltro del progetto di massima

Programma di agglomerato del Locarnese di terza generazione - PALoc 3 Misure Mobilità

Spiegazioni e approfondimenti	



Completamento della rete del traffico lento: percorso ciclabile Vallemaggia, tratta Someo - Riveo

Codice ARE:

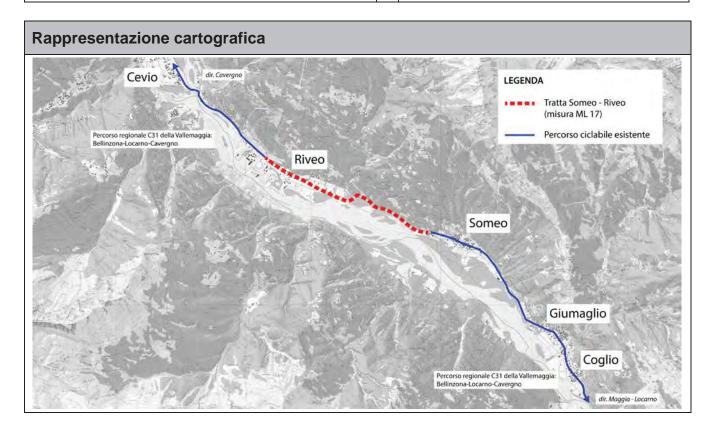
Codice PA:

-

ML 17

Pacchetto di misure							
Correlazione con altre misure							7
Rapporto con PA 2							
Ente responsabile	Cantone						
Altri Enti coinvolti	Comuni				4		
Orizzonte di realizzazione		izio dei la ntrata in s			2019 2022		Orio Orio
Priorità	A					Comune di Maggia	
Grado di avanzamento		1		Χ	2		Contine di Maggia

Costi e finanziamento	
Totale costi (IVA esclusa)	CHF 5'930'000
	X Confederazione in ambito PA
	Confederazione in altri ambiti
Ente finanziatore	X Cantone
	X Agglomerato (CIT)
	Comune
	Terzi



Descrizione

Completamento del tratto mancante del percorso ciclabile per gli spostamenti utilitari e di svago della Vallemaggia, tratta Someo - Riveo, parte integrante del completamento del percorso ciclabile cantonale della Vallemaggia (C31).

Un tracciato attrattivo lungo il fondovalle della Vallemaggia permette di spostarsi in bicicletta in modo rapido e sicuro. Oltre a connettere in modo ottimale e attrattivo i paesi della Vallemaggia, tale percorso permette di collegare la Vallemaggia con le Terre di Pedemonte e con la parte centrale dell'agglomerato di Locarno (Losone - Ascona - Locarno).

La continuità tra i paesi della Vallemaggia e il collegamento con la parte centrale dell'agglomerato è necessaria per favorire e sviluppare gli spostamenti utilitari e rapidi, oltre che quelli dedicati allo svago.

La misura è complementare alla realizzazione, a tappe, del percorso ciclabile della Vallemaggia, in buona parte eseguito.

Opportunità per l'agglomerato

L'opportunità consiste nel favorire il più possibile la mobilità pedonale e ciclabile nell'agglomerato, risanando i punti critici della rete e migliorando l'attrattività dei percorsi, in particolare lungo il percorso ciclabile regionale della Vallemaggia.

Benefici per l'agglomerato

CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto			
- l'accessibilità e la percorribilità per la mobilità lenta lungo il percorso ciclabile della Vallemaggia (C31) in particolare nella tratta a nord di Someo in direzione di Riveo migliorano sensibilmente, promuovendo lo sviluppo di una rete di collegamenti densa e continua. L'attrattività e soprattutto la sicurezza degli spostamenti utilitari effettuati in bicicletta migliorano sensibilmente (minor durata e maggiore qualità del percorso). La nuova sistemazione induce quindi più utenti ad usufruire di tale percorso per gli spostamenti casa-lavoro e casa-scuola e per lo svago, rispetto alla situazione attuale;			
- la presente misura si inserisce nel completamento a tappe del percorso ciclabile della Vallemaggia, in buona parte già realizzato.			
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:		
- la misura permette di aumentare le superfici pubbliche riservate al traffico pedonale e ciclistico (ex tracciato ferrovario), migliorando al contempo la fruibilità e qualità degli spazi pubblici.	sufficiente		
CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:		
- la misura comporta un importante aumento della sicurezza per la mobilità pedonale e ciclabile, tramite la realizzazione di un percorso separato dal traffico veicolare.	significativo		
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:		
- la misura comporta una riduzione delle emissioni ambientali.	sufficiente		

Fattibilità

La fattibilità è stata approfondita ai sensi della norma SIA 103 e in base alle "Linee guida cantonali per la Priorizzazione delle misure. Criteri per l'esame e l'eventuale inserimento in lista A, B e C', con un grado di precisione dei costi +/- 30%.

Programma di agglomerato del Locarnese di terza generazione - PALoc 3 Misure *Mobilità*

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore:

La misura è conforme agli indirizzi delle schede R/M2 Agglomerato del Locarnese e M10 Mobilità lenta.

Necessità di aggiornamento del PD:

Misura conforme al PD: nessun aggiornamento necessario (scheda DA).

Scadenzario per l'inoltro del progetto di massima	
Spiegazioni e approfondimenti	

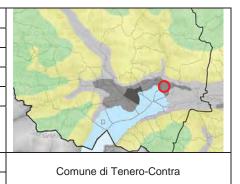


Completamento e messa in sicurezza rete ciclo-pedonale: relazioni di mobilità lenta nel comparto Ex-Cartiera a Tenero Codice ARE: 5112.2.003

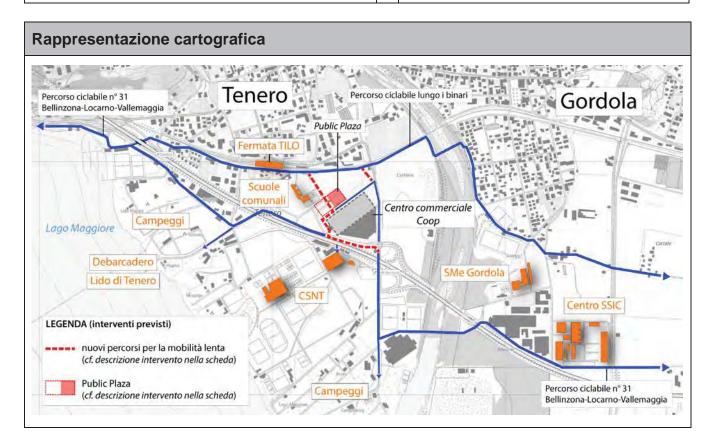
5112.2.004

Codice PA: ML 18

Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 2	CmP 2		
Ente responsabile	Cantone		
Altri Enti coinvolti	Comune		
Orizzonte di realizzazione	Inizio dei lavori: 2019 Entrata in servizio: 2022		
Priorità	Α		
Grado di avanzamento	1 X	2	



Costi e finanziamento	
Totale costi (IVA esclusa)	CHF 2'690'000
Ente finanziatore	X Confederazione in ambito PA
	Confederazione in altri ambiti
	X Cantone
	X Agglomerato (CIT)
	X Comune
	Terzi



Descrizione

Contesto: il progetto di sviluppo del comparto Ex-Cartiera di Tenero

Tramite lo sviluppo e la riqualifica del comparto, l'area dell'Ex-Cartiera di Tenero fungerà in futuro da Porta Est dell'agglomerato del Locarnese per chi proviene da Bellinzona-Piano di Magadino.

L'abbandono di attività produttive storiche (cartiera), l'insediamento di grandi superfici di vendita (Coop), così come la stessa realizzazione della galleria Mappo-Morettina e dello svincolo A13, hanno creato le basi per la trasformazione dello specifico comparto territoriale.

Il concetto urbanistico, **consolidato a PR nel 2014**, prevede l'inserimento di un nuovo spazio pubblico di qualità (*Public Plaza*) con mantenimento del vecchio camino della ciminiera della ex cartiera quale elemento marcante dell'identità del comparto (archeologia industriale) e di nuove vie di accesso per la mobilità lenta, in particolare un nuovo asse Nord-Sud interamente riservato al traffico pedonale e ciclabile. Il concetto urbanistico prevede l'ampliamento del centro commerciale esistente (Centro Tenero - Coop) secondo modalità conformi al PD cantonale. Tale concetto è di sicuro impatto positivo per il Comune e fornisce chiare indicazioni anche sul futuro delle rimanenti aree, intese come "riserva strategica" su cui sviluppare contenuti di interesse socio-economico di valenza locale e regionale.

Il concetto urbanistico prevede inoltre la riorganizzazione dell'asse di Via Brere, come pure dei relativi raccordi e agganci all'A13 e ai comparti sportivi e di sviluppo adiacenti (Centro Sportivo Nazionale di Tenero, centro commerciale e insediamenti Ex-Cartiera). Il riassetto viario dello svincolo A13 di Tenero, come pure della rete stradale adiacente, offre condizioni di viabilità e accessibilità adeguate ai nuovi insediamenti prospettati nel comparto Ex-Cartiera (GGT). Tale riorganizzazione non è tuttavia integrata nella presente scheda, poiché non facente parte delle misure di PA.

Le misure relative agli interventi di mobilità lenta a complemento della rete pedonale-ciclabile dell'agglomerato esistente e cofinanziabili tramite PA.

Nel merito, il nuovo assetto di mobilità lenta si distingue per gli elementi caratteristici seguenti (indicati nella rappresentazione cartografica alla pagina precedente):

1. il nuovo asse pedonale-ciclabile Nord-Sud che dalla fermata TILO di Tenero si sviluppa attraverso il *Public Plaza* e su Via Ressighe fino all'estremità Sud di Via Brere

esso costituisce l'elemento forte e strutturante di tutto il concetto di mobilità lenta del comparto "Ex-Cartiera"; si tratta di una "spina dorsale" che si snoda all'interno del comparto, lontano dagli assi di traffico e collega tutti i principali insediamenti e strutture di interesse pubblico, quali la stazione FFS-TILO di Tenero-Contra, il Centro scolastico comunale, il Centro sportivo nazione CSNT, le aree turistiche e di svago dei campeggi e del Lido, la Scuola Media di Gordola ed il Centro di formazione professionale SSIC

questo asse, a differenza dello stato attuale, si sviluppa integralmente su sedime proprio, fisicamente separato dal traffico motorizzato e senza interferire con quest'ultimo; si tratta di una scelta strategica forte che condiziona la concezione, la disposizione e l'accessibilità generale di tutti gli insediamenti presenti nel comparto, in particolare:

- l'asse di mobilità lenta transita accanto ai principali edifici o strutture di carattere pubblico e di forte attrattività (fermata TILO di Tenero, scuole comunali, Public Plaza, Centro COOP, Centro sportivo nazionale CSNT, campeggi, lido / lago) e collega gli stessi con un percorso ideale di continuità e funzionalità, dove è possibile spostarsi in condizioni di sicurezza e di vivibilità ottimali
- questo asse si sviluppa a partire dalla stazione FFS, prende Via Cartiera a lato delle scuole
 comunali fino all'ingresso nello spazio pubblico del Public Plaza, prosegue poi ad Ovest rispetto
 all'ingresso veicolare dello stabile commerciale COOP, attraversa in sicurezza Via Ressighe
 (dove il flusso di traffico motorizzato è molto ridotto) per poi costeggiare la stessa fino alla rotonda
 del semisvincolo Nord dell'A13 e proseguire in direzione Sud, sul lato Ovest di Via Brere, fino
 all'ingresso principale del CSNT e oltre, verso il Lido ed i campeggi

 la fruibilità pedonale - ciclabile del comparto e dei suoi contenuti è pertanto garantita e favorita, la presenza di tale asse forte di mobilità lenta che collega tutti i principali insediamenti di interesse pubblico è del resto conforme all'impostazione dell'ARE e rispetta i principi dello sviluppo sostenibile

2. il Public Plaza: nuovo spazio pubblico centrale

si tratta dello spazio di interesse pubblico e di svago, fruibile unicamente a piedi o in bicicletta, e destinato ad accogliere manifestazioni o eventi pubblici

tale spazio pubblico a carattere pedonale e ciclabile fronteggia la nuova entrata nord del centro commerciale e, grazie alla sua posizione strategica, deve essere inteso come il "cuore" del futuro comparto "Ex-Cartiera", luogo di centralità, a forte valenza pubblica, e fruibile da tutta l'utenza, sia essa legata alle attività presenti ai suoi margini, sia proveniente dall'esterno del comparto

3. il raccordo pedonale-ciclabile con l'asse ciclabile lungo la ferrovia FFS

si tratta della bretella pedonale - ciclabile complementare e di collegamento interno tra l'asse ciclabile di interesse regionale che si sviluppa parallelamente al sedime FFS ed il nuovo spazio pubblico, pure a carattere pedonale - ciclabile, antistante l'edificazione commerciale

tale collegamento avviene utilizzando in parte il sedime e l'infrastruttura del vecchio binario merci FFS di servizio all'attività della ex cartiera

Opportunità per l'agglomerato

Le misure proposte migliorano sensibilmente le condizioni generali di mobilità lenta e favoriscono gli spostamenti a piedi e in bicicletta:

- la realizzazione di un asse forte ciclabile-pedonale Nord-Sud, totalmente separato e non interrotto dal flusso di traffico motorizzato, di collegamento tra la fermata TILO di Tenero, la piazza (Public Plaza), il Centro sportivo nazionale CSNT (Ufficio federale dello sport), la zona dei campeggi e il lido, le zone scolastiche e di formazione di Tenero (scuola elementare) e Gordola (scuola media cantonale, centro professionale SSIC), è di particolare interesse sia per gli spostamenti di svago, sia per quelli quotidiani - utilitari
- la realizzazione di una nuova piazza (Public Plaza) al centro del comparto Ex-Cartiera costituisce una nuova centralità, particolarmente strategica sia per posizione che per accessibilità/fruibilità, un nuovo luogo d'incontro, privilegiato, al centro di un nuovo quartiere in fase di sviluppo
- la realizzazione di un raccordo al percorso pedonale ciclabile complementare e di collegamento interno (bretella) tra l'asse ciclabile di interesse regionale che si sviluppa parallelamente alla ferrovia e il comparto Ex-Cartiera (in particolare con lo spazio pubblico centrale Public Plaza), completa in modo esaustivo e funzionale la rete ML dell'intero comparto

A livello di competenze e finanziamento, i costi complessivi pari a CHF 2,9 mio (IVA 8.0% inclusa) sono così suddivisi:

- 1. Asse pedonale-ciclabile Nord-Sud: CHF 1'700'000.- (regionale)
 - misura di interesse regionale; i costi possono pertanto risultare a carico della Confederazione CH tramite PA, del Cantone e dell'agglomerato (CIT)
- 2. Collegamento pedonale-ciclabile con la ciclopista lungo la ferrovia: CHF 200'000.- (Comune di Tenero-Contra)
- 3. Public Plaza (senza i posteggi): CHF 1'000'000.- (Comune di Tenero-Contra)

Benefici per l'agglomerato			
CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:		
- le esigenze della mobilità lenta sono state integrate nel concetto urbanistico del comparto Ex- Cartiera; il nuovo assetto prevede un asse ciclopedonale Nord-Sud attrattivo, attraverso il comparto e la realizzazione di una piazza (Public Plaza) al centro del comparto Ex-Cartiera, quali elementi di completamento e sviluppo della rete ML dell'agglomerato			
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:		
- il punto di forza del concetto urbanistico per lo sviluppo del comparto Ex-Cartiera consiste proprio nella riqualifica dello spazio pubblico, il quale viene valorizzato.	significativo		
CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:		
- aumento della sicurezza alle intersezioni; separazione fisica del traffico lento dal traffico veicolare	significativo		
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:		
- la misura comporta una riduzione delle emissioni ambientali.	sufficiente		

Fattibilità

La fattibilità è stata approfondita ai sensi della norma SIA 103 e in base alle "Linee guida cantonali per la Priorizzazione delle misure. Criteri per l'esame e l'eventuale inserimento in lista A, B e C", con un grado di precisione dei costi +/- 30%.

Situazione nel Piano direttore cantonale

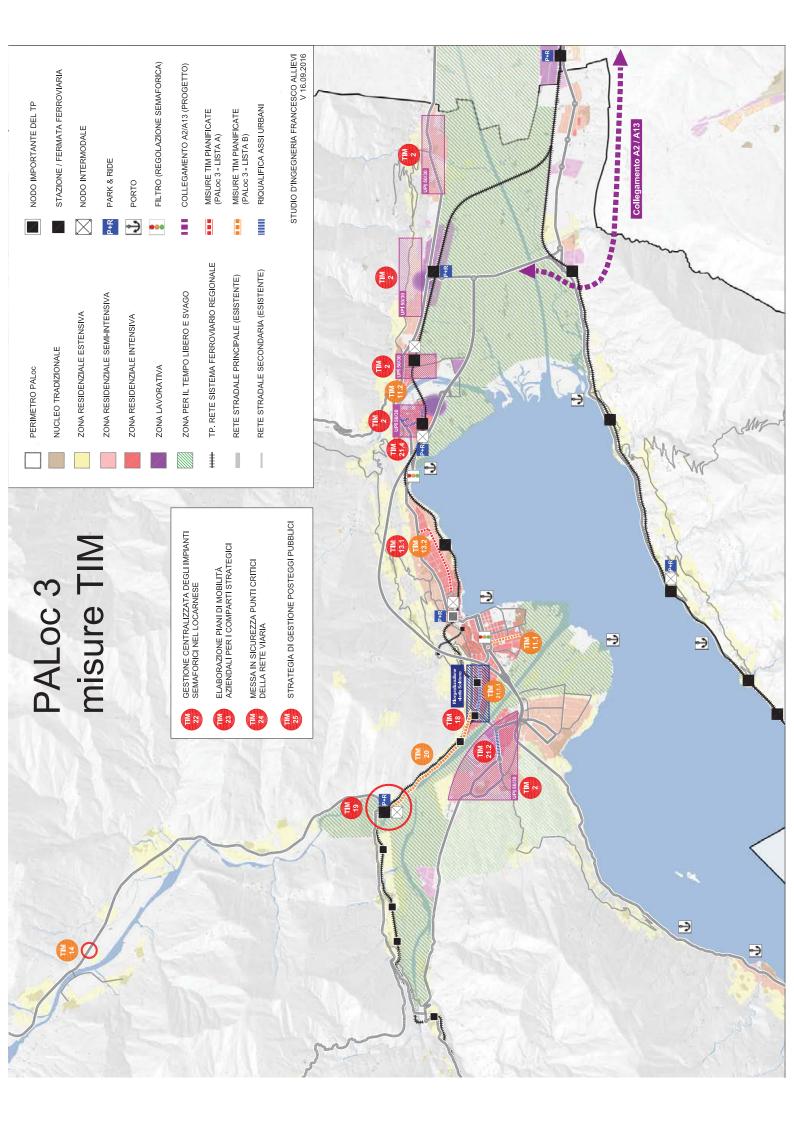
Conformità con il PD in vigore:

La misura è conforme agli indirizzi delle schede R/M2 Agglomerato del Locarnese e M10 Mobilità lenta.

Necessità di aggiornamento del PD:

Misura conforme al PD: nessun aggiornamento necessario (scheda DA).

So	cadenzario per l'inoltro del progetto di massima
S	piegazioni e approfondimenti



Introduzione modello UPI 50/30 a Losone, Tenero, Gordola, Cugnasco-Gerra, Lavertezzo (Piano)				Codice ARE: 5113.2.007	Codice PA:		
Pacchetto di misure							
Correlazione con altre misure Rapporto con PA 2 Ente responsabile Altri Enti coinvolti		IN 2					
		Nuova misura PALoc 3					
		Comuni					
		Cantone			1		
Orizzonte di realizzazione	Inizio dei lav Entrata in se			2019 2022	Grand		
Priorità	A			e, Tenero-Contra,			
Grado di avanzamento		1	Х	2		nasco-Gerra, zo (Piano)	

Costi e finanziamento		
Totale costi (IVA esclusa)	CHF 1'850'000	
	X Confederazione in ambito PA	
		Confederazione in altri ambiti
Ente finanziatore		Cantone
Ente imanziatore		Agglomerato (CIT)
	Χ	Comuni
		Terzi

Rappresentazione cartografica

Modello UPI 50/30

strade a funzione di servizio:

30 km/h

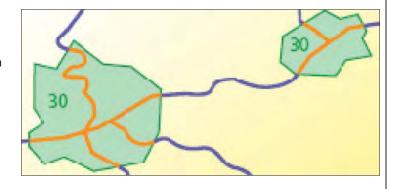
strade a orientamento traffico: 50 km/h

strade fuori località:

60/80 km/h







Descrizione della misura

Descrizione

Dal punto di vista della prevenzione degli incidenti, della sicurezza e della riqualifica generale degli spazi pubblici, il modello UPI 50/30 regola in modo ideale ed interessante le velocità di circolazione nell'abitato, distinguendo tra strade a funzione di servizio e strade a orientamento traffico.

Sulle strade a orientamento traffico, ovvero sugli assi principali da tenere attrattivi ed efficaci per lo scorrimento veicolare, si deve poter circolare a 50 km/h (limite generale di velocità).

La sicurezza degli utenti della strada più deboli deve però essere garantita mediante adeguate misure di sistemazione e di moderazione/messa in sicurezza (passaggi pedonali sicuri, marciapiedi, corsie ciclabili).

Le strade a funzione di servizio, ovvero le strade di raccolta secondarie e le strade di servizio locali, sono destinate a soddisfare le esigenze dei quartieri residenziali e sono perciò predestinate per l'introduzione della limitazione di velocità a 30 km/h e all'uso misto dello spazio stradale.

Il modello UPI 50/30 presuppone pertanto la determinazione di alcuni assi stradali principali di attraversamento dell'abitato quali "assi a orientazione traffico"; nel caso concreto dei Comuni di Losone, Tenero, Gordola, Cugnasco-Gerra e Lavertezzo (Piano) sono stati individuati i seguenti segmenti stradali:

-	Ponte Maggia - Via Locarno	TFM 2013 =	21'400 - 22'500 v/g
-	Via Mezzana - Via Arbigo	TFM 2013 =	7'700 - 11'400 v/g
-	Via S. Materno - Arcegno	TFM 2013 =	1'500 - 3'300 v/g
-	Via S. Gottardo, Tenero	TFM 2013 =	11'500 - 12'900 v/g
-	Via S. Gottardo, Gordola	TFM 2013 =	11'500 - 12'900 v/g
-	Strada cantonale, Cugnasco	TFM 2013 =	18'600 - 19'300 v/g
-	Strada cantonale, Lavertezzo (Piano)	TFM 2013 =	18'600 - 19'300 v/g

La restante rete stradale (la maggioranza) è ritenuta come "rete a funzione di servizio" dove possono essere applicati regimi di velocità inferiori a 50 km/h ed una gestione diversa dello spazio stradale; si garantisce di fatto una netta distinzione tra strade di scorrimento veicolare e strade a funzione di servizio in cui la qualità di vita costituisce l'elemento caratterizzante.

Opportunità per l'agglomerato

Le opportunità della misura sono:

- maggior qualità e vivibilità all'interno delle zone residenziali
- maggior sicurezza lungo le strade di servizio
- maggior sicurezza e confort per la mobilità lenta (pedoni e ciclisti)
- convogliamento del traffico in transito sugli assi predisposti e scoraggiamento del traffico parassitario
- creazione di spazi di relazione di qualità tra pubblico e privato

Benefici per l'agglomerato

CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
 aumento delle superfici pubbliche riservate al traffico lento; introduzione del concetto di spazio condiviso nei quartieri residenziali (30 km/h); riduzione della lunghezza dei tratti degli assi di traffico con effetto di cesura; moderazione del traffico, gestione e contenimento dell'aumento del traffico motorizzato, in perfetta sintonia con quanto previsto a livello di scenario auspicato e di PA di 2a generazione. 	significativo
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
 - valorizzazione dello spazio urbano, degli spazi liberi/verdi nelle aree di relazione tra pubblico e privato; - la messa in atto del concetto UPI 50/30 favorisce la qualità dello spazio pubblico lungo gli assi principali (50 km/h) migliorandone la vivibilità e fruibilità da parte degli utenti della strada (TIM, TP e ML). 	sufficiente

CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:		
 moderazione del traffico, aumento della sicurezza degli spazi pubblici maggiore confort e sicurezza per la mobilità lenta 			
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:		
 la misura determina una riduzione significativa delle emissioni foniche; in particolare, la misura contribuisce ad una riduzione della velocità di percorrenza, che a sua volta determina una riduzione del rumore. Ciò ha un effetto positivo sulla residenza e sulle altre attività che si affacciano sulla strada. L'abitabilità del quartiere migliora. 	significativo		

Fattibilità

La fattibilità è stata approfondita ai sensi della norma SIA 103 e in base alle "Linee guida cantonali per la Priorizzazione delle misure. Criteri per l'esame e l'eventuale inserimento in lista A, B e C", con un grado di precisione dei costi +/- 30%.

I costi sono quantificati in CHF 2'000'000.- (IVA 8.0% inclusa) e sono distinti come segue:

-	UPI 50/30 Losone	CHF	700'000
-	UPI 50/30 Tenero	CHF	500'000
-	UPI 50/30 Gordola	CHF	500'000
-	UPI 50/30 Cugnasco-Gerra	CHF	160'000
-	UPI 50/30 Lavertezzo (Piano)	CHF	140'000

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore:

La misura è conforme agli indirizzi della scheda R/M2 Agglomerato del Locarnese.

Necessità di aggiornamento del PD:

La misura non necessita un consolidamento del PD: nessun aggiornamento necessario.

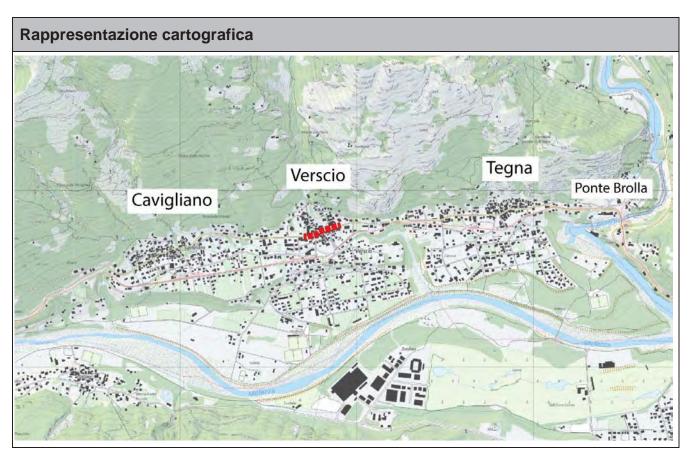
Scadenzario per l'inoltro del progetto di massima

Spiegazioni e approfondimenti

Miglioramento della sicurezza nell'attraversamento del nucleo di Verscio			Codice ARE: 5113.2.015	Codice PA: TIM 10		
Pacchetto di misure						
Correlazione con altre misure				4		
Rapporto con PA 2		Ripresa INF 10 (PALoc 2)				
Ente responsabile		Comune			The state of the s	
Altri Enti coinvolti		antone			L. C.	
Orizzonte di realizzazione		> 2026				
Priorità		С		Comune di Terre di Pedemonte		
Grado di avanzamento		1		2	Comune ai Ferr	e di Pedemonte

Costi e finanziamento		
Totale costi (IVA esclusa)	CHF*	
	X Confederazione in ambito PA	
	Confederazione in altri ambiti	
Ente finanziatore	X Cantone	
Ente inidizatore	Agglomerato (CIT)	
	X Comune	
	Terzi	

^{*} costi da definire



Descrizione



Nucleo di Verscio, situazione attuale

Moderazione del traffico e riqualifica urbana con restringimento ottico della carreggiata e posa di elementi di arredo in modo da favorire una riduzione della velocità di percorrenza lungo la strada cantonale in attraversamento del nucleo di Verscio.

Posa di segnaletica di attenzione (orizzontale e verticale) in corrispondenza dei punti in cui lo scambio tra veicoli resta difficoltoso e laddove interventi di allargamento non sono finanziariamente sostenibili.

La misura è stata presentata nel PALoc 2, con priorità B. Nel PALoc 3 la misura è posta in priorità C.

Opportunità per l'agglomerato

In considerazione dei calibri ridotti e delle scarse condizioni di visibilità lungo le strade principali in attraversamento dei nuclei storici, la misura permette una riduzione generale delle velocità, favorisce i movimenti trasversali alfine di migliorare la qualità di vita dei residenti.

Con questi interventi è pertanto possibili ridurre l'effetto di "cesura", migliorare le condizioni di visibilità e di sicurezza in particolare per gli utenti più deboli (pedoni/ciclisti).

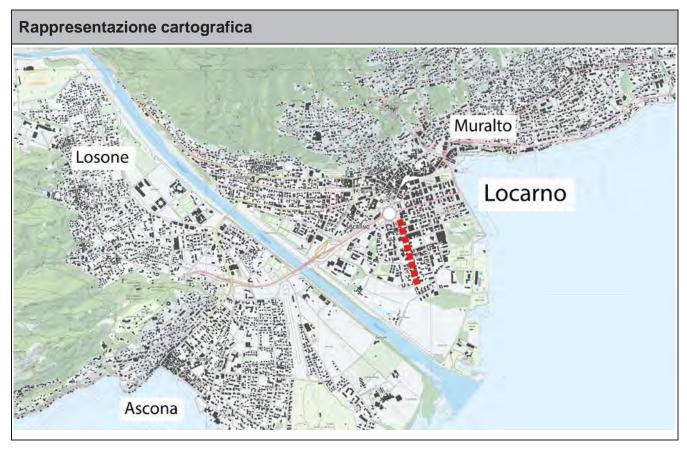
Questo intervento, nel suo complesso, risponde in modo adeguato alle esigenze di miglioramento della sicurezza lungo gli assi stradali principali in attraversamento del nucleo storico, già evidenziate a livello di analisi dello stato attuale.

miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto: a favore del traffico pedonale (sicurezza nigliorata) e del traffico individuale motorizzato (maggiore regolazione e sicurezza); il traffico attraverso il nucleo di Verscio viene meglio gestito. La misura è congruente con la trategia settoriale trasporti, con lo scenario auspicato e con quanto prodotto per il PALoc 2. E 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti valorizzazione dello spazio urbano, degli spazi liberi/verdi nelle aree di relazione tra pubblico e rivato. E 3: aumento della sicurezza del traffico aumento della sicurezza del traffico aumento della sicurezza nella "strettoia" del nucleo di Verscio, per tutti gli utenti della strada. E 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse al misura determina una riduzione delle emissioni foniche; in particolare, la misura contribuisce ad una riduzione della velocità di percorrenza, che a sua volta etermina una riduzione del rumore. Ciò ha un effetto positivo sulla residenza e sulle altre attività he si affacciano sulla strada. L'abitabilità del quartiere migliora. attibilità n attesa avvio studio di fattibilità. ituazione nel Piano direttore cantonale conformità con il PD in vigore: a misura è conforme agli indirizzi della scheda R/M2 Agglomerato del Locarnese.	Benefici per l'agglomerato	
significativ il traffico attraverso il nucleo di Verscio viene meglio gestito. La misura è congruente con la trategia settoriale trasporti, con lo scenario auspicato e con quanto prodotto per il PALoc 2. EE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti valorizzazione dello spazio urbano, degli spazi liberi/verdi nelle aree di relazione tra pubblico e rivato. EE 3: aumento della sicurezza del traffico aumento della sicurezza nella "strettoia" del nucleo di Verscio, per tutti gli utenti della strada. Effetto: significativ Effetto: aumento della sicurezza del traffico aumento della sicurezza nella "strettoia" del nucleo di Verscio, per tutti gli utenti della strada. Effetto: significativ Effetto: significativ Effetto: aumento della sicurezza del traffico aumento della sicurezza nella "strettoia" del nucleo di Verscio, per tutti gli utenti della strada. Effetto: significativ Effetto: significativ in particolare, la misura contribuisce ad una riduzione della velocità di percorrenza, che a sua volta etermina una riduzione del rumore. Ciò ha un effetto positivo sulla residenza e sulle altre attività he si affacciano sulla strada. L'abitabilità del quartiere migliora. attibilità n attesa avvio studio di fattibilità. intuazione nel Piano direttore cantonale conformità con il PD in vigore: a misura è conforme agli indirizzi della scheda R/M2 Agglomerato del Locarnese.	CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
valorizzazione dello spazio urbano, degli spazi liberi/verdi nelle aree di relazione tra pubblico e rivato. Effetto: aumento della sicurezza del traffico aumento della sicurezza nella "strettoia" del nucleo di Verscio, per tutti gli utenti della strada. Effetto: aumento della sicurezza nella "strettoia" del nucleo di Verscio, per tutti gli utenti della strada. Effetto: la misura determina una riduzione delle emissioni foniche; in particolare, la misura contribuisce ad una riduzione della velocità di percorrenza, che a sua volta etermina una riduzione del rumore. Ciò ha un effetto positivo sulla residenza e sulle altre attività he si affacciano sulla strada. L'abitabilità del quartiere migliora. attibilità attesa avvio studio di fattibilità. ituazione nel Piano direttore cantonale conformità con il PD in vigore: a misura è conforme agli indirizzi della scheda R/M2 Agglomerato del Locarnese.	 miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto: a favore del traffico pedonale (sicurezza migliorata) e del traffico individuale motorizzato (maggiore regolazione e sicurezza); il traffico attraverso il nucleo di Verscio viene meglio gestito. La misura è congruente con la strategia settoriale trasporti, con lo scenario auspicato e con quanto prodotto per il PALoc 2. 	significativo
Effetto: aumento della sicurezza del traffico aumento della sicurezza nella "strettoia" del nucleo di Verscio, per tutti gli utenti della strada. Significativo CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse la misura determina una riduzione delle emissioni foniche; in particolare, la misura contribuisce ad una riduzione della velocità di percorrenza, che a sua volta etermina una riduzione del rumore. Ciò ha un effetto positivo sulla residenza e sulle altre attività he si affacciano sulla strada. L'abitabilità del quartiere migliora. attibilità attesa avvio studio di fattibilità. ituazione nel Piano direttore cantonale conformità con il PD in vigore: a misura è conforme agli indirizzi della scheda R/M2 Agglomerato del Locarnese.	CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
aumento della sicurezza nella "strettoia" del nucleo di Verscio, per tutti gli utenti della strada. Significative CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse la misura determina una riduzione delle emissioni foniche; in particolare, la misura contribuisce ad una riduzione della velocità di percorrenza, che a sua volta etermina una riduzione del rumore. Ciò ha un effetto positivo sulla residenza e sulle altre attività he si affacciano sulla strada. L'abitabilità del quartiere migliora. attibilità ituazione nel Piano direttore cantonale conformità con il PD in vigore: a misura è conforme agli indirizzi della scheda R/M2 Agglomerato del Locarnese.	- valorizzazione dello spazio urbano, degli spazi liberi/verdi nelle aree di relazione tra pubblico e privato.	sufficiente
La misura determina una riduzione delle emissioni foniche; in particolare, la misura contribuisce ad una riduzione della velocità di percorrenza, che a sua volta etermina una riduzione del rumore. Ciò ha un effetto positivo sulla residenza e sulle altre attività he si affacciano sulla strada. L'abitabilità del quartiere migliora. attibilità n attesa avvio studio di fattibilità. ituazione nel Piano direttore cantonale conformità con il PD in vigore: a misura è conforme agli indirizzi della scheda R/M2 Agglomerato del Locarnese.	CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
la misura determina una riduzione delle emissioni foniche; in particolare, la misura contribuisce ad una riduzione della velocità di percorrenza, che a sua volta letermina una riduzione del rumore. Ciò ha un effetto positivo sulla residenza e sulle altre attività he si affacciano sulla strada. L'abitabilità del quartiere migliora. attibilità n attesa avvio studio di fattibilità. ituazione nel Piano direttore cantonale conformità con il PD in vigore: a misura è conforme agli indirizzi della scheda R/M2 Agglomerato del Locarnese.	- aumento della sicurezza nella "strettoia" del nucleo di Verscio, per tutti gli utenti della strada.	significativo
in particolare, la misura contribuisce ad una riduzione della velocità di percorrenza, che a sua volta letermina una riduzione del rumore. Ciò ha un effetto positivo sulla residenza e sulle altre attività he si affacciano sulla strada. L'abitabilità del quartiere migliora. attibilità n attesa avvio studio di fattibilità. ituazione nel Piano direttore cantonale conformità con il PD in vigore: a misura è conforme agli indirizzi della scheda R/M2 Agglomerato del Locarnese.	CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
ituazione nel Piano direttore cantonale conformità con il PD in vigore: a misura è conforme agli indirizzi della scheda R/M2 Agglomerato del Locarnese.	 la misura determina una riduzione delle emissioni foniche; in particolare, la misura contribuisce ad una riduzione della velocità di percorrenza, che a sua volta determina una riduzione del rumore. Ciò ha un effetto positivo sulla residenza e sulle altre attività che si affacciano sulla strada. L'abitabilità del quartiere migliora. 	sufficiente
ituazione nel Piano direttore cantonale conformità con il PD in vigore: a misura è conforme agli indirizzi della scheda R/M2 Agglomerato del Locarnese.	Fattibilità	
conformità con il PD in vigore: a misura è conforme agli indirizzi della scheda R/M2 Agglomerato del Locarnese.	In attesa avvio studio di fattibilità.	
a misura è conforme agli indirizzi della scheda R/M2 Agglomerato del Locarnese.	Situazione nel Piano direttore cantonale	
	Conformità con il PD in vigore: La misura è conforme agli indirizzi della scheda R/M2 Agglomerato del Locarnese.	
lecessità di aggiornamento del PD: a misura non necessita un consolidamento del PD: nessun aggiornamento necessario.	Necessità di aggiornamento del PD: La misura non necessita un consolidamento del PD: nessun aggiornamento necessar	io.
cadenzario per l'inoltro del progetto di massima	Scadenzario per l'inoltro del progetto di massima	

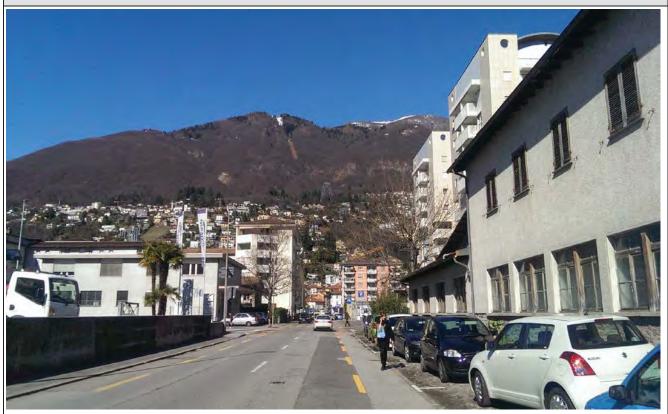
Spiegazioni e approfondimenti

Riqualifica multi di un asse urbai (Via Dr. G. Vares	Codice ARE: 5113.2.016	Codice PA: TIM 11.1	
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure		7	
Rapporto con PA 2	Ripresa INF 11 (PALoc 2)		
Ente responsabile	Comune		
Altri Enti coinvolti	Cantone		E E
Orizzonte di realizzazione	Inizio dei lavori: 2023 Entrata in servizio: 2026	Grand	
Priorità	В	Comuna	di Lagarna
Grado di avanzamento	1 X 2	Comune di Locarno	

Costi e finanziamento	
Totale costi (IVA esclusa)	CHF 1'620'000
	X Confederazione in ambito PA
	Confederazione in altri ambiti
Ente finanziatore	Cantone
Ente inianziatore	Agglomerato (CIT)
	X Comune
	Terzi



Descrizione



Via Dr. Giovanni Varesi, Locarno - situazione attuale

Moderazione del traffico / messa in sicurezza e riqualifica urbana con restringimento ottico della carreggiata e posa di elementi di arredo in modo da favorire una riduzione della velocità di percorrenza lungo il segmento di strada comunale.

Opportunità per l'agglomerato

La misura permette una riduzione generale delle velocità, favorisce la mobilità lenta all'interno del quartiere e migliora la qualità di vita dei suoi abitanti. Con questo intervento è possibile ridurre in modo tangibile le velocità di circolazione, migliorare le condizioni di visibilità e di sicurezza in particolare in prossimità dell'istituto scolastico e favorire qualitativamente gli spostamenti pedonali/ciclabili sia all'interno del quartiere che da/per il centro città.

Questo intervento, nel suo complesso, risponde in modo adeguato alle esigenze di miglioramento della sicurezza e di riduzione dell'incidentalità, già evidenziate a livello di analisi dello stato attuale.

La misura è stata presentata nel PALoc 2, con priorità B. Nel PALoc 3 la misura è posta in priorità B.

Benefici per l'agglomerato CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto Effetto: aumento delle superfici pubbliche riservate al traffico lento; - introduzione del concetto di spazio condiviso; - riduzione della lunghezza dei tratti degli assi di traffico con effetto di cesura; significativo - moderazione del traffico, gestione e contenimento dell'aumento del traffico motorizzato, in perfetta sintonia con quanto previsto a livello di scenario auspicato e di PA di 2a generazione. CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti Effetto: - valorizzazione dello spazio urbano, degli spazi liberi/verdi nelle aree di relazione tra pubblico e privato: - la riqualifica urbana e la gestione del traffico di Via Dr. G. Varesi a Locarno, caratterizzato da un significativo carico di traffico importante in un'area centrale popolosa e con contenuti misti (formazione, commerci, impieghi), migliorano la vivibilità di tale asse. CE 3: aumento della sicurezza del traffico Effetto: - moderazione del traffico, aumento della sicurezza degli spazi pubblici; significativo - maggiore confort e sicurezza per la mobilità lenta. CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse Effetto: - la misura determina una riduzione delle emissioni foniche; in particolare, la misura contribuisce ad una riduzione della velocità di percorrenza, che a sua volta sufficiente determina una riduzione del rumore. Ciò ha un effetto positivo sulla residenza e sulle altre attività che si affacciano sulla strada. L'abitabilità del quartiere migliora.

Fattibilità

La fattibilità è stata approfondita ai sensi della norma SIA 103 e in base alle "Linee guida cantonali per la Priorizzazione delle misure. Criteri per l'esame e l'eventuale inserimento in lista A, B e C", con un grado di precisione dei costi +/- 30%.

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore:

La misura è conforme agli indirizzi della scheda R/M2 Agglomerato del Locarnese.

Necessità di aggiornamento del PD:

La misura non necessita un consolidamento del PD: nessun aggiornamento necessario.

Scadenzario per l'inoltro del progetto di massima

Spiegazioni e approfondimenti

Riqualifica multi dell'asse urband (Via S. Gottardo	Codice ARE:	Codice PA: TIM 11.2	
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	IN 5, IN 6.6, IN 6.7	7	
Rapporto con PA 2	Nuova misura PALoc 3		
Ente responsabile	Comune		
Altri Enti coinvolti	Cantone	1	
Orizzonte di realizzazione	Inizio dei lavori: 2023 Entrata in servizio: 2026	One of the second	
Priorità	В	Comune di Gordola	
Grado di avanzamento	1 X 2		

Costi e finanziamento		
Totale costi (IVA esclusa)	CHF 2'735'000	
	X Confederazione in ambito PA	
	Confederazione in altri ambiti	
Ente finanziatore	X Cantone	
Ente inianziatore	X Agglomerato (CIT)	
	X Comune	
	Terzi	



Descrizione



Via S. Gottardo, Gordola - situazione attuale

Attualmente Via San Gottardo / Via Cantonale (asse stradale situato tra i Comuni di Gordola, Lavertezzo e Locarno) dispone in buona parte di marciapiedi e di corsie ciclabili su ambo i lati della carreggiata.

Una riqualifica della tratta permetterebbe di mettere in sicurezza la mobilità lenta costituendo un importante miglioramento dell'offerta a favore di pedoni e ciclisti, quale asse portante di collegamento tra i Comuni di Lavertezzo (Piano) e Gordola.

Con tale intervento aumentano l'attrattività e la sicurezza del percorso casa-scuola (Scuola Media) per numerosi allievi dei Comuni di Gordola e di Lavertezzo.

Opportunità per l'agglomerato

L'opportunità della presente misura consiste nel:

- favorire il più possibile la mobilità pedonale e ciclabile nell'agglomerato, risanando i punti critici lungo gli assi molto frequentati, migliorandone l'attrattività;
- estensione della rete ciclabile, migliorando i collegamenti utilitari (casa-scuola, casa-lavoro) tra Gordola e la rotonda di Riazzino

Benefici per l'agglomerato

CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
 - aumento delle superfici pubbliche riservate al traffico lento; - introduzione del concetto di spazio condiviso; - riduzione della lunghezza dei tratti degli assi di traffico con effetto di cesura; - moderazione del traffico, gestione e contenimento dell'aumento del traffico motorizzato, in perfetta sintonia con quanto previsto a livello di scenario auspicato e di PA di 2a generazione. 	significativo

CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
 valorizzazione dello spazio urbano, degli spazi liberi/verdi nelle aree di relazione tra pubblico e privato; la riqualifica urbana e la gestione del traffico di Via S. Gottardo a Gordola, caratterizzato da un carico di traffico importante con contenuti misti (commerci, impieghi) e con funzione di percorso casa-scuola, migliorano la vivibilità di tale asse. 	significativo
CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
 moderazione del traffico, aumento della sicurezza degli spazi pubblici; maggiore confort e sicurezza per la mobilità lenta. 	significativo
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
 la misura determina una riduzione delle emissioni foniche; in particolare, la misura contribuisce ad una riduzione della velocità di percorrenza, che a sua volta determina una riduzione del rumore. Ciò ha un effetto positivo sulla residenza e sulle altre attività che si affacciano sulla strada. L'abitabilità del quartiere migliora. 	sufficiente

Fattibilità

La fattibilità è stata approfondita ai sensi della norma SIA 103 e in base alle "Linee guida cantonali per la Priorizzazione delle misure. Criteri per l'esame e l'eventuale inserimento in lista A, B e C", con un grado di precisione dei costi +/- 30%.

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore:

La misura è conforme agli indirizzi della scheda R/M2 Agglomerato del Locarnese.

Necessità di aggiornamento del PD:

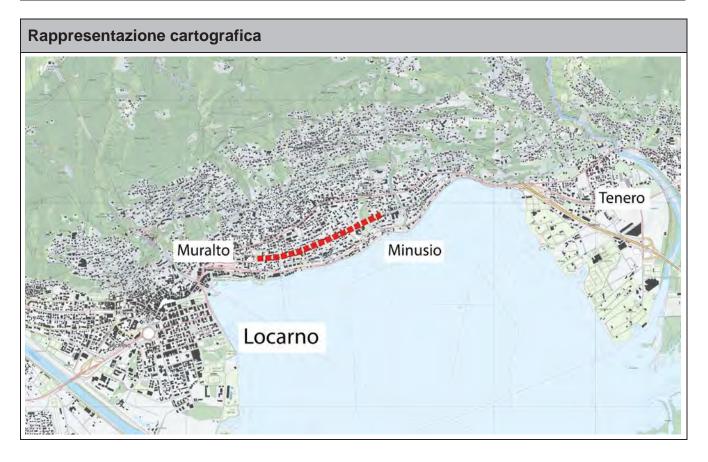
La misura non necessita un consolidamento del PD: nessun aggiornamento necessario.

Scadenzario per l'inoltro del progetto di massima

Spiegazioni e approfondimenti

Riqualifica urba (Via R. Simen, M Muralto) Lista A	Codice ARE: 5113.2.018	Codice PA: TIM 13.1	
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	IN 4, TIM 13.2		4
Rapporto con PA 2	Ripresa INF 13 (PALoc 2)		
Ente responsabile	Comuni		the state of the
Altri Enti coinvolti	Cantone		4
Orizzonte di realizzazione	Inizio dei lavori: 2019 Entrata in servizio: 2022	Gran	
Priorità	Α		
Grado di avanzamento	1 X 2	Comuni di: Mir	nusio e Muralto

Costi e finanziamento		
Totale costi (IVA esclusa)	CHF 370'000	
	X Confederazione in ambito PA	
	Confederazione in altri ambiti	
Ente finanziatore	X Cantone	
Ente inidizatore	X Agglomerato (CIT)	
	X Comuni	
	Terzi	



Descrizione



Via R. Simen, Minusio - situazione attuale

Ridefinizione dell'assetto stradale dell'asse Via R. Simen (Minusio) - Via G.G. Nessi (Muralto) in funzione dell'impostazione pianificatoria recentemente approvata e della volontà di favorire la mobilità lenta all'interno dell'abitato; la tipologia d'intervento è duplice e prevede in particolare l'introduzione di una ZONA 30 laddove la funzione locale è preponderante e il contesto adiacente è maggiormente sensibile, ed il restringimento della carreggiata con messa in sicurezza del collegamento pedonale/ciclabile lungo la tratta dove la funzione veicolare è preponderante.

La misura è stata presentata nel PALoc 2, con priorità B. Nel PALoc 3 la misura è posta in due fasi:

- con priorità A (presente scheda): sequenza 1, da cimitero Muralto a innesto Via G. Motta
- con priorità B (scheda TIM 13.2): segmento 2, da innesto Via G. Motta a curva Via Cà di Ferro

Opportunità per l'agglomerato

La misura permette una ridefinizione generale dello spazio pubblico, con riduzione del calibro veicolare a vantaggio della mobilità lenta e della fruibilità pedonale all'interno del quartiere. Con questo intervento è possibile ridurre in modo tangibile le velocità di circolazione, migliorare le condizioni generali di viabilità (ridefinizione spazi carrozzabili) e favorire qualitativamente gli spostamenti pedonali/ciclabili all'interno del centro città. La doppia tipologia di sistemazione offre grande flessibilità d'intervento e considera le peculiarità insediative e funzionali della strada oggetto di sistemazione.

Questo intervento risponde in modo adeguato alle esigenze di miglioramento della sicurezza e di riduzione dell'incidentalità, già evidenziate a livello di analisi dello stato attuale.

Benefici per l'agglomerato

CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto

Effetto:

- aumento delle superfici pubbliche riservate al traffico lento;
- introduzione del concetto di spazio condiviso;
- riduzione della lunghezza dei tratti degli assi di traffico con effetto di cesura;
- moderazione del traffico, gestione e contenimento dell'aumento del traffico motorizzato, in perfetta sintonia con quanto previsto a livello di scenario auspicato e di PA di 2a generazione.

significativo

CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti

Effetto:

- valorizzazione dello spazio urbano, degli spazi liberi/verdi nelle aree di relazione tra pubblico e privato;
- la riqualifica urbana e la gestione del traffico dell'asse stradale Via R. Simen (Minusio) Via G.G. Nessi (Muralto), caratterizzato da un carico di traffico importante in un'area popolosa, migliorano la vivibilità di tale asse.

significativo

CE 3: aumento della sicurezza del traffico

Effetto:

moderazione del traffico, aumento della sicurezza degli spazi pubblici;
maggiore confort e sicurezza per la mobilità lenta.

significativo

CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse

Effetto:

- la misura determina una riduzione delle emissioni foniche;
- in particolare, la misura contribuisce ad una riduzione della velocità di percorrenza, che a sua volta determina una riduzione del rumore. Ciò ha un effetto positivo sulla residenza e sulle altre attività che si affacciano sulla strada. L'abitabilità del guartiere migliora.

sufficiente

Fattibilità

La fattibilità è stata approfondita ai sensi della norma SIA 103 e in base alle "Linee guida cantonali per la Priorizzazione delle misure. Criteri per l'esame e l'eventuale inserimento in lista A, B e C", con un grado di precisione dei costi +/- 30%.

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore:

La misura è conforme agli indirizzi della scheda R/M2 Agglomerato del Locarnese.

Necessità di aggiornamento del PD:

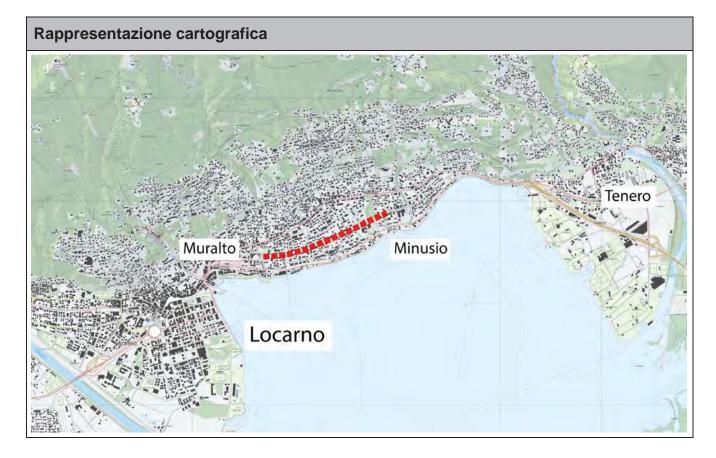
La misura non necessita un consolidamento del PD: nessun aggiornamento necessario.

Scadenzario per l'inoltro del progetto di massima

Spiegazioni e approfondimenti

Riqualifica urbana e contenimento TIM (Via R. Simen, Minusio e Via G.G. Nessi, Muralto) Lista B		Codice ARE: 5113.2.018	Codice PA: TIM 13.2
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	IN 4, TIM 13.1		
Rapporto con PA 2	Ripresa INF 13 (PALoc 2)		
Ente responsabile	Comuni		
Altri Enti coinvolti	Cantone		
Orizzonte di realizzazione	Inizio dei lavori: 2023 Entrata in servizio: 2026	Gran	
Priorità	В		
Grado di avanzamento	1 X 2	Comuni di: Minusio e Muralto	

Costi e finanziamento		
Totale costi (IVA esclusa)	CHF 1'390'000	
	X Confederazione in ambito PA	
	Confederazione in altri ambiti	
Ente finanziatore	X Cantone	
Ente inianziatore	X Agglomerato (CIT)	
	X Comuni	
	Terzi	



Descrizione



Via R. Simen, Minusio - situazione attuale

Ridefinizione dell'assetto stradale dell'asse Via R. Simen (Minusio) - Via G.G. Nessi (Muralto) in funzione dell'impostazione pianificatoria recentemente approvata e della volontà di favorire la mobilità lenta all'interno dell'abitato; la tipologia d'intervento è duplice e prevede in particolare l'introduzione di una ZONA 30 laddove la funzione locale è preponderante e il contesto adiacente è maggiormente sensibile, ed il restringimento della carreggiata con messa in sicurezza del collegamento pedonale/ciclabile lungo la tratta dove la funzione veicolare è preponderante.

La misura è stata presentata nel PALoc 2, con priorità B. Nel PALoc 3 la misura è posta in due fasi:

- con priorità A (scheda TIM 13.1): sequenza 1, da cimitero Muralto a innesto Via G. Motta
- con priorità B (presente scheda): segmento 2, da innesto Via G. Motta a curva Via Cà di Ferro

Opportunità per l'agglomerato

La misura permette una ridefinizione generale dello spazio pubblico, con riduzione del calibro veicolare a vantaggio della mobilità lenta e della fruibilità pedonale all'interno del quartiere. Con questo intervento è possibile ridurre in modo tangibile le velocità di circolazione, migliorare le condizioni generali di viabilità (ridefinizione spazi carrozzabili) e favorire qualitativamente gli spostamenti pedonali/ciclabili all'interno del centro città. La doppia tipologia di sistemazione offre grande flessibilità d'intervento e considera le peculiarità insediative e funzionali della strada oggetto di sistemazione.

Questo intervento risponde in modo adeguato alle esigenze di miglioramento della sicurezza e di riduzione dell'incidentalità, già evidenziate a livello di analisi dello stato attuale.

Benefici per l'agglomerato CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto Effetto: - aumento delle superfici pubbliche riservate al traffico lento; - introduzione del concetto di spazio condiviso; - riduzione della lunghezza dei tratti degli assi di traffico con effetto di cesura; significativo - moderazione del traffico, gestione e contenimento dell'aumento del traffico motorizzato, in perfetta sintonia con quanto previsto a livello di scenario auspicato e di PA di 2a generazione. CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti Effetto: - valorizzazione dello spazio urbano, degli spazi liberi/verdi nelle aree di relazione tra pubblico e - la riqualifica urbana e la gestione del traffico dell'asse stradale Via R. Simen (Minusio) - Via G.G. significativo Nessi (Muralto), caratterizzato da un carico di traffico importante in un'area popolosa, migliorano la vivibilità di tale asse. CE 3: aumento della sicurezza del traffico Effetto: - moderazione del traffico, aumento della sicurezza degli spazi pubblici; significativo maggiore confort e sicurezza per la mobilità lenta. CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse Effetto: - la misura determina una riduzione delle emissioni foniche; - in particolare, la misura contribuisce ad una riduzione della velocità di percorrenza, che a sua volta sufficiente determina una riduzione del rumore. Ciò ha un effetto positivo sulla residenza e sulle altre attività che si affacciano sulla strada. L'abitabilità del quartiere migliora.

Fattibilità

La fattibilità è stata approfondita ai sensi della norma SIA 103 e in base alle "Linee guida cantonali per la Priorizzazione delle misure. Criteri per l'esame e l'eventuale inserimento in lista A, B e C", con un grado di precisione dei costi +/- 30%.

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore:

La misura è conforme agli indirizzi della scheda R/M2 Agglomerato del Locarnese.

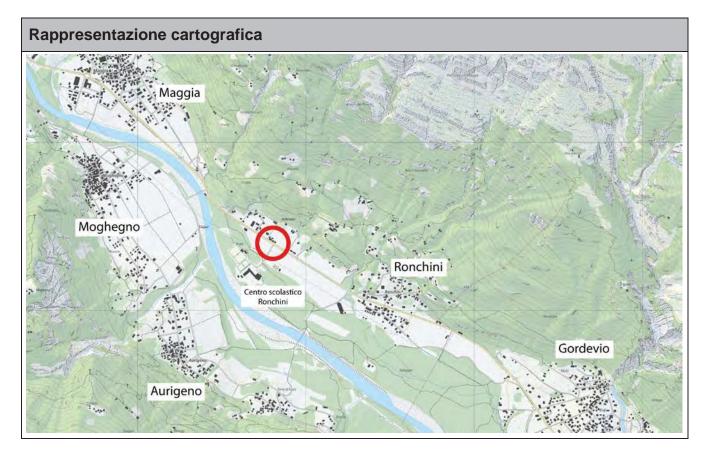
Necessità di aggiornamento del PD:

La misura non necessita un consolidamento del PD: nessun aggiornamento necessario.

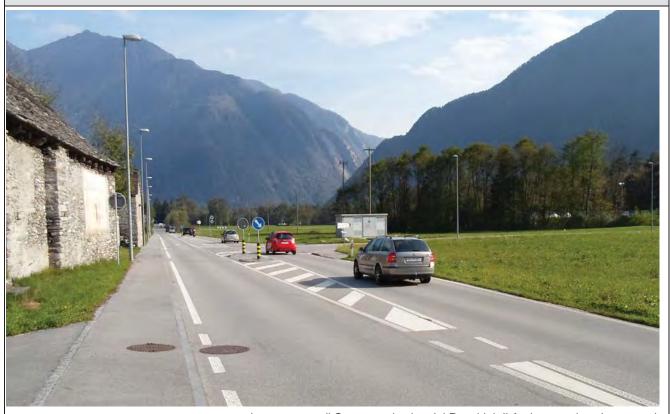
Scadenzario per l'inoltro del progetto di massima	
Spiegazioni e approfondimenti	

Messa in sicure. Centro scolastio nuova fermata k	Codice ARE:	Codice PA: TIM 14	
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	TP 3.2		4
Rapporto con PA 2	Ripresa INF 14 (PALoc 2)		
Ente responsabile	Comune		The state of the s
Altri Enti coinvolti	Cantone	La Tilday I and Table	4
Orizzonte di realizzazione	Inizio dei lavori: 2023 Entrata in servizio: 2026	Gran	
Priorità	В		
Grado di avanzamento	1 X 2	Comune	di Maggia

Costi e finanziamento	
Totale costi (IVA esclusa)	CHF 650'000
	X Confederazione in ambito PA
	Confederazione in altri ambiti
Ente finanziatore	X Cantone
Ente inianziatore	Agglomerato (CIT)
	X Comuni
	Terzi



Descrizione



Innesto verso il Centro scolastico dei Ronchini di Aurigeno - situazione attuale

Interventi complementari di moderazione del traffico e di messa in sicurezza del tratto stradale ubicato in corrispondenza dell'imbocco del Centro scolastico dei Ronchini di Aurigeno; l'intervento è completato dalla formazione di un percorso pedonale protetto longitudinale da/per il centro abitato dei Ronchini.

La misura è stata presentata nel PALoc 2, con priorità C. Nel PALoc 3 la misura è posta in priorità B e prevede anche la realizzazione di una nuova fermata bus all'altezza dell'imbocco verso il Centro scolastico (linea regionale 315 Locarno-Cavergno).

Opportunità per l'agglomerato

La misura permette la messa in sicurezza della tratta stradale a vantaggio della mobilità lenta e della sicurezza degli attraversamenti pedonali. Con questo intervento è possibile ridurre la velocità di circolazione, migliorare le condizioni generali di viabilità all'intersezione e favorire qualitativamente gli spostamenti pedonali/ciclabili da/per il centro scolastico.

Questo intervento, nel suo complesso, risponde in modo adeguato alle esigenze di miglioramento della sicurezza e di riduzione dell'incidentalità, già evidenziate a livello di analisi dello stato attuale.

Benefici per l'agglomerato	
CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
 miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto: a favore del traffico pedonale (aumento sicurezza), del trasporto pubblico (maggiore capillarità del servizio e migliora accessibilità del comparto grazie alla nuova fermata) e del traffico individuale motorizzato (maggiore fluidità del traffico lungo l'asse principale); la fluidità del traffico all'intersezione strada Cantonale / Centro scolastico Ronchini migliora. La misura è congruente con la strategia settoriale trasporti, con lo scenario auspicato e con quanto prodotto per il PALoc 2. 	significativo
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
- valorizzazione dello spazio pubblico attorno alla nuova fermata bus e messa in sicurezza dell'innesto al Centro scolastico Ronchini	sufficiente
CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
- maggiore sicurezza per tutti gli utenti della strada all'intersezione strada Cantonale / Centro scolastico Ronchini.	significativo
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
- la misura determina una riduzione delle emissioni ambientali.	sufficiente

Fattibilità

La fattibilità è stata approfondita ai sensi della norma SIA 103 e in base alle "Linee guida cantonali per la Priorizzazione delle misure. Criteri per l'esame e l'eventuale inserimento in lista A, B e C', con un grado di precisione dei costi +/- 30%.

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore:

La misura è conforme agli indirizzi della scheda R/M2 Agglomerato del Locarnese.

Necessità di aggiornamento del PD:

La misura non necessita un consolidamento del PD: nessun aggiornamento necessario.

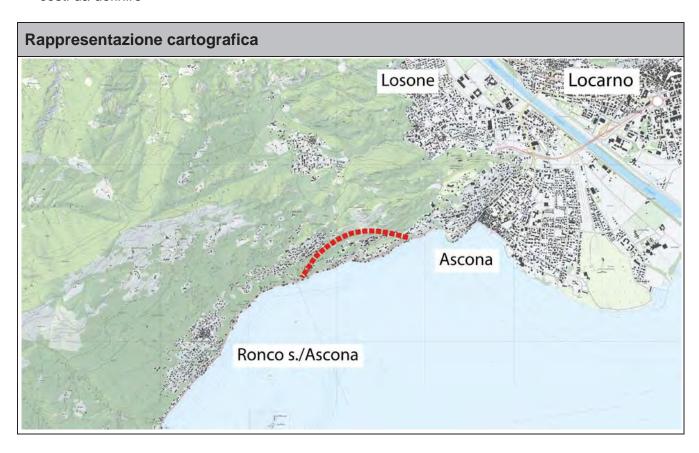
Scadenzario per l'inoltro del progetto di massima

Spiegazioni e approfondimenti

Galleria Moscia - Acapulco		Codice ARE:	Codice PA: TIM 17
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			4
Rapporto con PA 2	Ripresa INF 17 (PALoc 2)		
Ente responsabile	Cantone, CIT		The second second
Altri Enti coinvolti		Control of the second	4
Orizzonte di realizzazione	> 2026	Grade	
Priorità	С		uni di:
Grado di avanzamento	X 1 2	Ascona e Roi	nco s./Ascona

Costi e finanziamento		
Totale costi (IVA esclusa)	CHF*	
	Confederazione in ambito PA	
	Confederazione in altri ambiti	
Ente finanziatore	X Cantone	
Ente inidizatore	X Agglomerato (CIT)	
	X Comuni	
	Terzi	

^{*} costi da definire



Descrizione



Strada litoranea Ascona - Brissago, zona Moscia - situazione attuale

Realizzazione della galleria di Moscia - Acapulco secondo l'impostazione inserita a PD e ridefinizione dell'attuale tracciato della strada litoranea per il servizio alle proprietà private e per il collegamento ciclabile-pedonale tra Ascona e Porto-Ronco.

Opportunità per l'agglomerato

La realizzazione della galleria permette di risolvere il problema del pericolo effettivo dovuto all'instabilità geologica del pendio. Allo stesso tempo permette di migliorare le condizioni di viabilità e sicurezza lungo questa tratta di strada litoranea in considerazione della presenza di un calibro stradale ridotto. Inoltre l'opera permetterà di sgravare il flusso di traffico in attraversamento della località Moscia, con conseguente miglioramento dell'accessibilità all'agglomerato in entrata da ovest.

Benefici per l'agglomerato

CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto - l'asse stradale litoranea costituisce un'importante arteria per la mobilità interna all'agglomerato ed un passaggio obbligato lungo la litoranea per chi proviene o si sposta tra Locarno e Porto Ronco / Brissago e la vicina Italia (Provincia del VCO); - la tratta di strada cantonale litoranea è soggetta a un elevato rischio di instabilità geologica: la realizzazione di una galleria di circonvallazione in zona Moscia-Acapulco (Ascona-Porto Ronco) comporta un miglioramento rilevante alla qualità del sistema di trasporto, allo scopo di garantire il transito veicolare in galleria e offrire un collegamento pedonale-ciclabile in sicurezza lungo l'attuale asse della strada litoranea.

CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
- la costruzione di una galleria di circonvallazione pone le base per un intervento di riqualifica multimodale dell'asse della strada litoranea, tra le località di Moscia e Acapulco (Ascona-Porto Ronco).	sufficiente
CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
- la costruzione di una galleria di circonvallazione incentiva la messa in sicurezza dell'asse della strada litoranea, con la possibilità di creare un collegamento ciclabile-pedonale in spazi propri e sicuri.	significativo
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
- la misura determina una riduzione delle emissioni foniche.	sufficiente

Fattibilità

La fattibilità è data.

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore:

La misura è conforme agli indirizzi della scheda R/M2 Agglomerato del Locarnese.

Necessità di aggiornamento del PD:

Misura conforme al PD: nessun aggiornamento necessario (misura IP).

Scadenzario per l'inoltro del progetto di massima

Spiegazioni e approfondimenti

L'analisi dell'ARE consente di valutare la proposta di una strada di circonvallazione in ambito urbano, un aggiramento "classico" di un insediamento con l'obiettivo di sgravare il carico veicolare all'interno della località e favorire uno sviluppo insediativo sostenibile e di qualità. In questo senso, l'ARE ha fornito una metodologia di valutazione della sostenibilità di tali circonvallazioni su cui si basano tutte le analisi eseguite nell'ambito dell'elaborazione dei PA.

La sistemazione della tratta di strada litoranea Moscia - Acapulco non risponde tuttavia a tale necessità; in questo caso il bisogno di realizzare una galleria di aggiramento scaturisce da un'esigenza di messa in sicurezza a fronte di un'instabilità geologica evidente e marcata, come pure dalla volontà di migliorare in modo tangibile le condizioni di mobilità lenta e di conduzione del TP in questa porzione di territorio.

Occorre ricordare che negli ultimi anni, a più riprese e l'ultima volta nel 2014, la litoranea è stata chiusa a causa di una frana e scoscendimenti di materiale. Le ripercussioni sul traffico sono state importanti, con congestionamenti repentini in tutto l'agglomerato del Locarnese.

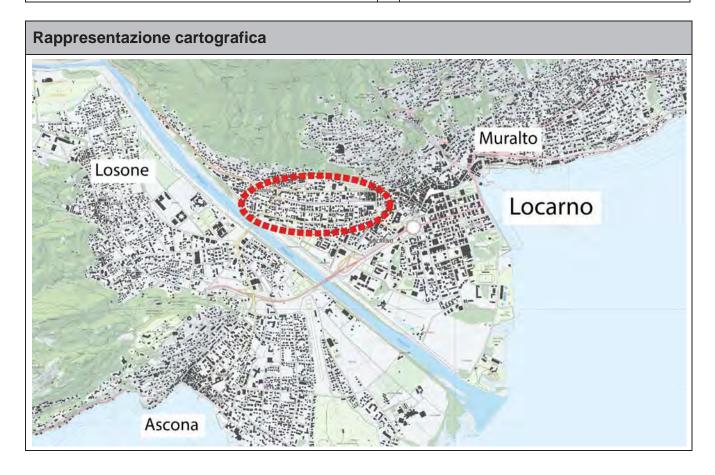
Il percorso Porto Ronco - Ronco s./ Ascona - Arcegno - Losone non costituisce e potrà mai costituire una valida alternativa all'asse della litoranea, sia per configurazione, sia per geometria e contesto attraversato (strada di montagna, attraversamento di nuclei abitati, transito VP proibitivo, ...).

I potenziali danni arrecati all'economia e all'attrattività dell'agglomerato del Locarnese da eventi naturali importanti quali frane, smottamenti di terreno a seguito di nubifragi, interruzione o distruzione di tratte della strada litoranea, sono ingenti e rappresentano dei punti critici notevoli per l'agglomerato.

Per questa ragione la sistemazione della tratta Ascona-Moscia - Ronco-Acapulco tramite la realizzazione di una galleria di aggiramento rappresenta un'importante necessità per tutta la regione.

Riorganizzazione della viabilità a Solduno			Codice ARE:	Codice A: TIM 18		
Pacchetto di misure						
Correlazione con altre misure	IN	6.1, IN 9, TIM	20,	TIM 21.1.1		7
Rapporto con PA 2	Ri	presa INF 18	(P	ALoc 2)		
Ente responsabile	Co	omune				
Altri Enti coinvolti	Ca	antone			Land of the second	
Orizzonte di realizzazione	1	izio dei lavori ntrata in servi			Gran	
Priorità	Α					
Grado di avanzamento		1	Χ	2	Comune	di Locarno

Costi e finanziamento	
Totale costi (IVA esclusa)	CHF 1'580'000
	X Confederazione in ambito PA
	Confederazione in altri ambiti
Ente finanziatore	X Cantone
Ente inianziatore	X Agglomerato (CIT)
	X Comuni
	Terzi



Descrizione



Via A. Franzoni, Locarno-Solduno - situazione attuale negli orari di punta

Nell'ambito dell'allestimento del Programma di agglomerato del Locarnese di 2a generazione (PALoc 2), il Dipartimento del territorio con il supporto dei Comuni coinvolti si era chinato sui problemi di viabilità e sicurezza lungo tratta Solduno-Ponte Brolla, sviluppando una serie di possibili misure sia a livello di mobilità privata, di trasporto pubblico e mobilità lenta.

A fronte dell'assenza di verifiche approfondite, il PALoc 2 si era tuttavia limitato a proporre concetti generali ed indirizzi di progetto da sviluppare e consolidare in fase di programma successivo; in particolare, per il comparto oggetto di studio, è stata ritenuta in lista C la misura INF 18; questa misura non forniva indirizzi concreti ma rimandava alla necessità di avviare uno studio di fattibilità ed opportunità destinato ad individuare nuove possibili soluzioni di tracciato meno onerose per l'aggiramento del nucleo di Solduno, in alternativa alla soluzione che prevedeva un nuovo ponte sul fiume Maggia.

Con questo intervento, oltre al miglioramento della viabilità privata e pubblica da/per le Valli, ci si prefigge la ricucitura dell'abitato di Solduno, come pure il miglioramento della sicurezza degli spostamenti pedonali e ciclabili. Parallelamente si ritiene che la ricerca di una soluzione soddisfacente alla gestione del traffico lungo la direttrice principale Ponte Maggia-Ponte Brolla non è sostenibile senza una riflessione estesa ad un perimetro più ampio, con il coinvolgimento e la ridefinizione anche dell'assetto viario locale interno a Solduno.

La misura riprendere le riflessioni già effettuate in passato sul tema della viabilità all'interno del comparto di Solduno (comparto delimitato da Via A. Vigizzi, Via Vallemaggia, Via B. Varenna, Via R. Simen), e sviluppa uno scenario di riorganizzazione della viabilità e della mobilità in generale destinato a migliorare le condizioni di spostamento all'interno del comparto e la qualità di vita di chi vi risiede, come pure le relazioni da/per l'esterno.

In particolare, gli interventi destinati a modificare e riorganizzare sensibilmente l'attuale funzionamento della rete di mobilità interna al comparto Solduno-Cinque Vie possono essere così riassunti:

- sgravio degli assi stradali troppo sollecitati dal carico veicolari e orientamento del traffico su altre strade oggi poco attrattive
- riorganizzazione generale dei principali sensi di circolazione così da distribuire in modo più armonioso il carico veicolare oggi concentrato sull'asse centrale
- mantenimento del trasporto pubblico e del collegamento principale di mobilità lenta sull'asse centrale di Via A. Franzoni
- gestione semaforica dei principali nodi su Via R. Simen
- potenziamento della rete trasversale di mobilità lenta

La misura è stata presentata nel PALoc 2, con priorità C. Nel PALoc 3 la misura è posta in priorità A.

Opportunità per l'agglomerato

L'opportunità consiste nel rendere più scorrevole il traffico negli orari di punta lungo gli assi principali, senza tuttavia penalizzare le relazioni interne, il trasporto pubblico (diverse linee TP urbane e regionali) e la mobilità lenta (numerosi punti di attraversamento, numerosi contenuti e attrattori sono presenti nel comparto).

Questo intervento, limitato ad una gestione semaforica dei principali nodi e alla riorganizzazione dei sensi di circolazione interni (misure di segnaletica e di gestione dei flussi), risponde in modo adeguato alle necessità di miglioramento della viabilità lungo gli assi stradali principali in attraversamento del comparto di Solduno e alla volontà di promuovere il trasporto pubblico e la mobilità lenta.

Benefici per l'agglomerato

CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
 introduzione del concetto di spazio condiviso; riduzione della lunghezza dei tratti degli assi di traffico con effetto di cesura; moderazione del traffico, gestione e contenimento dell'aumento del traffico motorizzato, in perfetta sintonia con quanto previsto a livello di scenario auspicato e di PA di 2a generazione; nuova gestione della viabilità nei quartieri locarnesi Solduno e Campagna, entrambi quartieri prevalentemente a destinazione residenziale, con una densità in crescita (edificazione sempre più presente di palazzine a più piani, secondo le possibilità offerte dal Piano regolatore), a seguito delle mutate esigenze di mobilità (dovute all'aumento del traffico); la nuova impostazione contribuisce alla fluidificazione del traffico. 	significativo
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
- la riorganizzazione viaria, a cui fa capo la riqualifica multimodale e la gestione del traffico dell'asse stradale di Via A. Franzoni a Locarno (TIM 21.1.1), permette di migliorare la qualità degli spazi pubblici.	significativo
CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
 moderazione del traffico, aumento della sicurezza degli spazi pubblici; maggiore confort e sicurezza per la mobilità lenta. 	significativo
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
 la misura determina una riduzione delle emissioni foniche; in particolare, la misura contribuisce ad una riduzione della velocità di percorrenza, che a sua volta determina una riduzione del rumore. Ciò ha un effetto positivo sulla residenza e sulle altre attività 	sufficiente

Programma di agglomerato del Locarnese di terza generazione - PALoc 3 Misure *Mobilità*

Fattibilità

La fattibilità è stata approfondita ai sensi della norma SIA 103 e in base alle "Linee guida cantonali per la Priorizzazione delle misure. Criteri per l'esame e l'eventuale inserimento in lista A, B e C', con un grado di precisione dei costi +/- 30%.

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore:

La misura è conforme agli indirizzi delle schede R/M2 Agglomerato del Locarnese e R10 Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito.

Necessità di aggiornamento del PD:

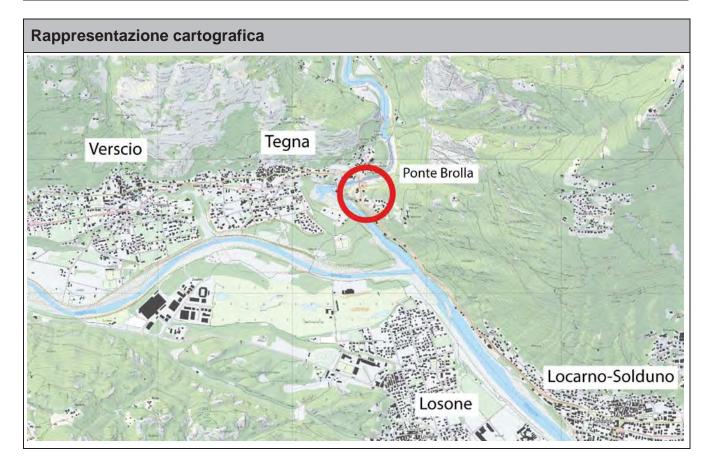
Scadenzario per l'inoltro del progetto di massima

La misura non necessita un consolidamento nel PD: nessun aggiornamento necessario.

Coddenzario per i montro dei progetto di massima	
Spiegazioni e approfondimenti	

Riorganizzazione della viabilità e del nodo importante del TP di Ponte Brolla		Codice ARE:	Codice PA: TIM 19
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	P 4.3, TP 3.1, TP 3.2, TIM 20		4
Rapporto con PA 2	A 2 Ripresa INF 19 (PALoc 2)		
Ente responsabile	Cantone		
Altri Enti coinvolti	Comuni	San California (California California Califo	4
Orizzonte di realizzazione	Inizio dei lavori: 2019 Entrata in servizio: 2022	Gran	
Priorità	A		uni di:
Grado di avanzamento	1 X 2	Locarno e Terro	e di Pedemonte

Costi e finanziamento		
Totale costi (IVA esclusa)	CHF 2'040'000	
	X Confederazione in ambito PA	
	Confederazione in altri ambiti	
Ente finanziatore	X Cantone	
Ente finanziatore	X Agglomerato (CIT)	
	Comuni	
	X Terzi (FART)	



Descrizione



Nodo di Ponte Brolla in provenienza da Solduno lungo la Via Vallemaggia - situazione attuale

Sistemazione e messa in sicurezza del nodo di Ponte Brolla (misura già prevista dal PTLV). La misura è stata presentata nel PALoc 2, con priorità C. Nel PALoc 3 la misura è posta in priorità A.

Elementi principali che caratterizzano la misura:

- il flusso veicolare principale si sviluppa sempre lungo l'attuale asse cantonale PA407.2, con innesti secondari da/per le Terre di Pedemonte (paesi di Tegna-Verscio-Cavigliano) / Valle Onsernone e da/per il comparto residenziale delle Vattagne a monte del nodo di Ponte Brolla)
- l'innesto da/per le Terre di Pedemonte/Onsernone è gestito come incrocio tradizionale (dare precedenza) e beneficia di corsie di preselezione distinte per tutti i movimenti secanti secondari l'intersezione resta condizionata solo parzialmente dalla presenza del passaggio a livello della ferrovia delle Centovalli, in quanto le nuove preselezioni favoriscono le direttrici da/per le Terre di Pedemonte anche in caso di barriere abbassate
- la continuità dei camminamenti pedonali è garantita lato a monte del ponte sul fiume, con collegamento tra fermata BUS (linea regionale 315 Locarno-Cavergno) e fermata ferroviaria di Ponte Brolla (ferrovia delle Centovalli: traffico regionale Locarno-Camedo e traffico internazionale Locarno-Domodossola); il passaggio pedonale è demarcato a monte della ferrovia
- i posteggi pubblici a valle della strada cantonale (11 stalli) sono eliminati; un nuovo posteggio P+R (40 stalli) è predisposto a monte della ferrovia con collegamenti pedonali diretti da/per stazione

Opportunità per l'agglomerato

Miglioramento della sicurezza e dell'attrattività del nodo importante del trasporto pubblico, come pure della qualità degli accessi ciclopedonali attorno e verso il nodo.

Benefici per l'agglomerato

CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto Effetto:

- miglioramento della qualità del sistema di trasporto (rete TP, rete stradale e mobilità lenta);
- miglioramento del sistema di trasporto pubblico, sviluppato in conformità con il potenziamento dell'offerta del trasporto pubblico previsto per l'apertura della galleria di base AlpTransit del Ceneri (dicembre 2020): riorganizzazione linee, incremento frequenza e attrattività del servizio TP, rinnovo parco veicoli, ecc;
- l'incremento dell'offerta di trasporto pubblico necessita la realizzazione di un nodo importante del TP a Ponte Brolla;
- miglioramento della sicurezza per pedoni / ciclisti, utenti del TP su rotaia (ferrovia delle Centovalli) e su gomma (bus regionale 315) e automobilisti.

significativo

CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti		
- l'area interessata dalla sistemazione del nodo importante del TP a Ponte Brolla offre l'opportunità per una riqualifica urbanistica degli spazi pubblici adiacenti.	significativo	

CE 3: aumento della sicurezza del traffico	
-miglioramento della sicurezza per pedoni / ciclisti, utenti del TP e automobilisti.	significativo

CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	
- la misura comporta una rilevante riduzione delle emissioni ambientali in ragione della nuova ripartizione modale TIM/TP a favore del TP.	significativo

Fattibilità

La fattibilità è stata approfondita ai sensi della norma SIA 103 e in base alle "Linee guida cantonali per la Priorizzazione delle misure. Criteri per l'esame e l'eventuale inserimento in lista A, B e C", con un grado di precisione dei costi +/- 30%.

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore:

La misura è conforme agli indirizzi delle schede R/M2 Agglomerato del Locarnese e R10 Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito.

Necessità di aggiornamento del PD:

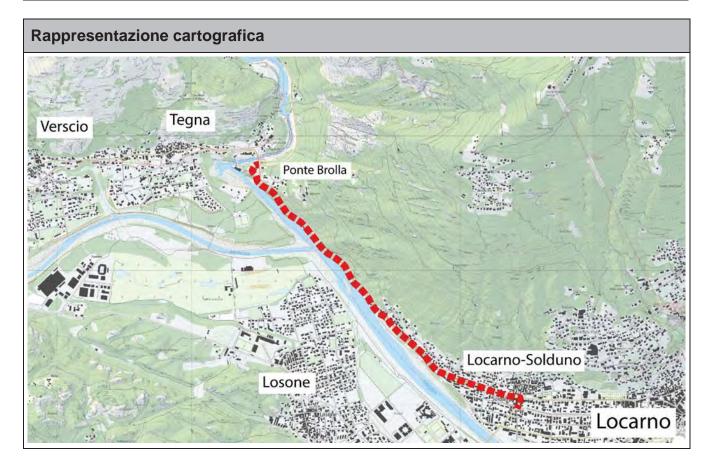
La misura non necessita un consolidamento nel PD: nessun aggiornamento necessario.

Scadenzario per l'inoltro del progetto di massima

Spiegazioni e approfondimenti

Messa in sicurezza della viabilità: tratta Solduno - Ponte Brolla		Codice ARE:	Codice PA: TIM 20
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	TP 3.2, TIM 18, TIM 19		7
Rapporto con PA 2	apporto con PA 2 Nuova misura PALoc 3		
Ente responsabile	Cantone		
Altri Enti coinvolti	Comuni	Santa	4
Orizzonte di realizzazione	Inizio dei lavori: 2023 Entrata in servizio: 2026	Gran	
Priorità	В		
Grado di avanzamento	1 X 2 Comune di Locarno		di Locarno

Costi e finanziamento		
Totale costi (IVA esclusa)	CHF 1'910'000	
	X Confederazione in ambito PA	
	Confederazione in altri ambiti	
Ente finanziatore	X Cantone	
Ente finanziatore	X Agglomerato (CIT)	
	Comuni	
	Terzi	



Descrizione



Tratta di Via Vallemaggia tra il nucleo di Solduno e il nodo di Ponte Brolla - situazione attuale

La strada cantonale PA 407.2 Solduno - Ponte Brolla ha una funzione di strada di collegamento principale tra l'agglomerato e le Valli, asse strutturante su cui si agganciano tutti gli innesti secondari da/per i quartieri residenziali adiacenti. Nel 2012, poco meno di 12'700 veicoli/giorno hanno percorso la strada cantonale in esame (TGM traffico giornaliero medio nelle 2 direzioni).

L'asse si caratterizza per un tracciato leggermente sinuoso, dove la configurazione dell'assetto stradale è variabile e fortemente condizionata dalla presenza di manufatti, dove la sicurezza e l'incrocio tra veicoli pesanti circolanti in direzione opposta non è sempre garantita, dove la circolazione delle biciclette rappresenta una situazione fortemente a rischio e conflittuale.

Da rilevare che questa situazione, ereditata dal passato, lascia poco margine di manovra a fronte della morfologia del territorio, costruito e non, e della presenza di forti condizionamenti naturali ai suoi margini (fiume, montagna). Si sottolinea pure l'assenza di continuità per la mobilità lenta, nel senso che la presenza di marciapiedi è garantita unicamente lungo alcuni segmenti dell'asse (quelli adiacenti ai comparti edificati) e solo su un lato della carreggiata, mentre per i ciclisti non è predisposta alcuna infrastruttura o segnalazione specifica. Su questa base, le riflessioni sviluppate a livello di studio preliminare hanno permesso di individuare alcune possibili opzioni d'intervento destinate da un lato a migliorare le condizioni di viabilità lungo il segmento Solduno - Ponte Brolla (in particolare a livello di incrocio tra veicoli pesanti circolanti nelle due direzioni) e dall'altro a favorire la gestione e sicurezza della mobilità lenta.

La misura si caratterizza per un intervento infrastrutturale limitato ai punti critici dell'asse, ossia dove oggi la sicurezza non è garantita (punti neri); destinato a garantire un calibro stradale minimo di 7.00 m, secondo i parametri cantonali e senza corsia ciclabile laterale.

Il transito delle biciclette è mantenuto possibile lungo tutta la tratta compresa tra Solduno e Ponte Brolla, sul sedime stradale, senza tuttavia una segnaletica orizzontale/verticale specifica; parallelamente la misura prevede di promuovere l'utilizzo dei percorsi di sponda destra della Maggia, non solo per lo svago ma anche e soprattutto per gli spostamenti utilitari.

Opportunità per l'agglomerato

- miglioramento della sicurezza generale della rete di interesse regionale (collegamento valli periferiche centro agglomerato), ed in particolare di punti critici ritenuti come punti neri ai sensi VSS 641 724;
- miglioramento della viabilità e conduzione del TP (linee bus regionali).

Benefici per l'agglomerato

CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	
 miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto (maggiore sicurezza per gli utenti della strada); il traffico attraverso la strada Solduno - Ponte Brolla viene meglio gestito. La misura è congruente con la strategia settoriale trasporti, con lo scenario auspicato e con quanto prodotto per il PALoc 2. 	significativo
CE 3: aumento della sicurezza del traffico	
- aumento della sicurezza lungo la tratta Solduno-Ponte Brolla per gli utenti della strada.	
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	
- la misura determina una riduzione delle emissioni foniche.	

Fattibilità

La fattibilità è stata approfondita ai sensi della norma SIA 103 e in base alle "Linee guida cantonali per la Priorizzazione delle misure. Criteri per l'esame e l'eventuale inserimento in lista A, B e C", con un grado di precisione dei costi +/- 30%.

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore:

La misura è conforme agli indirizzi delle schede R/M2 Agglomerato del Locarnese e R10 Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito.

Necessità di aggiornamento del PD:

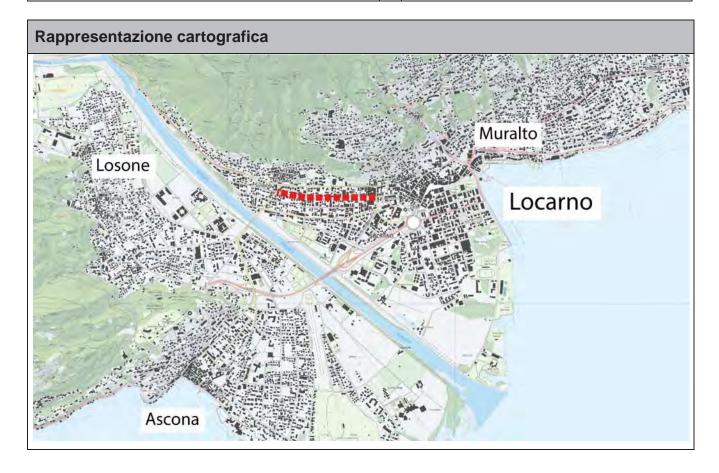
La misura non necessita un consolidamento nel PD: nessun aggiornamento necessario.

Scadenzario per l'inoltro del progetto di massima

Spiegazioni e approfondimenti

Riqualifica multimodale dell'asse urbano principale (Via A. Franzoni, Locarno)		Codice ARE:	Codice PA: TIM 21.1.1
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	Correlazione con altre misure IN 6.1, IN 9, TIM 18		4
Rapporto con PA 2 Nuova misura PALoc 3			
Ente responsabile	e Comune		
Altri Enti coinvolti	Cantone	Sant Day on the Control of the Contr	4
Orizzonte di realizzazione	Inizio dei lavori: 2023 Entrata in servizio: 2026	Good	
Priorità	В		
Grado di avanzamento	Grado di avanzamento 1 X 2 Comune di Lo		di Locarno

Costi e finanziamento	
Totale costi (IVA esclusa)	CHF 3'060'000
	X Confederazione in ambito PA
	Confederazione in altri ambiti
Ente finanziatore	Cantone
Ente finanziatore	Agglomerato (CIT)
	X Comuni
	Terzi



Descrizione



Via Alberto Franzoni, Locarno - situazione attuale

Riqualifica degli assi urbani principali e di uno spazio urbano centrale quale elemento strutturante del tessuto edificato e recupero dello spazio stradale come spazio pubblico condiviso e di identificazione, luogo per gestire non solo il traffico individuale motorizzato, ma anche e soprattutto la permeabilità della mobilità lenta e la fluidità del trasporto pubblico.

La misura permette di identificare e sviluppare le singole tratte degli assi stradali, favorendo una loro lettura per sequenze, evidenziando le caratteristiche distinte e specifiche del contesto attraversato, come pure incentivando l'utilizzo delle riserve insediative del fronte adiacente per un uso commerciale e residenziale. Sono oggetto di tale misura i seguenti assi stradali / spazi urbani:

- Via A. Franzoni TFM 2013 7'400 v/g

L'area dedicata alla riqualifica degli spazi in ambito urbano si concentra su un asse importante del quartiere Campagna: Via A. Franzoni / Via D. Galli (tra Solduno e le Cinque Vie, a Locarno). Tale asse si estende per 800 m ed è caratterizzato dallo scorrimento di traffico privato e di trasporto pubblico sia su gomma sia, a livello sotterraneo, su ferro (ferrovia delle Centovalli) con una fermata (Locarno S. Antonio). Il transito rende possibile l'accesso ai principali servizi nella zona, quali un supermercato, una farmacia, l'ufficio postale di Solduno, ecc.

La riqualifica dell'asse urbano deriva dall'esigenza di recuperare sia lo spazio stradale che quello edificato e renderlo un'area pubblica condivisa, in grado di gestire al meglio le connessioni del traffico individuale motorizzato e del trasporto pubblico, ma soprattutto quelle della mobilità lenta.

A livello di aspetti funzionali e di traffico l'impostazione strategica di tale asse stradale propone di strutturare lo spazio stradale come segue:

- una fascia verde centrale;
- una grande piazza sopra un posteggio sotterrano;
- un asse forte di trasporto pubblico e la circolazione viaria.

Opportunità per l'agglomerato

Le opportunità della misura sono:

- maggior sicurezza e confort per la mobilità lenta (pedoni e ciclisti)
- migliore fluidità per il trasporto pubblico
- creazione di uno spazio di relazione di qualità tra pubblico e privato
- maggior qualità e vivibilità degli assi stradali

Benefici per l'agglomerato

CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto		
 aumento delle superfici pubbliche riservate al traffico lento; introduzione del concetto di spazio condiviso; riduzione della lunghezza dei tratti degli assi di traffico con effetto di cesura; moderazione del traffico, gestione e contenimento dell'aumento del traffico motorizzato, in perfetta sintonia con quanto previsto a livello di scenario auspicato e di PA di 2a generazione 		
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:	
 valorizzazione dello spazio urbano, degli spazi liberi nelle aree di relazione tra pubblico e privato; la riqualifica urbana e la gestione del traffico dell'asse stradale Via A. Franzoni a Locarno, caratterizzato da un carico di traffico elevato, migliorano la vivibilità di tale asse. 		
CE 3: aumento della sicurezza del traffico		
 moderazione del traffico, aumento della sicurezza degli spazi pubblici; maggiore confort e sicurezza per la mobilità lenta. 		
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse		
 la misura determina una riduzione delle emissioni foniche; in particolare, la misura contribuisce ad una riduzione della velocità di percorrenza, che a sua volta determina una riduzione del rumore. Ciò ha un effetto positivo sulla residenza e sulle altre attività che si affacciano sulla strada. L'abitabilità del quartiere migliora. 		

Fattibilità

La fattibilità è stata approfondita ai sensi della norma SIA 103 e in base alle "Linee guida cantonali per la Priorizzazione delle misure. Criteri per l'esame e l'eventuale inserimento in lista A, B e C", con un grado di precisione dei costi +/- 30%.

Lunghezza asse interessato dall'intervento: 800 ml
Superficie interessata dall'intervento: 17'370 m2
Costo unitario (IVA 8.0% inclusa): 190 CHF/m2

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore:

La misura è conforme agli indirizzi delle schede R/M2 Agglomerato del Locarnese e R10 Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito.

Necessità di aggiornamento del PD:

È necessaria una nuova misura (RI) nella scheda R/M2.

Scadenzario per l'inoltro del progetto di massima

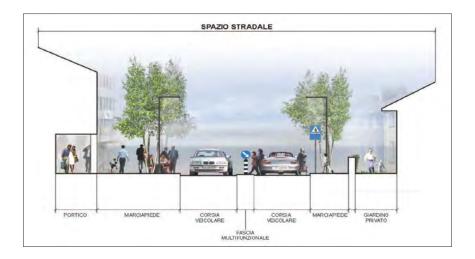
Spiegazioni e approfondimenti

L'introduzione del concetto di "asse urbano", quale elemento strutturante del tessuto edificato e di conduzione della mobilità, costituisce una misura fondamentale a livello di strategie dei PA3 per favorire la riqualifica dello spazio stradale ed il suo recupero come spazio pubblico condiviso e di identificazione.

Se gli obiettivi di garantire un'elevata sicurezza e la fluidità del traffico privato e pubblico lungo le strade cantonali rimangono prioritari, con la riqualifica dell'asse urbano va data altrettanta attenzione alla cura e alla valorizzazione dell'insieme del tessuto edificato adiacente, a beneficio della vivibilità e dell'attrattività dei quartieri attraversati e del benessere di tutti gli utenti dello spazio pubblico. Tale riqualifica diventa a tutti gli effetti una forma di promozione dello sviluppo degli insediamenti, sia diretta, quale valorizzazione degli spazi pubblici, sia indiretta, in quanto può diventare il motore per il rinnovamento di interi quartieri centrali, con la restituzione, laddove è andata persa, di una valenza multifunzionale.

La concezione dello spazio stradale deve garantire e ristabilire pertanto un equilibrio tra questi interessi e bisogni. L'esercizio è pertanto finalizzato a:

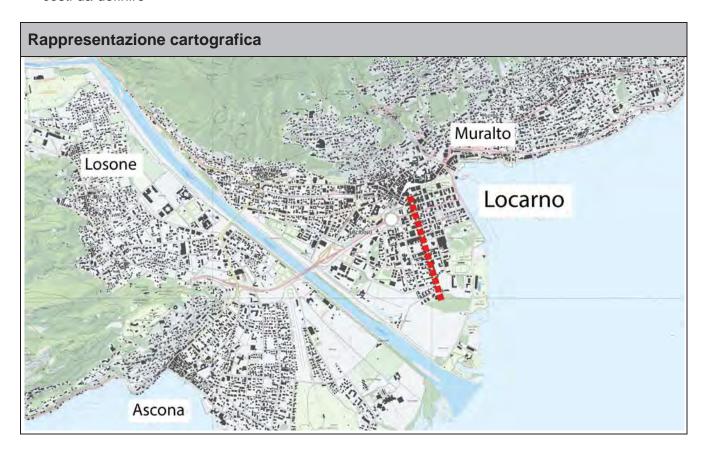
- garantire e migliorare nel suo complesso la funzionalità e l'attrattività dello spazio stradale per tutte le categorie di fruitori (residenti, commercianti, passanti, ...), favorendo la vivibilità della zona abitativa, la permeabilità dello spazio pubblico e la convivenza fra i diversi utenti della strada
- garantire e migliorare la sicurezza (oggettiva e soggettiva) degli utenti, conducenti, ciclisti o pedoni
- garantire e migliorare la fluidità del traffico ed in particolare il regolare esercizio dei trasporti pubblici
- ridurre le emissioni atmosferiche e foniche, a vantaggio di una migliore qualità dell'aria e vivibilità dei quartieri adiacenti allo spazio pubblico



Riqualifica multimodale di un asse urbano secondario (Via S. Balestra, Locarno)		Codice ARE:	Codice PA: TIM 21.1.2
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	Correlazione con altre misure IN 7.1		4
Rapporto con PA 2 Nuova misura PALoc 3			
Ente responsabile Comune			A CONTRACTOR
Altri Enti coinvolti Cantone		Sant Day on the Control of the Contr	4
Orizzonte di realizzazione	e di realizzazione > 2026		
Priorità	С		
Grado di avanzamento	1 2	Comune	di Locarno

osti e finanziamento		
Totale costi (IVA esclusa)	CHF*	
	Х	Confederazione in ambito PA
		Confederazione in altri ambiti
Ente finanziatore		Cantone
Ente finanziatore		Agglomerato (CIT)
	Х	Comuni
		Terzi

^{*} costi da definire



Descrizione



Via Serafino Balestra, Locarno - situazione attuale

Riqualifica degli assi urbani principali e di uno spazio urbano centrale quale elemento strutturante del tessuto edificato e recupero dello spazio stradale come spazio pubblico condiviso e di identificazione, luogo per gestire non solo il traffico individuale motorizzato, ma anche e soprattutto la permeabilità della mobilità lenta e la fluidità del trasporto pubblico.

La misura permette di identificare e sviluppare le singole tratte degli assi stradali, favorendo una loro lettura per sequenze, evidenziando le caratteristiche distinte e specifiche del contesto attraversato, come pure incentivando l'utilizzo delle riserve insediative del fronte adiacente per un uso commerciale e residenziale. Sono oggetto di tale misura i seguenti assi stradali / spazi urbani:

- Via S. Balestra TFM 2013 1'600 v/g

È auspicabile che gli interventi infrastrutturali sull'asse (corsie preferenziali bus, interventi ai nodi, filtri per dosaggio traffico) e gli interventi urbanistici di densificazione lungo gli assi urbani, includano anche una riqualifica di qualità degli spazi stradali e pedonali di relazione tra pubblico e privato.

Opportunità per l'agglomerato

Le opportunità della misura sono:

- maggior sicurezza e confort per la mobilità lenta (pedoni e ciclisti)
- migliore fluidità per il trasporto pubblico
- creazione di uno spazio di relazione di qualità tra pubblico e privato
- maggior qualità e vivibilità degli assi stradali

Benefici per l'agglomerato

CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto

- aumento delle superfici pubbliche riservate al traffico lento;
- introduzione del concetto di spazio condiviso;
- riduzione della lunghezza dei tratti degli assi di traffico con effetto di cesura;
- moderazione del traffico, gestione e contenimento dell'aumento del traffico motorizzato, in perfetta sintonia con quanto previsto a livello di scenario auspicato e di PA di 2a generazione

significativo

Effetto:

CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti

- valorizzazione dello spazio urbano, degli spazi liberi nelle aree di relazione tra pubblico e privato;

- la riqualifica urbana e la gestione del traffico dell'asse stradale Via S. Balestra a Locarno, caratterizzato da un carico di traffico elevato, migliorano la vivibilità di tale asse.

significativo

Effetto:

CE 3: aumento della sicurezza del traffico

- moderazione del traffico, aumento della sicurezza degli spazi pubblici;

- maggiore confort e sicurezza per la mobilità lenta.

Effetto:

Effetto:

CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse

- la misura determina una riduzione delle emissioni foniche;

- in particolare, la misura contribuisce ad una riduzione della velocità di percorrenza, che a sua volta determina una riduzione del rumore. Ciò ha un effetto positivo sulla residenza e sulle altre attività che si affacciano sulla strada. L'abitabilità del quartiere migliora.

sufficiente

Fattibilità

Attesa avvio studio di fattibilità.

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore:

La misura è conforme agli indirizzi delle schede R/M2 Agglomerato del Locarnese e R10 Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito.

Necessità di aggiornamento del PD:

È necessaria una nuova misura (IP) nella scheda R/M2.

Scadenzario per l'inoltro del progetto di massima

Spiegazioni e approfondimenti

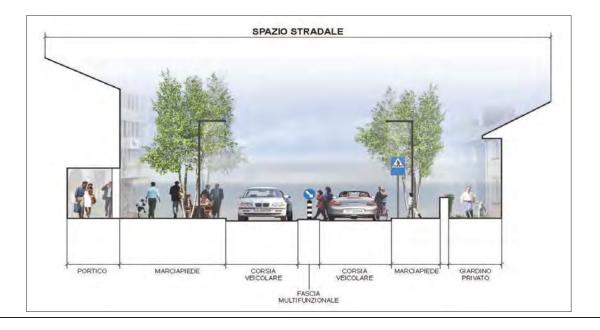
L'introduzione del concetto di "asse urbano", quale elemento strutturante del tessuto edificato e di conduzione della mobilità, costituisce una misura fondamentale a livello di strategie dei PA3 per favorire la riqualifica dello spazio stradale ed il suo recupero come spazio pubblico condiviso e di identificazione.

Se gli obiettivi di garantire un'elevata sicurezza e la fluidità del traffico privato e pubblico lungo le strade cantonali rimangono prioritari, con la riqualifica dell'asse urbano va data altrettanta attenzione alla cura e alla valorizzazione dell'insieme del tessuto edificato adiacente, a beneficio della vivibilità e dell'attrattività dei quartieri attraversati e del benessere di tutti gli utenti dello spazio pubblico. Tale riqualifica diventa a tutti gli effetti una forma di promozione dello sviluppo degli insediamenti, sia diretta, quale valorizzazione

degli spazi pubblici, sia indiretta, in quanto può diventare il motore per il rinnovamento di interi quartieri centrali, con la restituzione, laddove è andata persa, di una valenza multifunzionale.

La concezione dello spazio stradale deve garantire e ristabilire pertanto un equilibrio tra questi interessi e bisogni. L'esercizio è pertanto finalizzato a:

- garantire e migliorare nel suo complesso la funzionalità e l'attrattività dello spazio stradale per tutte le categorie di fruitori (residenti, commercianti, passanti, ...), favorendo la vivibilità della zona abitativa, la permeabilità dello spazio pubblico e la convivenza fra i diversi utenti della strada
- garantire e migliorare la sicurezza (oggettiva e soggettiva) degli utenti, conducenti, ciclisti o pedoni
- garantire e migliorare la fluidità del traffico ed in particolare il regolare esercizio dei trasporti pubblici
- ridurre le emissioni atmosferiche e foniche, a vantaggio di una migliore qualità dell'aria e vivibilità dei quartieri adiacenti allo spazio pubblico



Riqualifica urbana e contenimento TIM (Largo F. Zorzi, Locarno)		Codice ARE:	Codice PA: TIM 21.1.3
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	IN 8, IN 9		7
Rapporto con PA 2	Nuova misura PALoc 3		
Ente responsabile	Comune		the state of the
Altri Enti coinvolti	Cantone	San Charles and Control of the Contr	4
Orizzonte di realizzazione	> 2026	Gran	
Priorità	С		
Grado di avanzamento	X 1 2	Comune di Locarno	

Costi e finanziamento		
Totale costi (IVA esclusa)	CHF 3'250'000	
	Χ	Confederazione in ambito PA
		Confederazione in altri ambiti
Ente finanziatore		Cantone
Ente inidizatore		Agglomerato (CIT)
	Χ	Comuni
		Terzi



Descrizione



Largo Franco Zorzi, Locarno - situazione attuale

Riqualifica di uno spazio urbano centrale quale elemento strutturante del tessuto edificato e recupero dello spazio stradale come spazio pubblico condiviso e di identificazione, luogo per gestire non solo il traffico individuale motorizzato, ma anche e soprattutto la permeabilità della mobilità lenta e la fluidità del trasporto pubblico.

La misura permette di identificare e sviluppare le singole tratte degli assi stradali, favorendo una loro lettura per sequenze, evidenziando le caratteristiche distinte e specifiche del contesto attraversato, come pure incentivando l'utilizzo delle riserve insediative del fronte adiacente per un uso commerciale e residenziale. Sono oggetto di tale misura i seguenti assi stradali / spazi urbani:

- Largo F. Zorzi TFM 2013 300 v/g

Opportunità per l'agglomerato

Le opportunità della misura sono:

- maggior sicurezza e confort per la mobilità lenta (pedoni e ciclisti)
- migliore fluidità per il trasporto pubblico
- creazione di uno spazio di relazione di qualità tra pubblico e privato
- maggior qualità e vivibilità degli assi stradali

Benefici per l'agglomerato

CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
 aumento delle superfici pubbliche riservate al traffico lento; introduzione del concetto di spazio condiviso; riduzione della lunghezza dei tratti degli assi di traffico con effetto di cesura; moderazione del traffico, gestione e contenimento dell'aumento del traffico motorizzato, in perfetta sintonia con quanto previsto a livello di scenario auspicato e di PA di 2a generazione 	significativo

CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti Effetto: - valorizzazione dello spazio urbano, degli spazi liberi nelle aree di relazione tra pubblico e privato; '- la riqualifica urbana e il contenimento del traffico nello spazio urbano centrale del Largo F. Zorzi a significativo Locarno, superficie di transizione tra Piazza Grande e il lungolago, oggi fortemente caratterizzato da un aspetto orientato al traffico veicolare, migliorano la vivibilità di tale spazio. CE 3: aumento della sicurezza del traffico Effetto: - moderazione del traffico, aumento della sicurezza degli spazi pubblici; significativo - maggiore confort e sicurezza per la mobilità lenta. CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse Effetto: - la misura determina una riduzione delle emissioni foniche: - in particolare, la misura contribuisce ad una riduzione della velocità di percorrenza, che a sua volta sufficiente determina una riduzione del rumore. Ciò ha un effetto positivo sulla residenza e sulle altre attività che si affacciano sulla strada. L'abitabilità del quartiere migliora.

Fattibilità

La fattibilità è data.

Lunghezza asse interessato dall'intervento: 300 ml Superficie interessata dall'intervento: 7'600 m2 Costo unitario (IVA 8.0% inclusa): 457 CHF/m2

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore:

La misura è conforme agli indirizzi delle schede R/M2 Agglomerato del Locarnese e R10 Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito.

Necessità di aggiornamento del PD:

È necessaria una nuova misura (IP) nella scheda R/M2.

Scadenzario per l'inoltro del progetto di massima

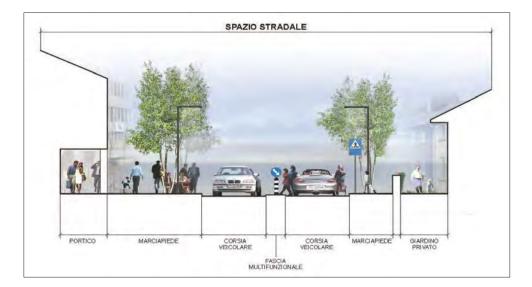
Spiegazioni e approfondimenti

L'introduzione del concetto di "asse urbano", quale elemento strutturante del tessuto edificato e di conduzione della mobilità, costituisce una misura fondamentale a livello di strategie dei PA3 per favorire la riqualifica dello spazio stradale ed il suo recupero come spazio pubblico condiviso e di identificazione.

Se gli obiettivi di garantire un'elevata sicurezza e la fluidità del traffico privato e pubblico lungo le strade cantonali rimangono prioritari, con la riqualifica dell'asse urbano va data altrettanta attenzione alla cura e alla valorizzazione dell'insieme del tessuto edificato adiacente, a beneficio della vivibilità e dell'attrattività dei quartieri attraversati e del benessere di tutti gli utenti dello spazio pubblico. Tale riqualifica diventa a tutti gli effetti una forma di promozione dello sviluppo degli insediamenti, sia diretta, quale valorizzazione degli spazi pubblici, sia indiretta, in quanto può diventare il motore per il rinnovamento di interi quartieri centrali, con la restituzione, laddove è andata persa, di una valenza multifunzionale.

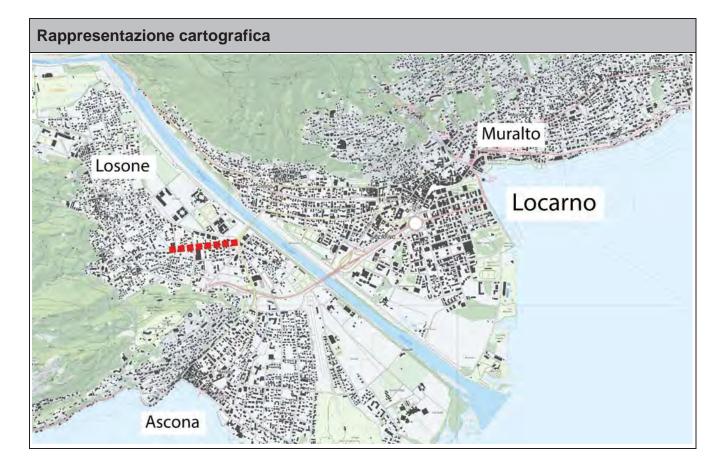
La concezione dello spazio stradale deve garantire e ristabilire pertanto un equilibrio tra questi interessi e bisogni. L'esercizio è pertanto finalizzato a:

- garantire e migliorare nel suo complesso la funzionalità e l'attrattività dello spazio stradale per tutte le categorie di fruitori (residenti, commercianti, passanti, ...), favorendo la vivibilità della zona abitativa, la permeabilità dello spazio pubblico e la convivenza fra i diversi utenti della strada
- garantire e migliorare la sicurezza (oggettiva e soggettiva) degli utenti, conducenti, ciclisti o pedoni
- garantire e migliorare la fluidità del traffico ed in particolare il regolare esercizio dei trasporti pubblici
- ridurre le emissioni atmosferiche e foniche, a vantaggio di una migliore qualità dell'aria e vivibilità dei quartieri adiacenti allo spazio pubblico



Riqualifica multimodale dell'asse urbano principale (Via Locarno, Losone)		Codice ARE:	Codice PA: TIM 21.2
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	IN 2, IN 6.2, IN 9, TP 4.1, TP 4.5		1
Rapporto con PA 2	Ripresa INF 2 (PALoc 2)	27 54	A COL
Ente responsabile	Comune		1
Altri Enti coinvolti	Cantone	7	
Orizzonte di realizzazione	Inizio dei lavori: 2019 Entrata in servizio: 2022	Grid	
Priorità	A	_	
Grado di avanzamento	1 X 2	Comune di Losone	

Costi e finanziamento	
Totale costi (IVA esclusa)	CHF 3'900'000
Ente finanziatore	X Confederazione in ambito PA
	Confederazione in altri ambiti
	X Cantone
	X Agglomerato (CIT)
	X Comuni
	Terzi



Descrizione



Via Locarno, Losone - situazione attuale

Riqualifica dell'asse urbano principale di Losone quale elemento strutturante del tessuto edificato e recupero dello spazio stradale come spazio pubblico condiviso e di identificazione, luogo per gestire non solo il traffico individuale motorizzato, ma anche e soprattutto la permeabilità della mobilità lenta e la fluidità del trasporto pubblico.

La misura permette di identificare e sviluppare le singole tratte degli assi stradali, favorendo una lettura per sequenze, evidenziando le caratteristiche distinte e specifiche del contesto attraversato, come pure incentivando l'utilizzo delle riserve insediative del fronte adiacente per un uso commerciale e residenziale. È oggetto di tale misura il seguente asse stradale:

- Via Locarno (Losone) TFM 2013 21'200 v/g

Con l'applicazione del concetto di riqualifica dell'asse urbano lungo Via Locarno si intende:

- identificare e sviluppare i singoli tratti dell'asse, favorendone una lettura strutturata, con sequenze distinte in funzione dei volumi di traffico e delle caratteristiche e peculiarità insediative adiacenti;
- favorire un'edificazione ai margini dell'asse più densa e di qualità, incentivando l'utilizzo delle riserve per favorire l'uso commerciale e residenziale, con particolare attenzione al pianterreno;
- riqualificare l'asse quale elemento strutturante del tessuto urbano recuperando lo spazio stradale come spazio pubblico d'identificazione, per gestire il traffico individuale motorizzato, la permeabilità per la mobilità lenta e la fluidità del trasporto pubblico, per marcare la gerarchia stradale (applicazione del modello UPI 50/30, già parte integrante del PALoc 2);
- promuovere, dove la centralità del contesto insediativo è riconoscibile e dove la presenza di contenuti pubblici e di servizi/attività è marcata, il concetto di **spazio condiviso**, ovvero uno spazio in cui si favorisce la convivenza tra utenti, si garantisce la permeabilità trasversale, dove pavimentazione e arredo possono sottolineare in modo significativo le caratteristiche funzionali del luogo, dove è possibile pensare ad un regime di velocità diverso.

In una prima riflessione nell'ambito del PALoc 3 si propone di intervenire solo su un lato nella logica di quanto già ritenuto nel PALoc 2 e specificatamente allargando il sedime pubblico sul lato sud dell'asse di ca. 2.80 m.

In questo senso si rende possibile la formazione di uno spazio a carattere funzionale a favore della mobilità lenta, più precisamente con l'introduzione di un percorso ciclopedonale accompagnato da un viale alberato.

Questo intervento ha l'intento di accrescere la qualità dell'asse urbano, privilegiando gli spostamenti longitudinali e trasversali e di conseguenza migliorando la fruibilità dello spazio pubblico.

A livello di aspetti funzionali e di traffico l'impostazione strategica di tale asse stradale propone di strutturare lo spazio stradale come segue:

- allargamento sulla sponda sinistra di ca. 2,80 m (rispetto a PALoc 2);
- formazione (sempre sulla sponda sinistra) di un percorso ciclabile di larghezza 2,50 m, affiancato da un camminamento pedonale di larghezza 1,50 m;
- posa di una nuova piantumazione intesa quale elemento strutturante dell'asse e di accompagnamento del nuovo percorso ciclabile e del nuovo camminamento pedonale, con l'obiettivo di migliorare la qualità dello spazio urbano;
- formazione di una rotonda di diametro 28,00 m, quale elemento funzionale di gestione del traffico all'innesto di Via Locarno con Via Emmaus e Via Truscio

Opportunità per l'agglomerato

Le opportunità della misura sono:

- maggior sicurezza e confort per la mobilità lenta (pedoni e ciclisti)
- migliore fluidità per il trasporto pubblico
- creazione di uno spazio di relazione di qualità tra pubblico e privato
- maggior qualità e vivibilità degli assi stradali

Benefici per l'agglomerato

CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto		
 aumento delle superfici pubbliche riservate al traffico lento; introduzione del concetto di spazio condiviso; riduzione della lunghezza dei tratti degli assi di traffico con effetto di cesura; moderazione del traffico, gestione e contenimento dell'aumento del traffico motorizzato, in perfetta sintonia con quanto previsto a livello di scenario auspicato e di PA di 2a generazione 	significativo	
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti		
 valorizzazione dello spazio urbano, degli spazi liberi nelle aree di relazione tra pubblico e privato; la riqualifica urbana e la gestione del traffico dell'asse stradale Via Locarno a Losone, caratterizzato da un carico di traffico elevato, migliorano la vivibilità di tale asse. 	significativo	
CE 3: aumento della sicurezza del traffico		
 moderazione del traffico, aumento della sicurezza degli spazi pubblici; maggiore confort e sicurezza per la mobilità lenta. 	significativo	

CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	
 la misura determina una riduzione delle emissioni foniche; in particolare, la misura contribuisce ad una riduzione della velocità di percorrenza, che a sua volta determina una riduzione del rumore. Ciò ha un effetto positivo sulla residenza e sulle altre attività che si affacciano sulla strada. L'abitabilità del quartiere migliora. 	sufficiente

Fattibilità

La fattibilità è stata approfondita ai sensi della norma SIA 103 e in base alle "Linee guida cantonali per la Priorizzazione delle misure. Criteri per l'esame e l'eventuale inserimento in lista A, B e C", con un grado di precisione dei costi +/- 30%.

Lunghezza asse interessato dall'intervento: 570 ml
Superficie interessata dall'intervento: 6'800 m2
Costo unitario (IVA 8.0% inclusa): 617 CHF/m2

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore:

La misura è conforme agli indirizzi delle schede R/M2 Agglomerato del Locarnese e R10 Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito.

Necessità di aggiornamento del PD:

È necessaria una nuova misura (DA) nella scheda R/M2.

Scadenzario per l'inoltro del progetto di massima

Spiegazioni e approfondimenti

L'introduzione del concetto di "asse urbano", quale elemento strutturante del tessuto edificato e di conduzione della mobilità, costituisce una misura fondamentale a livello di strategie dei PA3 per favorire la riqualifica dello spazio stradale ed il suo recupero come spazio pubblico condiviso e di identificazione.

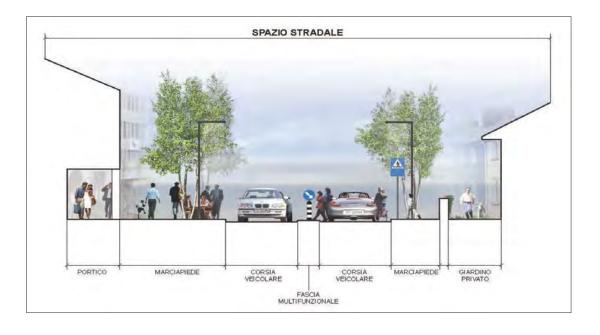
Se gli obiettivi di garantire un'elevata sicurezza e la fluidità del traffico privato e pubblico lungo le strade cantonali rimangono prioritari, con la riqualifica dell'asse urbano va data altrettanta attenzione alla cura e alla valorizzazione dell'insieme del tessuto edificato adiacente, a beneficio della vivibilità e dell'attrattività dei quartieri attraversati e del benessere di tutti gli utenti dello spazio pubblico.

Tale riqualifica diventa a tutti gli effetti una forma di promozione dello sviluppo degli insediamenti, sia diretta, quale valorizzazione degli spazi pubblici, sia indiretta, in quanto può diventare il motore per il rinnovamento di interi quartieri centrali, con la restituzione, laddove è andata persa, di una valenza multifunzionale.

La concezione dello spazio stradale deve garantire e ristabilire pertanto un equilibrio tra questi interessi e bisogni. L'esercizio è pertanto finalizzato a:

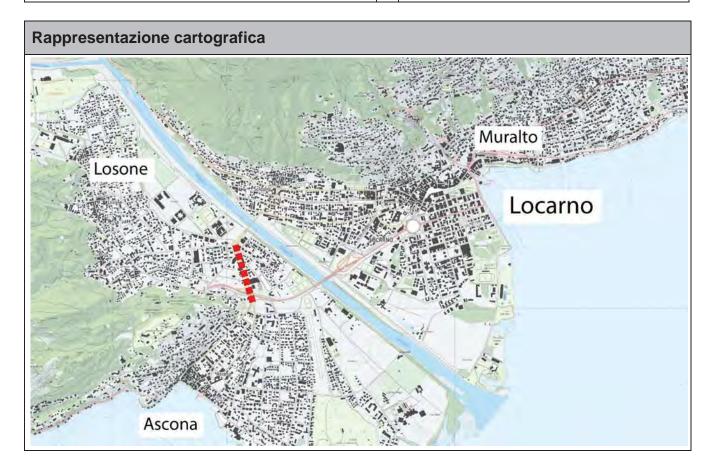
- garantire e migliorare nel suo complesso la funzionalità e l'attrattività dello spazio stradale per tutte le categorie di fruitori (residenti, commercianti, passanti, ...), favorendo la vivibilità della zona abitativa, la permeabilità dello spazio pubblico e la convivenza fra i diversi utenti della strada
- garantire e migliorare la sicurezza (oggettiva e soggettiva) degli utenti, conducenti, ciclisti o pedoni

- garantire e migliorare la fluidità del traffico ed in particolare il regolare esercizio dei trasporti pubblici
- ridurre le emissioni atmosferiche e foniche, a vantaggio di una migliore qualità dell'aria e vivibilità dei quartieri adiacenti allo spazio pubblico



Riqualifica multimodale dell'asse urbano principale (Via Locarno, Ascona)		Codice ARE:	Codice PA: TIM 21.3
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure IN 2, IN 6.3, IN 9, TP 4.1			4
Rapporto con PA 2	Nuova misura PALoc 3		
Ente responsabile	Comune		
Altri Enti coinvolti Cantone		San Charles and Control of the Contr	1
Orizzonte di realizzazione > 2026		Gran	
Priorità	С		
Grado di avanzamento	1 X 2	Comune di Ascona	

Costi e finanziamento	
Totale costi (IVA esclusa)	CHF 6'000'000
Ente finanziatore	X Confederazione in ambito PA
	Confederazione in altri ambiti
	X Cantone
	X Agglomerato (CIT)
	X Comuni
	Terzi



Descrizione



Via Locarno, Ascona - situazione attuale

Riqualifica dell'asse urbano principale di Ascona quale elemento strutturante del tessuto edificato e recupero dello spazio stradale come spazio pubblico condiviso e di identificazione, luogo per gestire non solo il traffico individuale motorizzato, ma anche e soprattutto la permeabilità della mobilità lenta e la fluidità del trasporto pubblico.

La misura permette di identificare e sviluppare le singole tratte degli assi stradali, favorendo una lettura per sequenze, evidenziando le caratteristiche distinte e specifiche del contesto attraversato, come pure incentivando l'utilizzo delle riserve insediative del fronte adiacente per un uso commerciale e residenziale. È oggetto di tale misura il seguente asse stradale:

- Via Locarno (Ascona) TFM 2013 22'500 v/g

A livello di aspetti funzionali e di traffico l'impostazione strategica di tale asse stradale propone di strutturare lo spazio stradale come segue:

- la gestione del traffico individuale motorizzato tramite 2 corsie veicolari, una per direzione di marcia, con preselezioni centrali in avvicinamento agli innesti/nodi di Via Ferrera e dello svincolo A13
- la gestione del trasporto pubblico tramite 2 corsie BUS , una per direzione di marcia, principalmente in avvicinamento dei nodi onde favorire e velocizzare la percorrenza del TP; lungo le corsie sono pure integrate le nuove fermate BUS in transito di Via Locarno/Via Ferrera e Via Locarno/MANOR
- la gestione dello stazionamento, inteso come parcheggio longitudinale di corta durata al servizio delle attività commerciali e di servizio previste al piano terra della nuova edificazione; tale stazionamento, comunque puntuale, sarà ubicato ai due lati dell'asse stradale, in alternanza a spazi verdi
- la gestione della mobilità lenta longitudinale tramite la disposizione di marciapiedi ciclabili-pedonali ai due lati dell'asse; le relazioni trasversali sono garantite da punti di attraversamento pedonale, abbinati ad un impianto di regolazione semaforica del traffico

La nuova sezione stradale prevede una larghezza complessiva pari a 23,50 m, strutturata come segue:

- marciapiede ciclo-pedonale di larghezza 2,50 m
- corsia multifunzionale di larghezza 2,50 m destinata allo stazionamento longitudinale di corta durata, a zona di attesa e a spazio verde
- corsia BUS di larghezza 3,00 m
- corsia veicolare di larghezza 3,00 m
- fascia centrale verde di larghezza 1,50 m, equipaggiata con nuova illuminazione pubblica
- corsia veicolare di larghezza 3,00 m
- corsia BUS di larghezza 3,00 m
- corsia multifunzionale di larghezza 2,50 m destinata allo stazionamento longitudinale di corta durata, a zona di attesa e a spazio verde
- marciapiede ciclo-pedonale di larghezza 2,50 m

Opportunità per l'agglomerato

Le opportunità della misura sono:

- maggior sicurezza e confort per la mobilità lenta (pedoni e ciclisti)
- migliore fluidità per il trasporto pubblico
- creazione di uno spazio di relazione di qualità tra pubblico e privato
- maggior qualità e vivibilità degli assi stradali

Benefici per l'agglomerato

CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
 aumento delle superfici pubbliche riservate al traffico lento; introduzione del concetto di spazio condiviso; riduzione della lunghezza dei tratti degli assi di traffico con effetto di cesura; moderazione del traffico, gestione e contenimento dell'aumento del traffico motorizzato, in perfetta sintonia con quanto previsto a livello di scenario auspicato e di PA di 2a generazione 	significativo
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
 valorizzazione dello spazio urbano, degli spazi liberi nelle aree di relazione tra pubblico e privato; la riqualifica urbana e la gestione del traffico dell'asse stradale Via Locarno ad Ascona, caratterizzato da un carico di traffico elevato, migliorano la vivibilità di tale asse. 	significativo
CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
 moderazione del traffico, aumento della sicurezza degli spazi pubblici; maggiore confort e sicurezza per la mobilità lenta. 	significativo
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
- la misura determina una riduzione delle emissioni foniche. In particolare contribuiscono ad una riduzione della velocità di percorrenza che a sua volta determina una riduzione del rumore. Questo ha un effetto positivo sulla residenza e le altre attività che si affacciano sulla strada; l'abitabilità del quartiere migliora.	sufficiente

Fattibilità

La fattibilità è stata approfondita ai sensi della norma SIA 103 e in base alle "Linee guida cantonali per la Priorizzazione delle misure. Criteri per l'esame e l'eventuale inserimento in lista A, B e C", con un grado di precisione dei costi +/- 30%.

Lunghezza asse interessato dall'intervento: 550 ml
Superficie interessata dall'intervento: 12'340 m2
Costo unitario (IVA 8.0% inclusa): 526 CHF/m2

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore:

La misura è conforme agli indirizzi delle schede R/M2 Agglomerato del Locarnese e R10 Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito.

Necessità di aggiornamento del PD:

È necessaria una nuova misura (IP) nella scheda R/M2.

Scadenzario per l'inoltro del progetto di massima

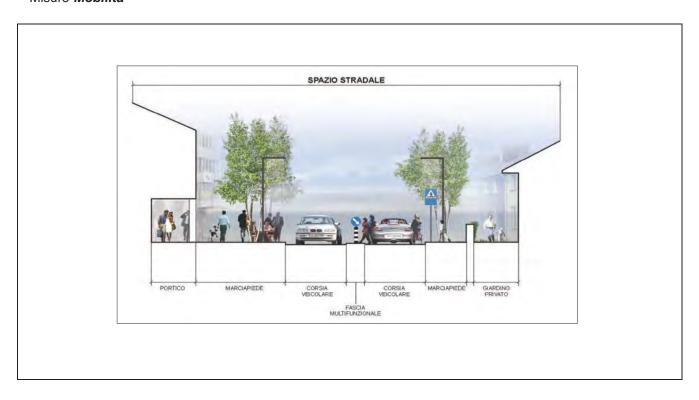
Spiegazioni e approfondimenti

L'introduzione del concetto di "asse urbano", quale elemento strutturante del tessuto edificato e di conduzione della mobilità, costituisce una misura fondamentale a livello di strategie dei PA3 per favorire la riqualifica dello spazio stradale ed il suo recupero come spazio pubblico condiviso e di identificazione.

Se gli obiettivi di garantire un'elevata sicurezza e la fluidità del traffico privato e pubblico lungo le strade cantonali rimangono prioritari, con la riqualifica dell'asse urbano va data altrettanta attenzione alla cura e alla valorizzazione dell'insieme del tessuto edificato adiacente, a beneficio della vivibilità e dell'attrattività dei quartieri attraversati e del benessere di tutti gli utenti dello spazio pubblico. Tale riqualifica diventa a tutti gli effetti una forma di promozione dello sviluppo degli insediamenti, sia diretta, quale valorizzazione degli spazi pubblici, sia indiretta, in quanto può diventare il motore per il rinnovamento di interi quartieri centrali, con la restituzione, laddove è andata persa, di una valenza multifunzionale.

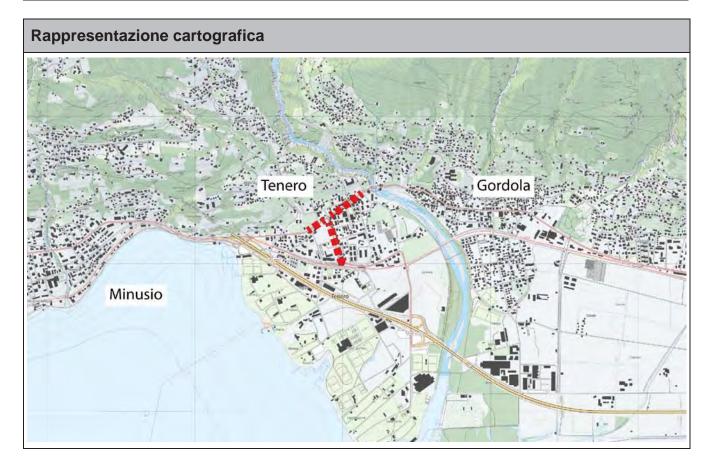
La concezione dello spazio stradale deve garantire e ristabilire pertanto un equilibrio tra questi interessi e bisogni. L'esercizio è pertanto finalizzato a:

- garantire e migliorare nel suo complesso la funzionalità e l'attrattività dello spazio stradale per tutte le categorie di fruitori (residenti, commercianti, passanti, ...), favorendo la vivibilità della zona abitativa, la permeabilità dello spazio pubblico e la convivenza fra i diversi utenti della strada
- garantire e migliorare la sicurezza (oggettiva e soggettiva) degli utenti, conducenti, ciclisti o pedoni
- garantire e migliorare la fluidità del traffico ed in particolare il regolare esercizio dei trasporti pubblici
- ridurre le emissioni atmosferiche e foniche, a vantaggio di una migliore qualità dell'aria e vivibilità dei quartieri adiacenti allo spazio pubblico



Riqualifica mult dell'asse urband (Via S. Gottardo		Codice ARE:	Codice PA: TIM 21.4
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	IN 6.5, IN 7.3, IN 9		4
Rapporto con PA 2	Nuova misura PALoc 3		
Ente responsabile	Comune		
Altri Enti coinvolti	Cantone	Landy In the land	- 2
Orizzonte di realizzazione	Inizio dei lavori: 2019 Entrata in servizio: 2022	Gran	
Priorità	A		
Grado di avanzamento	1 X 2	Comune di T	enero-Contra

Costi e finanziamento	
Totale costi (IVA esclusa)	CHF 3'700'000
	X Confederazione in ambito PA
	Confederazione in altri ambiti
Ente finanziatore	X Cantone
Ente inianziatore	X Agglomerato (CIT)
	X Comuni
	Terzi



Descrizione



Via S. Gottardo, Tenero - situazione attuale



Via Stazione, Tenero - situazione attuale

Riqualifica degli assi urbani principali di Tenero-Contra quale elemento strutturante del tessuto edificato e recupero dello spazio stradale come spazio pubblico condiviso e di identificazione, luogo per gestire non solo il traffico individuale motorizzato, ma anche e soprattutto la permeabilità della mobilità lenta e la fluidità del trasporto pubblico.

La misura permette di identificare e sviluppare le singole tratte degli assi stradali, favorendo una lettura per sequenze, evidenziando le caratteristiche distinte e specifiche del contesto attraversato, come pure incentivando l'utilizzo delle riserve insediative del fronte adiacente per un uso commerciale e residenziale. È oggetto di tale misura il seguente asse stradale:

Via S. Gottardo TFM 2013 7'300 v/g
 Via Stazione TFM 2013 3'400 v/g

È auspicabile che gli interventi infrastrutturali sull'asse (corsie preferenziali bus, interventi ai nodi, filtri per dosaggio traffico) e gli interventi urbanistici di densificazione lungo l'assi urbano, includano anche una riqualifica di qualità degli spazi stradali e pedonali di relazione tra pubblico e privato.

L'intervento si caratterizza come segue:

Gli assi di Via S. Gottardo e Via Stazione a Tenero costituiscono due segmenti di strada determinanti per la viabilità regionale lungo l'asse principale di sponda destra del Piano di Magadino tra Minusio e Riazzino e lungo l'asse di urbanizzazione storico verso il Piano / verso la fermata TILO con collegamento verso la rete stradale veloce (A13).

La riqualifica di tali assi ha come obiettivo il recupero dello spazio stradale, la sua vocazione come spazio pubblico privilegiato, favorendo lo sviluppo centripeto degli insediamenti. Lo spazio stradale diventa spazio pubblico condiviso e di identificazione. La gestione non solo del traffico individuale motorizzato, ma anche e soprattutto la permeabilità trasversale della mobilità lenta favoriscono il raggiungimento di tale obiettivo.

Per Via S. Gottardo il concetto di riqualifica propone di:

- mantenere la gestione del traffico individuale motorizzato e del TP tramite due corsie veicolari, una per direzione di marcia;
- mantenere la mobilità lenta longitudinale tramite marciapiedi con punti di attraversamento pedonale per garantire le relazioni trasversali;
- mantenere le relazioni ciclabili lungo le corsie veicolari;
- impiegare pavimentazione pregiata presso contenuti a carattere commerciale (portici) ai margini dell'asse, per meglio marcare il contesto attraversato;
- strutturare verticalmente il profilo con corpi illuminanti a carattere urbano ed elementi di arredo posti sul marciapiede e laddove l'edificazione è più disgregata e arretrata rispetto al limite stradale, con alberatura a medio-alto fusto sistemata sui sedimi privati a lato dell'asse stradale.

Per Via Stazione il concetto di riqualifica propone di:

- mantenere la gestione del traffico individuale motorizzato e del TP tramite due corsie veicolari, una per direzione di marcia:
- mantenere la mobilità lenta longitudinale tramite marciapiedi con punti di attraversamento pedonale per garantire le relazioni trasversali;
- mantenere le relazioni ciclabili lungo le corsie veicolari;
- impiegare pavimentazione pregiata presso contenuti a carattere commerciale (portici) ai margini dell'asse, per meglio marcare il contesto attraversato;
- strutturare verticalmente il profilo con corpi illuminanti a carattere urbano ed elementi di arredo posti sul marciapiede e con alberatura a medio-alto fusto sistemata sui sedimi privati a lato dell'asse stradale.

Opportunità per l'agglomerato

Le opportunità della misura sono:

- maggior sicurezza e confort per la mobilità lenta (pedoni e ciclisti)
- migliore fluidità per il trasporto pubblico
- creazione di uno spazio di relazione di qualità tra pubblico e privato
- maggior qualità e vivibilità degli assi stradali

Benefici per l'agglomerato

CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto Effetto: aumento delle superfici pubbliche riservate al traffico lento; introduzione del concetto di spazio condiviso; - riduzione della lunghezza dei tratti degli assi di traffico con effetto di cesura; significativo - moderazione del traffico, gestione e contenimento dell'aumento del traffico motorizzato, in perfetta sintonia con quanto previsto a livello di scenario auspicato e di PA di 2a generazione Effetto: CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti - valorizzazione dello spazio urbano, degli spazi liberi nelle aree di relazione tra pubblico e privato; '- la riqualifica urbana e la gestione del traffico degli assi stradali Via S. Gottardo e Via Stazione a significativo Tenero, caratterizzati da un carico di traffico elevato, migliora la vivibilità di tali assi. CE 3: aumento della sicurezza del traffico Effetto: · moderazione del traffico, aumento della sicurezza degli spazi pubblici: significativo maggiore confort e sicurezza per la mobilità lenta. CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse Effetto:

Fattibilità

La fattibilità è stata approfondita ai sensi della norma SIA 103 e in base alle "Linee guida cantonali per la Priorizzazione delle misure. Criteri per l'esame e l'eventuale inserimento in lista A, B e C", con un grado di precisione dei costi +/- 30%.

- in particolare, la misura contribuisce ad una riduzione della velocità di percorrenza, che a sua volta

determina una riduzione del rumore. Ciò ha un effetto positivo sulla residenza e sulle altre attività che

Lunghezza assi interessati dall'intervento globale*: 800 ml Superficie interessata dall'intervento globale: 10'470 m2 Costo unitario dell'intervento globale (IVA 8.0% inclusa): 382 CHF/m2

* Via S. Gottardo e Via Stazione

Situazione nel Piano direttore cantonale

- la misura determina una riduzione delle emissioni foniche;

si affacciano sulle strade. L'abitabilità del quartiere migliora.

Conformità con il PD in vigore:

La misura è conforme agli indirizzi delle schede R/M2 Agglomerato del Locarnese e R10 Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito.

Necessità di aggiornamento del PD:

È necessaria una nuova misura (DA) nella scheda R/M2.

Scadenzario per l'inoltro del progetto di massima

Spiegazioni e approfondimenti

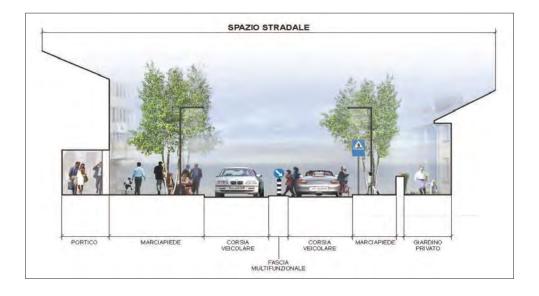
sufficiente

L'introduzione del concetto di "asse urbano", quale elemento strutturante del tessuto edificato e di conduzione della mobilità, costituisce una misura fondamentale a livello di strategie dei PA3 per favorire la riqualifica dello spazio stradale ed il suo recupero come spazio pubblico condiviso e di identificazione.

Se gli obiettivi di garantire un'elevata sicurezza e la fluidità del traffico privato e pubblico lungo le strade cantonali rimangono prioritari, con la riqualifica dell'asse urbano va data altrettanta attenzione alla cura e alla valorizzazione dell'insieme del tessuto edificato adiacente, a beneficio della vivibilità e dell'attrattività dei quartieri attraversati e del benessere di tutti gli utenti dello spazio pubblico. Tale riqualifica diventa a tutti gli effetti una forma di promozione dello sviluppo degli insediamenti, sia diretta, quale valorizzazione degli spazi pubblici, sia indiretta, in quanto può diventare il motore per il rinnovamento di interi quartieri centrali, con la restituzione, laddove è andata persa, di una valenza multifunzionale.

La concezione dello spazio stradale deve garantire e ristabilire pertanto un equilibrio tra questi interessi e bisogni. L'esercizio è pertanto finalizzato a:

- garantire e migliorare nel suo complesso la funzionalità e l'attrattività dello spazio stradale per tutte le categorie di fruitori (residenti, commercianti, passanti, ...), favorendo la vivibilità della zona abitativa, la permeabilità dello spazio pubblico e la convivenza fra i diversi utenti della strada
- garantire e migliorare la sicurezza (oggettiva e soggettiva) degli utenti, conducenti, ciclisti o pedoni
- garantire e migliorare la fluidità del traffico ed in particolare il regolare esercizio dei trasporti pubblici
- ridurre le emissioni atmosferiche e foniche, a vantaggio di una migliore qualità dell'aria e vivibilità dei quartieri adiacenti allo spazio pubblico



Gestione centra degli impianti se	lizzata emaforici nel Locarnese	Codice ARE:	Codice PA: TIM 22
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			4
Rapporto con PA 2	Nuova misura PALoc 3		
Ente responsabile	Cantone		The state of the s
Altri Enti coinvolti	Comuni	Landy on the	4
Orizzonte di realizzazione	Inizio dei lavori: 2019 Entrata in servizio: 2022	Grade	
Priorità	A		
Grado di avanzamento	1 X 2	Comuni di Loc	arno e Muralto

Costi e finanziamento	
Totale costi (IVA esclusa)	CHF 2'780'000
	X Confederazione in ambito PA
	Confederazione in altri ambiti
Ente finanziatore	X Cantone
Ente inidizatore	X Agglomerato (CIT)
	Comuni
	Terzi



Descrizione

La misura prevede il collegamento degli impianti semaforici nuovi ed esistenti ad una centrale di comando del traffico con riprogrammazione unitaria dei semafori in modo da garantire una maggiore fluidità del traffico individuale motorizzato, diminuire i tempi di attesa per pedoni e ciclisti e priorizzare il trasporto pubblico tramite la realizzazione di spire di annuncio per i bus.

La misura prevede quindi l'installazione di una centrale di comando e la realizzazione di nuovi impianti e nuove spire al fine di poter gestire al meglio i flussi di pedoni, ciclisti e veicoli a motore e favorire, dove necessario, il passaggio dei trasporti pubblici su gomma (come per es. in prossimità del nodo intermodale della stazione di Locarno-Muralto).

Opportunità per l'agglomerato

La regolazione attuale dei semafori ubicati nell'agglomerato del Locarnese presenta dei problemi dal punto di vista della coordinazione degli impianti, della lunghezza del ciclo semaforico e del funzionamento delle spire di annuncio il che comporta tempi di attesa lunghi per tutti gli utenti della strada con conseguenti formazioni di colonne e ritardi importanti per il trasporto pubblico.

Anche la situazione per i pedoni può essere migliorata in maniera importante con l'adeguamento del ciclo semaforico e l'ottimizzazione della gestione dei flussi.

Attualmente non è possibile una gestione ottimale dei flussi in relazione al carico veicolare presente e alla necessità di priorizzare il trasporto pubblico.

Benefici per l'agglomerato

CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	
 miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto (TL, TP, rete stradale) grazie alla gestione centralizzata degli impianti semaforici nell'agglomerato; la fluidità del traffico ai nodi principali della rete stradale migliora. La misura è congruente con la strategia settoriale trasporti, con lo scenario auspicato e con quanto prodotto per il PALoc 2; la misura permette una riduzione del tempo medio di attesa ai semafori per la mobilità lenta. 	significativo
CE 3: aumento della sicurezza del traffico	
- aumento della sicurezza alle intersezioni grazie a una migliore regolazione semaforica.	
- aumento della sicurezza alle intersezioni grazie a una migliore regolazione semaforica.	significativo
- aumento della sicurezza alle intersezioni grazie a una migliore regolazione semaforica. CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	significativo Effetto:

Fattibilità

La fattibilità è stata approfondita ai sensi della norma SIA 103 e in base alle "Linee guida cantonali per la Priorizzazione delle misure. Criteri per l'esame e l'eventuale inserimento in lista A, B e C', con un grado di precisione dei costi +/- 30%.

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore:

La misura è conforme agli indirizzi della scheda R/M2 Agglomerato del Locarnese.

Necessità di aggiornamento del PD:

La misura non necessita un consolidamento nel PD: nessun aggiornamento necessario.

Programma di agglomerato del Locarnese di terza generazione - PALoc 3 Misure *Mobilità*

Scadenzario per l'inoltro del progetto di massima

Spiegazioni e approfondimenti

La misura porta ad un netto miglioramento della qualità del sistema di trasporto del Locarnese: gli impianti vengono collegati e coordinati tra loro e la relativa gestione avviene in maniera ottimale. In caso di chiusura della galleria Mappo-Morettina la centrale permetterebbe di gestire al meglio gli impianti e garantire la necessaria sicurezza.

Il trasporto pubblico viene privilegiato grazie alla realizzazione di spire di annuncio.

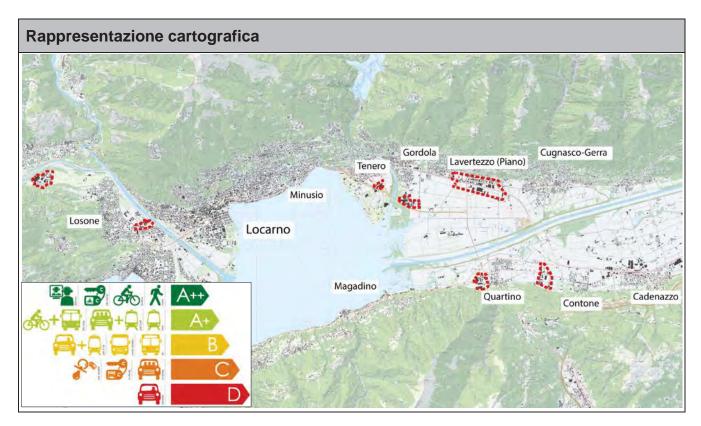
L'attrattività per i pedoni e ciclisti viene migliorata in maniera importante in particolare grazie ad una diminuzione dei tempi di attesa.

La misura porta ad un beneficio per l'ambiente grazie ad una miglior scorrevolezza del traffico veicolare e minor "stop and go".

Elaborazione pia per i comparti s	ani di mobilità aziendali trategici	Codice ARE:	Codice PA: TIM 23
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			4
Rapporto con PA 2	Nuova misura PALoc 3		
Ente responsabile	Comuni		
Altri Enti coinvolti	Cantone, aziende	Landy Carron	*
Orizzonte di realizzazione	Inizio dei lavori: 2019 Entrata in servizio: 2022	Gran	
Priorità	A		parogno, Gordola,
Grado di avanzamento	X 1 2	` `), Locarno, Losone, -Contra

Costi e finanziamento	
Totale costi (IVA esclusa)	CHF*
	Confederazione in ambito PA
	X Confederazione in altri ambiti (SvizzeraEnergia)
Tuto financiatore	X Cantone (Decreto MobAz)
Ente finanziatore	Agglomerato (CIT)
	X Comuni
	X Terzi (aziende)

^{*} misura non cofinanziabile in ambito PA ma tramite altre fonti



Descrizione

La misura consiste nel fornire le premesse ed i supporti tecnici per incentivare i singoli Comuni a promuovere l'elaborazione e favorire l'adozione di Piani di mobilità aziendale da parte delle aziende presenti nei comparti produttivi/commerciali dell'agglomerato.

Nello specifico la misura si applica a quei Comuni dove la presenza di comprensori caratterizzati da contenuti produttivi, artigianali e commerciali è marcata:

- Riazzino (Locarno e Lavertezzo)
- Gordola, zona artigianale Brere
- Tenero, comparto Ex Cartiera (Porta Est dell'agglomerato)
- Losone, Via Locarno/Via dei Patrizi
- Losone-Zandone
- Contone (Gambarogno)
- Quartino (Gambarogno)

La maggior parte dei collaboratori delle aziende del Locarnese si reca al lavoro in automobile e contribuisce alla formazione di colonne negli orari di punta. Oltre alle congestioni stradali, l'accresciuto traffico veicolare crea sempre maggiori problemi concernenti la gestione dello stazionamento con destinazione nei Comuni. È d'interesse dei Comuni poter offrire agli attori economici un'offerta di mobilità ampia e interessante, affinché l'accessibilità ai comprensori lavorativi sia buona per il traffico generato dalle aziende.

Un obiettivo centrale della misura è quello di elaborare un Piano di mobilità comprensoriali, che raccolga dati sulle misure adottate dalle aziende e problemi emersi, suggerendo delle soluzioni e una tempistica d'applicazione. In particolare, si prevedono le seguenti fasi:

- a. analisi situazione attuale
- b. elaborazione Piano di mobilità comprensoriale
- c. definizione costi e tempistiche

La misura deve essere promossa e sostenuta finanziariamente dai Comuni all'interno delle aree interessate, con la collaborazione tecnica del Dipartimento del territorio. Il finanziamento, oltre che dai Comuni e dalle aziende interessate può beneficiare dei seguenti contributi:

- a. contributi di SvizzeraEnergia nell'ambito del programma di Gestione della mobilità aziendale
- b. contributi cantonali dal credito quadro per il finanziamento di provvedimenti a favore della mobilità aziendale

Opportunità per l'agglomerato

La misura permette ai Comuni di unire attorno allo stesso progetto le aziende del medesimo comparto redigendo un Piano di mobilità comprensoriale che fornisca alternative di mobilità che andranno a migliorare l'accessibilità delle aziende.

Il Piano comprensoriale permetterà l'applicazione di misure concrete condivise fra più aziende che andranno a migliorare l'offerta di mobilità riducendo il fabbisogno di autoveicoli e conseguentemente di posteggi.

Programma di agglomerato del Locarnese di terza generazione - PALoc 3 Misure *Mobilità*

Le opportunità della misura sono:

- migliore regolamentazione dello stazionamento a disposizione delle aziende
- influenza positiva sulla canalizzazione e contenimento dei flussi di traffico veicolare
- influenza positiva sull'utilizzo di vettori di mobilità alternativi all'automobile

Benefici per l'agglomerato

CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
 la misura permette di gestire adeguatamente la domanda di mobilità tramite l'adozione di piani di mobilità aziendali comprensoriali (comparti strategici); la misura permette di ottenere maggiore efficienza/razionalità in termini di domanda di mobilità, riducendo i congestionamenti lungo la rete viaria principale di penetrazione verso tali comparti. 	significativo

CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
- la misura è compatibile con quanto definito nel Piano direttore (ubicazione comparti strategici) e permette di coordinare insediamenti e domanda mobilità.	sufficiente
CE 2: aumonto dolla sigurozza del traffico	Effotto:

CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
- meno automobili in circolazione sulle strade favoriscono l'aumento ella sicurezza negli spostamenti quotidiani, casa-lavoro e professionali.	sufficiente

CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	
- la misura ha un impatto significativo sulla riduzione delle emissioni ambientali.	significativo

Fattibilità

La fattibilità è data.

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore:

La misura è conforme agli indirizzi della scheda R/M2 Agglomerato del Locarnese.

Necessità di aggiornamento del PD:

La misura non necessita un consolidamento nel PD: nessun aggiornamento necessario.

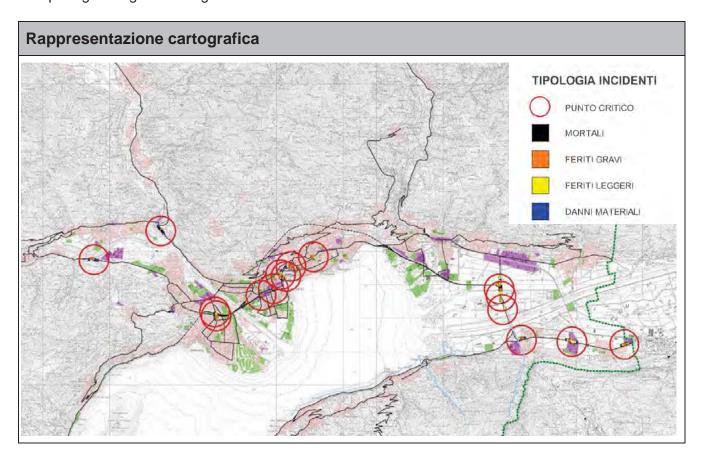
Scadenzario per l'inoltro del progetto di massima

Spiegazioni e approfondimenti

Messa in sicurezza punti critici della rete viaria			Codice ARE:	Codice PA: TIM 24		
Pacchetto di misure						- 100
Correlazione con altre misure						4-1
Rapporto con PA 2	Nuova misura PALoc 3					
Ente responsabile	Cantone					and the same of th
Altri Enti coinvolti	Comuni					
Orizzonte di realizzazione	Inizio dei lavori: 2019 Entrata in servizio: 2022					
Priorità	A				0	
Grado di avanzamento		1	X	2	Comuni in cui vi	sono punti critici

Costi e finanziamento		
Totale costi (IVA esclusa)	CHF*	
		Confederazione in ambito PA
		Confederazione in altri ambiti
Ente finanziatore	Χ	Cantone
Ente inidizatore		Agglomerato (CIT)
	Χ	Comuni
		Terzi

^{*} opere già eseguite o integrate in altre misure TIM / TP o ML del PALoc 3



Descrizione

Tale misura è intesa a fornire una risposta tecnica e di miglioria specifica per risolvere i punti critici della rete viaria (candidati punti neri ai sensi della norma VSS 641 724).

Sono considerati punti neri le zone della rete stradale caratterizzate da una elevata concentrazione di incidenti; in particolare laddove, durante un periodo di 3 anni (orizzonti considerati 2011-2013), il valore di calcolo scaturito dalla ponderazione tra numero, gravità e tipologia di incidenti è superiore al valore limite definito dalla norma VSS 641 724 - Road Safety, Black Spot Management (Sicurezza stradale, gestione punti neri).

La misura non è oggetto di finanziamento attraverso il Programma di agglomerato; ai singoli punti neri viene data una soluzione tramite misure infrastrutturali (TIM) e di mobilità lenta (ML) e di trasporto pubblico (TP).

La misura si applica a tutti i punti neri riscontrati nell'ambiti dello studio VUGIS sviluppato dall'USTRA; ed in particolare ai seguenti tratti/nodi della rete viaria:

Strada cantonale, Cevio

Incrocio Interio, Contone

Rotonda "Luserte", Quartino

Rotonda "Pergola", Quartino

• Sbocco Via ai Pontini, Locarno (Zona aeroporto)

Sbocco Via Aerodromo, Locarno (Zona aeroporto)

• Rotonda Aeroporto, Locarno

• Strada cantonale Ponte Brolla, Locarno

Strada cantonale Zandone, Losone

Intersezione Via al Pascolo/Via Buonamano

• Rotonda "Ascona", Ascona

Rotonda "Piazza Castello" Sbocco A13, Locarno

Viale Verbano, Muralto

Via della Stazione, Muralto

Via San Gottardo, Muralto

Intersezione Via Brione/Via S. Gottardo, Minusio

intervento eseguito

opera in fase di pubblicazione

intervento eseguito intervento eseguito intervento allo studio intervento allo studio intervento allo studio misura TIM 19 PALoc 3 intervento eseguito intervento allo studio

misura ML 7 PALoc 3 intervento allo studio

misura TP CmP 1.B PALoc 3 misura TP CmP 1.B PALoc 3

intervento eseguito intervento eseguito

Opportunità per l'agglomerato

Le opportunità della misura consistono nel miglioramento della sicurezza generale della rete viaria.

Benefici per l'agglomerato

CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
 - la messa in sicurezza dei punti critici (punti neri) permette di gestire il traffico in condizioni di sicurezza adeguate, lungo gli assi viari principali; - la fluidità del traffico ai nodi principali della rete stradale migliora. 	significativo

CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
- grazie al risanamento / messa in sicurezza dei punti critici della rete viaria, lo spazio pubblico può essere valorizzato.	sufficiente

CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
 la messa in sicurezza dei punti critici aumenta la sicurezza generale della rete viaria e del traffico. I costi sociali dovuti alle conseguenze degli incidenti si riducono; maggiore confort e sicurezza per tutti i vettori di trasporto, in particolare per la mobilità lenta (vettore più vulnerabile). 	significativo
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
- la misura dà un contributo alla riduzione delle emissioni foniche.	esiguo

Fattibilità

La fattibilità è stata approfondita ai sensi della norma SIA 103 e in base alle "Linee guida cantonali per la Priorizzazione delle misure. Criteri per l'esame e l'eventuale inserimento in lista A, B e C", con un grado di precisione dei costi +/- 30%.

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore:

La misura è conforme agli indirizzi della scheda R/M2 Agglomerato del Locarnese.

Necessità di aggiornamento del PD:

La misura non necessita un consolidamento nel PD: nessun aggiornamento necessario.

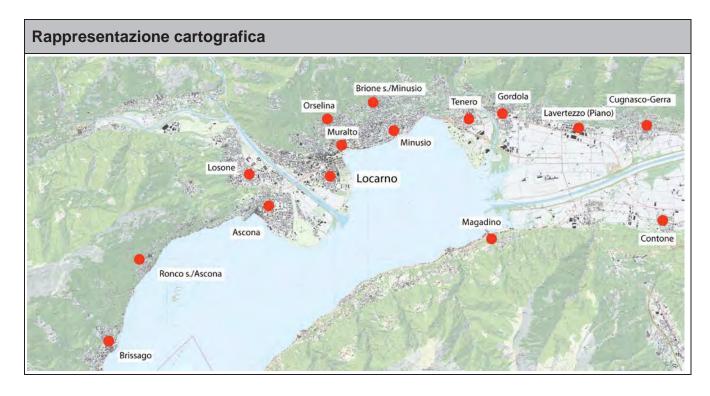
Scadenzario per l'inoltro del progetto di massima

Spiegazioni e approfondimenti

Strategia di gestione posteggi pubblici					Codice ARE:	Codice PA: TIM 25	
Pacchetto di misure							
Correlazione con altre misure	IN 14						
Rapporto con PA 2	Ripresa INF 16 (PALoc 2)			ALoc 2)			
Ente responsabile	Comuni						
Altri Enti coinvolti	Cantone						
Orizzonte di realizzazione	Inizio dei lavori: 2019 Entrata in servizio: 2022				Tomo O		
Priorità	A					ll RLst (art. 51-62): /Minusio, Brissago,	
Grado di avanzamento		1	X	2	Cugnasco-Gerra, Ga Contone e Magadino) Locarno, Losone,	imbarogno (sezioni di , Gordola, Lavertezzo, Minusio, Muralto, scona, Tenero-Contra	

Costi e finanziamento		
Totale costi (IVA esclusa)	CHF*	
	Confederazione in ambito PA	
	Confederazione in altri ambiti	
Ente finanziatore	Cantone	
Ente inianziatore	Agglomerato (CIT)	
	X Comuni	
	Terzi	

^{*} costi non cofinanziabili tramite PA



Descrizione







Tale misura è stata richiesta esplicitamente dall'ARE dopo la valutazione del PALoc 2.

Si tratta di sviluppare una strategia di regolamentazione e di gestione dei posteggi nell'agglomerato sulla base dell'attualizzazione dell'offerta attuale, del fabbisogno ai sensi del RLst e ella volontà di contenere l'incremento del traffico motorizzato lungo gli assi di penetrazione verso il centro dell'agglomerato.

Partendo da tale condizione quadro e dal censimento attualizzato dell'offerta attuale di posteggi su suolo pubblico, la misura intende sviluppare una strategia di regolamentazione e di gestione dei posteggi pubblici, sia come posteggi di lunga durata di attestamento in entrata all'agglomerato (P&R), sia come posteggi di corta durata centrali, al fine di regolare lo stazionamento e di conseguenza canalizzare e contenere i flussi di traffico veicolare in entrata all'agglomerato.

Tale misura si applica a quei Comuni che, ai sensi del Regolamento della Legge sullo sviluppo territoriale (RLst) del 19.05.2015, sono soggetti a un regolamento cantonale dei posteggi privati (art. 51-62); nello specifico si tratta dei Comuni di: Ascona, Brione s./Minusio, Brissago, Cugnasco-Gerra, Gambarogno (sezioni di Contone e Magadino), Gordola, Lavertezzo, Locarno, Losone, Minusio, Muralto, Orselina, Ronco s./Ascona, Tenero-Contra.

Opportunità per l'agglomerato

Le opportunità della misura sono:

- migliore regolamentazione dello stazionamento pubblico
- influenza positiva sulla canalizzazione dei flussi di traffico veicolare (sistema di indirizzo dei veicoli verso le aree di parcheggio)
- contenimento del traffico veicolare motorizzato a vantaggio di altri vettori

Benefici per l'agglomerato

CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
- la misura permette di gestire adeguatamente la domanda di trasporto tramite la regolamentazione uniforme della gestione dei parcheggi.	significativo
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
- la gestione dei parcheggi può essere la premessa per la valorizzazione dello spazio pubblico.	sufficiente
CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
- le gestione dello stazionamento su suolo pubblico può condurre a un aumento della sicurezza per la mobilità lenta (manovre di parcheggio).	sufficiente

Programma di agglomerato del Locarnese di terza generazione - PALoc 3 Misure $\textit{Mobilit\`{a}}$

CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
- la misura determina una riduzione delle emissioni ambientali.	sufficiente
Fattibilità	
La fattibilità è data.	
Situazione nel Piano direttore cantonale	
Conformità con il PD in vigore:	
La misura è conforme agli indirizzi della scheda R/M2 Agglomerato del Locarnese.	
Necessità di aggiornamento del PD:	
È necessario l'aggiornamento della scheda R/M2 (aggiornamento della misura DA).	
Scadenzario per l'inoltro del progetto di massima	
Spiegazioni e approfondimenti	