



Dipartimento del territorio
Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità



Commissione intercomunale dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia

PALoc 3



Programma di agglomerato del Locarnese

Terza generazione

Rapporto esplicativo intermedio
per l'informazione e la partecipazione
della popolazione a norma dell'art. 11 Lst



Locarno, 12 aprile 2016_V03



Repubblica e Cantone Ticino
Dipartimento del territorio
Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità

ELABORAZIONE DELLA DOCUMENTAZIONE

DIREZIONE GENERALE DI PROGETTO (DGP)

CAPO PROGETTO MAURO REZZONICO (ANDREOTTI & PARTNERS SA)

SEZIONE DELLA MOBILITÀ FEDERICA CORSO-TALENTO
LORIS AMBROSINI

SEZIONE SVILUPPO TERRITORIALE RAFFAELLA ARNABOLDI

DELEGATI DELLA CIT (stato: 03.2016) PAOLO CARONI (PRESIDENTE)
FAUSTO FORNERA (VICE-PRESIDENTE)
DIEGO BETTONI
RENATO CANZIANI
PAOLO GALLICIOTTI
LUCA PISSOGLIO
TIZIANO TOMMASINI

OPERATORI

CAPOFILA

STUDIO D'INGEGNERIA • FRANCESCO ALLIEVI • VIALE B. PAPIO 5 • 6612 ASCONA

PAESAGGIO INSEDIAMENTI

STUDIO DI ARCHITETTURA E PIANIFICAZIONE • GUSCETTI • VIA VERBANO 17 • 6648 MINUSIO

MOBILITÀ

STUDIO D'INGEGNERIA • FRANCESCO ALLIEVI • VIALE B. PAPIO 5 • 6612 ASCONA

MODELLO TRAFFICO

STUDIO D'INGEGNERIA • BONALUMI E FERRARI SA • VIA CAMPAGNA 2.1 • 6512 GIUBIASCO

INDICE

1	SINTESI	8
2	Quadro organizzativo	10
2.1	Relazioni tra PA, PD e PR.....	10
2.2	Organigramma	11
2.3	Perimetro	12
2.4	Schema di progetto	14
3	Contesto generale di riferimento	15
3.1	Quadro generale	15
3.2	Punto di partenza: il PALoc 2 Programma di agglomerato del Locarnese di 2a generazione ...	15
3.3	Breve sguardo sul mutato quadro generale.....	21
3.4	Obiettivi generali dei PA 3.....	23
4	Analisi della situazione attuale	25
4.1	Inquadramento territoriale	25
4.2	Paesaggio.....	29
4.3	Insedimenti.....	38
4.4	La mobilità nel Locarnese	52
4.5	Trasporto pubblico: reti e nodi.....	53
4.6	Rete viaria e stazionamento.....	62
4.7	Mobilità lenta.....	71
5	Analisi dello scenario Trend	75
5.1	Paesaggio.....	75
5.2	Insedimenti.....	76
5.3	Mobilità	79
6	Problemi e sfide	84
6.1	AlpTransit: potenziale impulso allo sviluppo del Locarnese	84
6.2	Cambiamento nelle abitudini di mobilità	84
6.3	Valorizzazione ulteriore del paesaggio e delle aree di svago	86
6.4	Promozione mirata per lo sviluppo centripeto degli insediamenti.....	86
6.5	Miglioramento della qualità urbanistica nel centro e nella fascia suburbana dell'agglomerato ...	87
7	Aggiornamento dello scenario auspicato	88
7.1	Sintesi dello scenario auspicato del PALoc 2	88

7.2	Obiettivi del PALoc 3.....	89
7.3	Indirizzi operativi del PALoc 3	91
7.4	Scenario auspicato dell'organizzazione territoriale	94
7.5	Rappresentazione grafica	105
7.6	Effetti auspicati.....	106
8	Strategie settoriali d'intervento	107
8.1	Strategia 1: PAESAGGIO e MOBILITÀ LENTA.....	107
8.2	Strategia 2: SVILUPPO CENTRIPETO e TRASPORTO PUBBLICO.....	109
8.3	Strategia 3: RIQUALIFICA ASSI URBANI e CONTENIMENTO TIM	113
9	Misure.....	116
9.1	Premessa.....	116
9.2	Misure PALoc 2 già attuate, in attuazione o non riprese.....	116
9.3	Misure del PALoc 3: misure riprese dal PALoc 2 e nuove misure.....	117

INDICE DELLE FIGURE

Figura 1: Perimetro e Comuni del PALoc di 3a generazione (stato 2016)	13
Figura 2: Scenario auspicato PALoc 2 (elaborazione: Planidea SA, 2011).....	17
Figura 3: Perimetro del PALoc 2, indicato in verde scuro (fonte: DT, 2010)	22
Figura 4: Progetto territoriale Svizzera, Carta 1 (fonte: ARE, 2012).....	25
Figura 5: metropoli svizzera e megalopoli padana, osservatorio dello sviluppo territoriale (fonte: E. Turri, 2000; ripreso e adattato da G. P. Torricelli, 2001)	27
Figura 6: Piano direttore cantonale: concetti territoriali (fonte: DT, 2009)	28
Figura 7: Il Locarnese nel contesto della Città Ticino (fonte: DT)	28
Figura 8: Strategia territoriale per le regioni svizzere dell'arco alpino (fonte: Conferenza dei governi dei Cantoni alpini, 2014).....	29
Figura 9: Piano, lago e montagna verso est (elaborazione: Studio Guscetti).....	30
Figura 10: Piano, lago e montagna, vista verso ovest (elaborazione: Studio Guscetti)	30
Figura 11: Idrografia e orografia (dati: SST, elaborazione: Studio Guscetti).....	31
Figura 12: Lettura della struttura storica di insediamenti e collegamenti (elaborazione: Studio Guscetti)...	32
Figura 13: Evoluzione del territorio dal 1864 a oggi (fonte cartine: map.geo.admin.ch; elaborazione: Studio Guscetti).....	33
Figura 14: Dispersione degli insediamenti lungo i margini del piano e le direttrici di comunicazione (dati: SST, elaborazione: Studio Guscetti)	34
Figura 15: Paesaggio: PD con aree verdi, protette, boschi ricreativi (dati: SST, elaborazione: Studio Guscetti).....	35
Figura 16: Funzioni pubbliche legate al sistema di spazi verdi (elaborazione: Studio Guscetti).....	36
Figura 17: Lettura territoriale del Locarnese (elaborazione: Studio Guscetti)	38
Figura 18: Spazi funzionali definiti a Piano direttore cantonale (dati: SST, elaborazione: Studio Guscetti) 39	
Figura 19: Zone edificabili suddivise secondo tipologia (dati: SST, elaborazione: Studio Guscetti).....	41
Figura 20: Percentuale di residenze secondarie nei Comuni del Locarnese (dati: SST, elaborazione Studio Guscetti).....	44
Figura 21: Grado di allacciamento al trasporto pubblico (dati: SST, elaborazione: Studio Guscetti).....	46
Figura 22: Comparti attorno alle stazioni / fermate ferroviarie del Locarnese e zone di utilizzazione secondo i PR vigenti (dati: SST, elaborazione: Studio Guscetti)	47
Figura 23: Piano di rete generale linee urbane e regionali (elaborazione: J.-D. Buri / Lucchini Mariotta e Associati SA, 24.09.2014)	57
Figura 24: Qualità del servizio di trasporto pubblico, stato attuale dicembre 2013 (dati: SST, elaborazione: Studio Allievi)	60
Figura 25: Tipologie stradali e misure di moderazione nell'agglomerato del Locarnese, stato attuale 2013 (elaborazione: Studio Allievi)	67
Figura 26: Struttura della rete ciclabile, stato attuale 2013 (elaborazione: Studio Allievi).....	72
Figura 27: Fotografia aerea del Locarnese (fonte: map.geo.admin.ch).....	75
Figura 28: incremento abitanti/ha 2012 secondo lo scenario Trend, orizzonte 2030 (dati: SST, elaborazione: Studio Guscetti)	77

Figura 29: Scenario Trend - addetti - incremento addetti/ha 2012- 2030 (dati: SST, elaborazione: Studio Guscetti).....	78
Figura 30: Struttura della rete ciclabile, scenario Trend 2030 (elaborazione: Studio Allievi)	83
Figura 31: Schema di interazione degli obiettivi generali PALoc 3.....	90
Figura 32: Riorganizzazione della rete di trasporto pubblico nel Locarnese, 1a fase (orizzonte 2022) (elaborazione: SM, 10 marzo 2016)	96
Figura 33: Riorganizzazione della rete di trasporto pubblico nel Locarnese, 2a fase (orizzonte > 2026) (elaborazione: SM, 10 marzo 2016)	96
Figura 34: Rete TP e rete ciclabile esistente e pianificata (elaborazione: Studio Allievi).....	101
Figura 35: Scenario auspicato dell'organizzazione territoriale PALoc 3 (elaborazione: Studio Guscetti / Studio Allievi)	105
Figura 36: Strategia settoriale 1 - Spazi verdi - acqua - funzioni pubbliche tramite mobilità lenta (elaborazione: Studio Guscetti / Studio Allievi)	107
Figura 37: Strategia settoriale 1 (elaborazione: Studio Guscetti / Studio Allievi)	108
Figura 38: Strategia settoriale 2 - Sviluppo centripeto e trasporto pubblico (elaborazione: Studio Guscetti / Studio Allievi)	109
Figura 39: Zona centrale, zone centrali capaci di attrarre e assi urbani (elaborazione: Studio Guscetti) ..	110
Figura 40: Strategia settoriale 2 (elaborazione: Studio Guscetti / Studio Allievi)	112
Figura 41: Strategia settoriale 3 - riqualifica assi urbani e contenimento TIM (elaborazione: Studio Guscetti / Studio Allievi)	113
Figura 42: Strategia settoriale 3 (elaborazione: Studio Guscetti / Studio Allievi)	115

INDICE DELLE TABELLE

Tabella 1: Schema di progetto per i PA di 3a generazione.....	14
Tabella 2: Punteggi ottenuti dal PALoc 2 secondo i criteri di efficacia ARE	20
Tabella 3: Misure PALoc 2, lista A.....	20
Tabella 4: Misure PALoc 2, lista B.....	21
Tabella 5: Il paesaggio del Locarnese a Piano direttore (elaborazione: Studio Guscetti).....	35
Tabella 6: Dati riassuntivi principali relativi agli insediamenti (dati: SST, elaborazione: Studio Guscetti) ...	40
Tabella 7: Evoluzione e distribuzione degli abitanti sul territorio secondo gli spazi funzionali (dati: SST, elaborazione: Studio Guscetti)	42
Tabella 8: Distribuzione degli addetti sul territorio secondo gli spazi funzionali (dati: SST, elaborazione: Studio Guscetti)	43
Tabella 9: Percentuale dei letti in residenze secondarie per spazio funzionale (dati: SST; elaborazione: Studio Guscetti)	43
Tabella 10: Qualità di servizio del trasporto pubblico (fonte: ARE, 2011)	45
Tabella 11: Comparti attorno alle stazioni/fermate ferroviarie nel Locarnese (elaborazione: Studio Guscetti)	48

Tabella 12: Riserve di superfici edificabili e contenibilità dei terreni liberi per spazio funzionale (dati: SST, elaborazione: Studio Guscetti)	49
Tabella 13: Riserve di superfici edificabili per tipologia di zona e spazio funzionale (dati: SST, elaborazione: Studio Guscetti)	49
Tabella 14: Lista dei punti critici, triennio 2011-2013 (dati: Polizia cantonale)	65
Tabella 15: Rilievo dei parcheggi per cicli nel perimetro PALoc 3, stato 2015 (fonte: www.veloparkierung.ch)	73
Tabella 16: evoluzione UI secondo lo scenario Trend, orizzonte 2030 (dati: SST, elaborazione: Studio Guscetti).....	76
Tabella 17: Ripartizione modale, scenario Trend 2030 (fonte: Modello cantonale di traffico).....	80
Tabella 18: Confronto PALoc 2 / PALoc 3, variazione del carico veicolare tra stato attuale e scenario Trend (fonte: Modello cantonale di traffico)	81
Tabella 19: Confronto unità insediative (UI) stato attuale, scenario Trend (orizzonte 2030) e scenario auspicato (dati: SST, elaborazione: Studio Guscetti).....	104
Tabella 20: Contenibilità teorica dei PR vigenti e riserve insediative attuali per spazio funzionale a confronto con le riserve insediative dello scenario Trend e dello scenario auspicato (dati: SST, elaborazione: Studio Guscetti)	104

INDICE DEI GRAFICI

Grafico 1: Strumenti di pianificazione correlati al programma di agglomerato	10
Grafico 2: Organigramma generale per l'elaborazione dei PA di 3a generazione	12
Grafico 3: Valutazione PA di 2a generazione e aliquota di cofinanziamento da parte della Confederazione (fonte: ARE, 2013)	19
Grafico 4: Evoluzione auspicata della ripartizione modale (elaborazione: Studio Allievi)	90

ALLEGATI

ALLEGATO 01:	Densità dei residenti/ha
ALLEGATO 02:	Densità degli addetti/ha
ALLEGATO 03:	PSE e GGT del Locarnese
ALLEGATO 04:	Diffusione delle residenze secondarie
ALLEGATO 05:	Posti-letto nelle strutture alberghiere
ALLEGATO 06:	Terreni liberi a seconda della tipologia di zona, con indicazione del raggio di influenza dei comparti delle stazioni
ALLEGATO 07:	Riserve di unità insediative, con indicazione del raggio di influenza dei comparti delle stazioni
ALLEGATO 08:	Struttura della rete di trasporto pubblico, stato attuale dicembre 2013
ALLEGATO 09:	Carico veicolare TFM, stato attuale 2013
ALLEGATO 10:	Carico veicolare OPM (07.00-08.00), stato attuale 2013
ALLEGATO 11:	Carico veicolare OPS (17.00-18.00), stato attuale 2013
ALLEGATO 12:	Punti critici e incidenti stradali nel triennio 2011-2013
ALLEGATO 13:	Variazione del carico veicolare TFM: stato attuale 2013 / scenario Trend 2030
ALLEGATO 14:	Variazione del carico veicolare OPM (07.00-08.00): stato attuale 2013 / scenario Trend 2030
ALLEGATO 15:	Variazione del carico veicolare OPS (17.00-18.00): stato attuale 2013 / scenario Trend 2030
ALLEGATO 16:	Piano delle misure PALoc 3 per il paesaggio
ALLEGATO 17:	Piano delle misure PALoc 3 per gli insediamenti
ALLEGATO 18:	Piano delle misure PALoc 3 per il trasporto pubblico
ALLEGATO 19:	Piano delle misure PALoc 3 per la mobilità lenta
ALLEGATO 20:	Piano delle misure PALoc 3 per il trasporto individuale motorizzato

1 SINTESI

Dal 2001 la Confederazione si impegna a promuovere una politica che risponda alle esigenze degli agglomerati svizzeri, attraverso il sostegno finanziario a infrastrutture di trasporto inserite in più ampi concetti di analisi e sviluppo della mobilità, degli insediamenti e del paesaggio chiamati Programmi d'agglomerato (PA).

I PA sono degli strumenti pianificatori sovracomunali che mirano a una più stretta collaborazione tra Comuni, Cantone e Confederazione e coordinano gli interventi d'interesse regionale nel rispetto dei principi di uno sviluppo sostenibile. Per la realizzazione di opere infrastrutturali d'importanza regionale, la Confederazione mette a disposizione degli agglomerati dei fondi, che sono vincolati alla presentazione di un PA secondo termini, contenuti e regole prestabiliti.

La Commissione regionale dei trasporti del Locarnese (CIT), sulla base di una delega di competenza da parte del Consiglio di Stato, ha ricevuto il compito di allestire il Programma d'agglomerato del Locarnese di terza generazione (PALoc 3) in collaborazione con il Dipartimento del territorio (DT) e con il coinvolgimento dei 36 Comuni del comprensorio del Programma d'agglomerato del Locarnese (PALoc).

Il PALoc 3 è stato sviluppato in linea con gli indirizzi del primo Programma d'agglomerato presentato per il Locarnese nel 2011 nell'ambito dei Programmi d'agglomerato di seconda generazione (PALoc 2), poi ripreso nel Piano direttore cantonale (scheda R/M 2) e valutato positivamente dalla Confederazione, la quale ha stanziato un contributo finanziario del 40% per le opere considerate cofinanziabili. Dal 2014/2015 alcune misure del PALoc 2 sono già state concretizzate ed altre sono in fase di progettazione avanzata, per poi passare alla realizzazione.

In linea con le indicazioni del PALoc 2 e le relative valutazioni da parte della Confederazione riassunte al capitolo 3, anche il PALoc 3 si pone come obiettivo primario l'attivazione di un circolo virtuoso in cui interagiscono tra loro, nel contempo quali cause ed effetti, i seguenti meccanismi:

- lo sviluppo centripeto degli insediamenti;
- l'incremento sostenibile dell'offerta di trasporto pubblico;
- il miglioramento dell'infrastruttura della mobilità lenta;
- il contenimento del traffico individuale motorizzato, a vantaggio di una migliore ripartizione modale verso gli altri mezzi di trasporto.

Dopo l'analisi della situazione attuale al capitolo 4, con i dati aggiornati rispetto a quelli raccolti e considerati per il PALoc 2, viene presentato al capitolo 5 il cosiddetto scenario Trend, ovvero una proiezione di come potrebbe essere il futuro del paesaggio, degli insediamenti e della mobilità, analizzati sulla base dei dati statistici a disposizione in questo caso con orizzonte temporale l'anno 2030, senza ancora considerare la messa in opera di interventi e misure che si intendono proporre con il PALoc 3.

Uno degli obiettivi di un PA è infatti quello di cercare di modificare l'ipotesi (che si vuole appunto correggere) dello scenario Trend, cercando di ottenere uno scenario migliore, illustrato al capitolo 7 e detto scenario auspicato, da raggiungere grazie alle strategie e alle misure proposte nel Programma d'agglomerato, in questo caso nel Programma d'agglomerato del Locarnese di 3a generazione (PALoc 3).

L'analisi della situazione attuale e dello scenario Trend forniscono alcuni elementi chiave per indirizzare le proposte operative che caratterizzano lo scenario auspicato. Per il PALoc 3 sono stati ritenuti i seguenti indirizzi operativi, presentati al capitolo 7.3:

- per il paesaggio: gli sforzi vanno orientati verso le potenzialità offerte dalla connessione tra il sistema di spazi verdi, l'elemento acqua e le funzioni pubbliche;
- per gli insediamenti: favorire l'implementazione di misure concrete per limitare lo sviluppo degli insediamenti in zone periurbane e poco servite dal TP;
- per il trasporto pubblico: indirizzarsi verso le opportunità offerte dalla messa in esercizio delle gallerie di base AlpTransit del Monte Ceneri e dai previsti potenziamenti della rete ferroviaria regionale;
- per la mobilità lenta: sviluppare una rete continua, sicura e attrattiva anche per gli spostamenti utilitari, a complemento di quella già oggi presente, ancora orientata prevalentemente allo svago e al turismo;
- per la rete viaria e stazionamento: favorire lo sviluppo di misure finalizzate a contenere il traffico individuale motorizzato.

Le strategie settoriali d'intervento per il raggiungimento dello scenario auspicato del PALoc 3, presentate al capitolo 8, consistono:

- 1) nella valorizzazione degli spazi verdi delle golene dei fiumi e della riva lago e nello sviluppo di una rete di mobilità lenta, quale elemento di connessione;
- 2) nello sviluppo urbano centripeto basato sul trasporto pubblico e sulla mobilità lenta utilitaria, quale elemento strutturante dell'agglomerato per gli spostamenti utilitari (casa-lavoro, casa-scuola, ...);
- 3) in una migliore gestione del traffico individuale motorizzato e degli stazionamenti con conseguente valorizzazione degli assi urbani secondo il concetto di spazio condiviso.

In questo senso, risulta **fondamentale** per il PALoc 3 favorire:

- lo sviluppo della mobilità pubblica, sfruttando l'asse ferroviario TILO-ferrovia delle Centovalli (che dal 2020 vedrà un sostanziale progresso con l'apertura della galleria di base del Monte Ceneri) e la riorganizzazione del trasporto pubblico su gomma con l'ambizioso obiettivo di raddoppiarne l'utenza rispetto allo stato di riferimento 2013,
- l'implementazione di una rete di mobilità lenta attrattiva e funzionale, non solo per lo svago ma anche e soprattutto per gli spostamenti utilitari.

Le misure concrete, riassunte al capitolo 9 e le cui schede di dettaglio sono inserite nel relativo fascicolo allegato al presente rapporto esplicativo, sono suddivise in tre orizzonti temporali (priorità): la fascia A (con obiettivo di realizzazione tra il 2019 e il 2022), la fascia B (2023-2026) e la fascia C (dopo il 2026).

La catalogazione definitiva delle misure nelle tre fasce terrà conto della loro effettiva fattibilità tecnica, finanziarie e politica.

Nelle schede pubblicate, una per ciascuna misura, sono per il momento date delle indicazioni che saranno oggetto di verifica nei prossimi mesi, in vista della redazione del documento definitivo da trasmettere alla Confederazione entro la fine del corrente anno 2016.

2 QUADRO ORGANIZZATIVO

2.1 Relazioni tra PA, PD e PR

Il Programma di Agglomerato (PA) è uno strumento di programmazione e coordinamento, nonché di sviluppo previsionale di reti di trasporto ed infrastrutture a livello territoriale.



Grafico 1: Strumenti di pianificazione correlati al programma di agglomerato

Il PA si inquadra all'interno del Piano Direttore (PD) cantonale, con il quale deve essere conforme. Gli indirizzi del PD sono vincolanti e rappresentano un punto di partenza fondamentale per il PA. Gli approfondimenti svolti tramite il PA possono precisare a loro volta gli indirizzi del PD, e quindi comportare aggiornamenti di quest'ultimo.

La scheda di riferimento al PALoc del PD cantonale è la scheda:

- scheda R/M 2: Agglomerato del Locarnese

Le seguenti altre schede hanno influenza sul PALoc:

per la componente patrimonio paesaggistico:

- schede P1/P2/P4: Paesaggio e componenti naturali;
- scheda P5: Parchi naturali;
- scheda P8: Territorio agricolo;
- scheda P10: Beni culturali.

per la componente rete urbana:

- scheda R1: Modello territoriale;
- scheda R6: Sviluppo e contenibilità dei PR;
- scheda R7: Poli di sviluppo economico (PSE);
- scheda R8: Grandi generatori di traffico (GGT);
- scheda R9: Svago di prossimità;
- scheda R10: Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito.

per la componente mobilità:

- scheda M6: AlpTransit;
- scheda M7: Sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia (TILO);
- scheda M10: Mobilità lenta.

Oltre alla definizione di strategie coordinate tra opere infrastrutturali e insediamenti, il PA deve tradursi in misure concrete di intervento da realizzare nel comprensorio di competenza. Le misure che formano un PA sono attuabili a tappe, secondo un ordine di priorità definito al suo interno (fasi A, B e C).

Il PA deve interfacciarsi pure con un altro strumento di interesse locale: il Piano Regolatore (PR), meglio i Piani Regolatori dei diversi Comuni che fanno parte del comprensorio del PA. Esso è lo strumento fondamentale per la realizzazione delle opere a livello comunale, tiene conto della capacità di spesa dei Comuni, degli interessi locali e di quelli più generali. I PR devono essere conformi agli interessi vincolanti del PD e, per suo tramite, delle schede del PA.

2.2 Organigramma

A livello istituzionale la Confederazione riconosce quale ente responsabile della redazione di un PA il Cantone, rappresentato dal Consiglio di Stato (CdS). Tuttavia, un ruolo preminente nel processo di allestimento ed attuazione di un PA spetta alle Commissioni regionali dei trasporti, che assieme al Cantone e alla Confederazione sottoscrivono le convenzioni sulle prestazioni, per la formale accettazione dell'attuazione delle misure.

La Commissione regionale dei trasporti (denominata nel Locarnese "Commissione intercomunale dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia"), priva di carattere giuridico e non competente in materia di deliberazioni finanziarie, è istituita grazie alla legge cantonale sul coordinamento pianificatorio in materia di infrastrutture e di servizi di trasporto. Essa rappresenta l'ente operativo nell'allestimento dei PA, coadiuvato in questo senso dal Cantone attraverso il Dipartimento del territorio ed in stretta collaborazione con i Comuni, dai rappresentanti (delegati) dei quali è composta.

Lo schema seguente illustra l'organigramma adottato per l'allestimento dei PA di 3a generazione nel Cantone Ticino.

La conduzione e l'elaborazione del Programma d'agglomerato del Locarnese (PALoc) di 3a generazione (PALoc 3) sono affidate alla Commissione intercomunale dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia (CIT), che si avvale di una Direzione di progetto (DP) e di operatori esterni.

La DP si compone di un rappresentante tecnico della CIT con funzione di capo progetto, dei 7 delegati (il Presidente, un vice-presidente e i 5 delegati) dei Comuni membri del Comitato organizzativo della CIT e di 3 delegati del Dipartimento del territorio.

Il ruolo della DP è quello di guidare il lavoro degli operatori esterni, garantire il rispetto degli obiettivi, esercitare un controllo sulle scadenze e sui contenuti del programma. La DP riferisce direttamente al plenum della CIT, formato dai delegati di tutti i Comuni membri e, per le questioni relative al PALoc.

Gli operatori esterni sono gli esecutori del PA: un pianificatore, che si occupa dei settori legati al paesaggio e agli insediamenti, ed un ingegnere del traffico, che tratta i tre ambiti del settore della mobilità, cioè il Trasporto pubblico (TP), la Mobilità lenta (ML) e il Trasporto individuale motorizzato (TIM).

L'operatore del settore mobilità assume il ruolo di capofila e coordina i lavori. Gli operatori sono coadiuvati da un modellista del traffico per le valutazioni di carattere quantitativo su traffico e ambiente.

Fanno parte dell'organigramma per la redazione del PA anche referenti, quali altri servizi cantonali, imprese di trasporti, enti per lo sviluppo turistico, se del caso Comuni transfrontalieri, ecc.

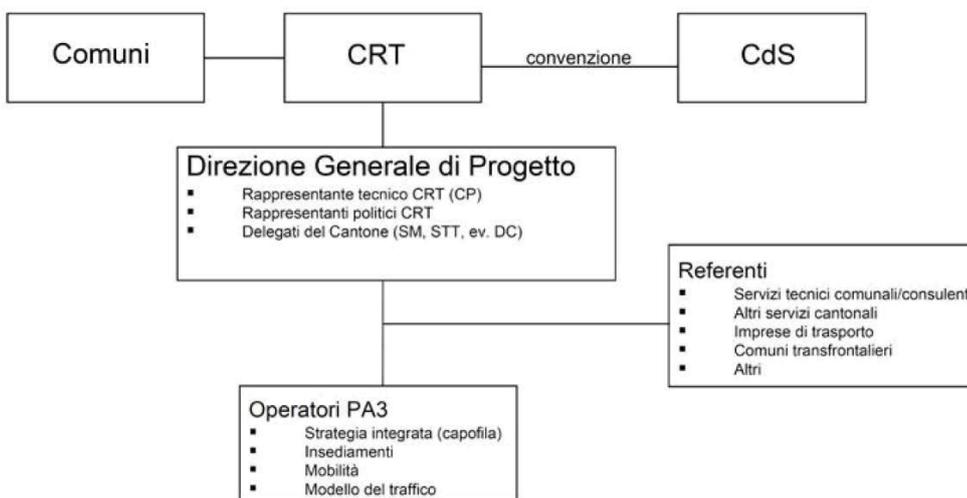


Grafico 2: Organigramma generale per l'elaborazione dei PA di 3a generazione

2.3 Perimetro

Il territorio della regione del Locarnese si situa al limite ovest del Cantone Ticino ed è delimitato a nord dall'Alta Vallemaggia, a est dal Bellinzonese, a ovest dal Piemonte (Provincia del VCO - Verbano-Cusio-Ossola, Comune di Cannobio) e a sud dal confine con la Lombardia attraverso il Gambarogno (Provincia di Varese, zona del Luinese).

Il PALoc 3 è costituito da 36 Comuni nei quali risiedono poco meno di 70'000 abitanti e lavorano 38'000 addetti.

Stato 2016: 36 Comuni nei quali risiedono 69'000 abitanti e lavorano 38'000 addetti

Perimetro PALoc3



Comuni (e sezioni comunali) compresi nel perimetro del PALoc stato aprile 2015



* Comuni che possono beneficiare dei finanziamenti PA ai sensi dell'art. 19 dell'Ordinanza concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata nel traffico stradale (OUMin). L'allegato 4 OUMin elenca per ogni agglomerato i Comuni che hanno diritto ai contributi basandosi sulla classificazione dell'Ufficio federale di statistica (definizione 2000). I comuni che si sono aggregati a un comune avente diritto a un contributo acquisiscono a loro volta automaticamente il diritto (vedi lettera ARE del 4.3.21015).

Figura 1: Perimetro e Comuni del PALoc di 3a generazione (stato 2016)

2.4 Schema di progetto

Le fasi di cui si compone la redazione del PALoc 3, secondo le direttive dell'ARE, sono riassunte nella tabella seguente.

<u>Fase lavori:</u>	<u>Periodo / data:</u>
Fase 1 (avvio del mandato)	<i>autunno 2014</i>
Fase 2 (analisi)	<i>autunno 2014 - estate 2015</i>
Fase 3 (scenario auspicato, misure)	<i>estate 2015</i>
Fase 4 (consultazione popolazione)	<i>estate 2015</i>
Fase 5 (approfondimento e scelta misure)	<i>autunno 2015 - inverno 2015/16</i>
Fase 6 (consultazione popolazione)	<i>primavera 2016</i>
Fase 7 (valutazione misure)	<i>primavera 2016</i>
Fase 8 (finalizzazione documentazione)	<i>primavera - estate 2016</i>
Fase 9 (approvazione CIT / consegna DT)	<i>autunno 2016</i>
Fase 10 (approvazione CdS e consegna ARE)	<i>31 dicembre 2016</i>

Tabella 1: Schema di progetto per i PA di 3a generazione

3 CONTESTO GENERALE DI RIFERIMENTO

3.1 Quadro generale

Come indicato nelle Linee guida per l'allestimento dei programmi di agglomerato (PA) di 3a generazione e del Capitolato d'onori, i PA di 3a generazione hanno come obiettivi:

- l'aggiornamento dei contenuti del PALoc di 2a generazione (PALoc 2);
- il miglioramento della loro efficacia;
- la semplificazione e l'armonizzazione del metodo di elaborazione;
- una leggibilità agevolata.

La Confederazione, per mezzo della sua Politica degli agglomerati, conferma il ruolo di primo piano dei PA quale livello intermedio tra la pianificazione locale (Comuni, tramite i Piani regolatori) e quella direttrice (Cantone, tramite il Piano direttore cantonale).

I PA di 3a generazione sono chiamati a precisare ulteriormente una visione integrata dello sviluppo territoriale e della mobilità su scala di agglomerato.

3.2 Punto di partenza: il PALoc 2 Programma di agglomerato del Locarnese di 2a generazione

La pianificazione degli insediamenti e dei trasporti nel Locarnese si basa sul Piano dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia (PTLV) del 1992/1995 e sul Concetto di organizzazione territoriale del Locarnese (COTALoc) del 2006/2007, entrambi elaborati sotto la supervisione della CIT.

Il Programma di agglomerato del Locarnese (PALoc) di 2a generazione è stata l'occasione per l'aggiornamento del PTLV.

Una delle principali misure del PTLV consisteva nella chiusura al traffico della Città Vecchia di Locarno, misura realizzata solo parzialmente nel 2009, con l'introduzione di una zona d'incontro (20 km/h).

Il sistema dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia è il risultato delle pianificazioni scaturite nell'ottica della messa in esercizio della galleria di circonvallazione Mappo-Moretina per sgravare l'area di Minusio-Muralto-Locarno, avvenuta nel mese di giugno del 1996. Ad oggi buona parte delle misure scaturite da tali pianificazioni sono state realizzate o sono state sostituite.

Tra le misure non ancora realizzate sono da menzionare:

- potenziamento del trasporto pubblico da/per l'Italia (via Brissago e Centovalli)
- potenziamento del trasporto pubblico prolungando la linea Brissago-Locarno sino a Gordola (ev. Riazzino)
- Locarno, chiusura di Via B. Luini, quale possibilità di transito verso Ovest; la chiusura è avvenuta solo in modo parziale; è stato mantenuto il transito verso la Città Vecchia e Solduno/Vallemaggia
- Minusio, moderazione del traffico su Via R. Simen e adattamento degli incroci (la misura è attualmente in fase di pubblicazione)
- collegamento veloce A2-A13 tra la regione del Locarnese e lo svincolo A2 di Bellinzona-Sud (variante scelta, concorso per la progettazione definitiva nel corso del 2016)

- nuova galleria lungo la strada litoranea in località Moscia-Acapulco, tra Ascona e Porto Ronco;
- nuova galleria di aggiramento del centro paese di Brissago;
- aggiramento del nucleo di Solduno con un nuovo ponte sulla Maggia;
- circonvallazione di Losone;
- moderazione del traffico lungo la strada cantonale Losone-Arcegnò-Ronco s./Ascona (misura parzialmente eseguita: misure di moderazione ad Arcegnò);
- correzione della tratta di strada cantonale tra Solduno-Ponte Brolla;
- Verscio: protezione dei pedoni e integrazione urbanistica della strada cantonale, senza ridurne la capacità;
- Ascona-Locarno: costruzione di una passerella ciclo-pedonale in prossimità del delta della Maggia;
- Piano di Magadino: completamento della rete ciclabile con la costruzione di un itinerario Tenero-Magadino.

Nell'ambito dello studio per il Concetto di organizzazione territoriale dell'agglomerato locarnese (COTALoc) sono stati approfonditi e precisati gli indirizzi dell'organizzazione territoriale individuati nell'ambito del Piano regionale dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia (PTLV). Il COTALoc definiva principalmente le misure d'importanza regionale volte a migliorare le condizioni di mobilità, tenuto conto dell'insieme dei vettori di trasporto e dell'obiettivo generale di migliorare la qualità di vita nella regione.

Il PTLV sia il COTALoc sono stati oggetto di schede di Piano direttore cantonale (PD), rispettivamente la scheda M2 e la scheda R2. Successivamente, con l'avvento della Politica federale degli agglomerati a partire dal 2007, e il conseguente allestimento dei quattro Programmi di agglomerato ticinesi (Bellinzonese, Locarnese, Luganese e Mendrisiotto), tali schede sono state eliminate e sostituite dalla scheda R/M2 - Programma di agglomerato del Locarnese (PALoc).

Il PALoc 2 (2a generazione) rappresentava l'opportunità concreta per portare diverse scelte territoriali a livello di "dato acquisito" e pianificare pertanto lo sviluppo territoriale per il quadriennio 2015-2018. Il PALoc 2 costituiva di fatto pure la base di partenza per un approfondimento e miglioramento di tale sviluppo a medio-lungo termine, nel segno della continuità.

La tavola seguente rappresenta lo scenario auspicato per lo sviluppo degli insediamenti in armonia con le infrastrutture di trasporto per l'agglomerato del Locarnese presentato nell'ambito del PALoc di 2a generazione (dicembre 2011) per l'orizzonte 2015-2018.

Dal PALoc 2 al PALoc 3 nel segno della continuità e con l'obiettivo di precisare ulteriormente una visione integrata dello sviluppo territoriale e della mobilità a scala di agglomerato.

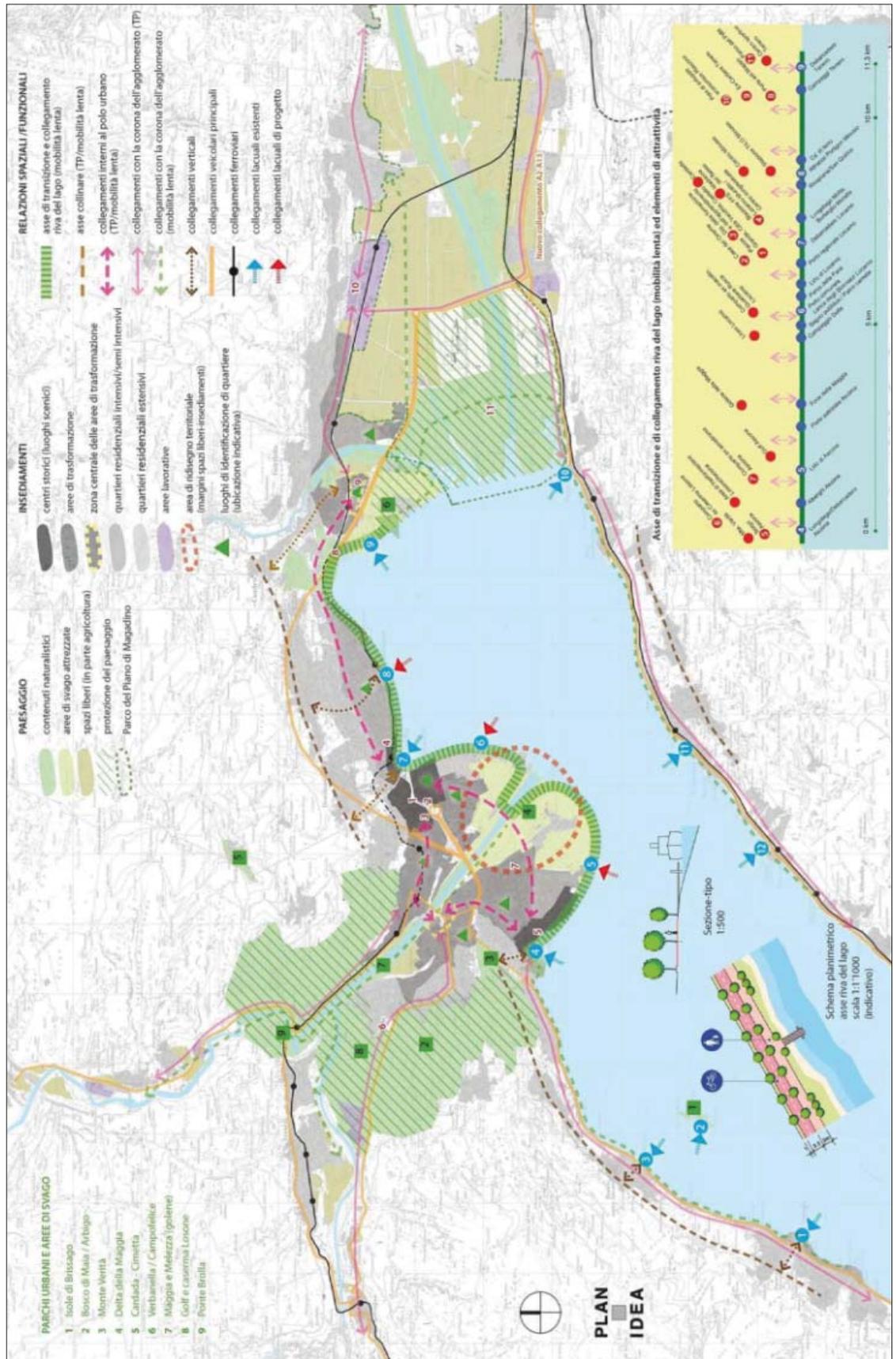


Figura 2: Scenario auspicato PALoc 2 (elaborazione: Planidea SA, 2011)

3.2.1 Sintesi della valutazione del PALoc 2 da parte dell'ARE

La documentazione del Programma di agglomerato del Locarnese (PALoc) di 2a generazione è stata consegnata alla Confederazione a fine 2011, nel rispetto dei termini previsti. La stessa ha emanato, il 26 febbraio 2014, il suo Rapporto d'esame¹, nel quale è presentata la valutazione delle misure del PA allo scopo di determinarne l'efficacia e l'eventuale ammontare del cofinanziamento delle stesse da parte della Confederazione.

La visione d'insieme illustrata nel PALoc 2 presentava una serie di punti di forza riassumibili in un sviluppo importante dell'offerta di trasporti pubblici urbani incluso il sistema TILO per migliorare l'accessibilità ai comparti urbani densi e in fase di sviluppo, favorendo l'intermodalità (stazione di Locarno-Muralto), un ampliamento degli itinerari ciclabili e per gli spostamenti a piedi, con la realizzazione di nuovi attraversamenti della carreggiata, e l'introduzione diffusa di zone con limite di velocità massimo di 30 km/h nei quartieri, un concetto di struttura urbana fondato su una strategia di densificazione nelle aree centrali da coordinare con l'offerta futura di trasporti pubblici.

Per quanto concerne lo sviluppo degli insediamenti, il PALoc 2 propone un concetto di struttura urbana fondato su una strategia precisa di sviluppo centripeto nelle aree centrali da coordinare con l'offerta futura di trasporti pubblici. Le aree di trasformazione di Ascona-Losone e Tenero-Gordola e i centri storici di Ascona e Minusio dispongono di un allacciamento con il trasporto pubblico ottimale tramite collegamenti frequenti da/verso il centro dell'agglomerato (Locarno e Muralto). Quanto previsto dal PD e le misure proposte nel PA pongono le premesse per definire l'ubicazione dei GGT in settori ben accessibili con il trasporto pubblico.

I punti deboli identificati dalla Confederazione per il PALoc 2 sono riassumibili in una mancanza di una strategia e di misure specifiche all'agglomerato per contenere l'incremento del traffico motorizzato privato o in grado di influenzare la domanda e la scelta del vettore. Inoltre in materia di sviluppo degli insediamenti, il programma non propone misure restrittive specifiche all'agglomerato tese a limitare lo sviluppo degli insediamenti nelle zone urbane con un forte potenziale, ma ubicate nella zona periurbana e non ben servite dai trasporti pubblici, conducendo a una strategia di sviluppo centripeto non sufficientemente atta a ridurre il rischio di dispersione degli insediamenti, che rimane molto alto.

Nella sua relazione di accompagnamento all'approvazione del PALoc 2, l'ARE indica come l'elemento traino dello scenario auspicato, l'asse di transizione a lago, venga considerato una misura con un effetto limitato sul programma d'agglomerato. *“(Esso) è un itinerario associato agli spostamenti del tempo libero. Gli effetti della misura non sono rilevanti per l'efficacia globale del programma d'agglomerato.”* (Rapporto ARE, p. 16)

La struttura urbana proposta e le misure scelte per concretizzarla, in modo specifico le misure nel settore dei trasporti pubblici e della mobilità lenta, potrebbero modificare la ripartizione modale in favore di questi vettori, con un effetto positivo sulla qualità dell'aria e sui livelli di immissioni sonore; tuttavia, l'assenza di misure per contenere il traffico motorizzato privato neutralizza in gran parte questa evoluzione positiva; limitando l'effetto dei parametri ambientali sul programma d'agglomerato.

¹ Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE, *Programma d'agglomerato Locarnese di 2a generazione*. Berna, 26 febbraio 2014

Le misure in materia di insediamenti e paesaggio non sono ancora sufficientemente concrete per frenare in maniera efficace lo sviluppo degli insediamenti, e non consentono di ridurre il consumo di superfici.

La Confederazione indica quindi una serie di aspetti fondamentali da considerare per lo sviluppo del programma d'agglomerato di 3a generazione:

- limitare il potenziale di sviluppo negli spazi periurbani
- affinare la strategia di sviluppo centripeto degli insediamenti e frenare la dispersione tramite misure incisive
- ricercare soluzioni atte a limitare la crescita del traffico e a gestire la mobilità (compreso lo stazionamento)

A livello di valutazione generale, la quota di cofinanziamento delle misure infrastrutturali da parte della Confederazione per il PALoc 2 è stata del 40%. Sul piano nazionale tale valutazione può essere considerata **molto positiva**.

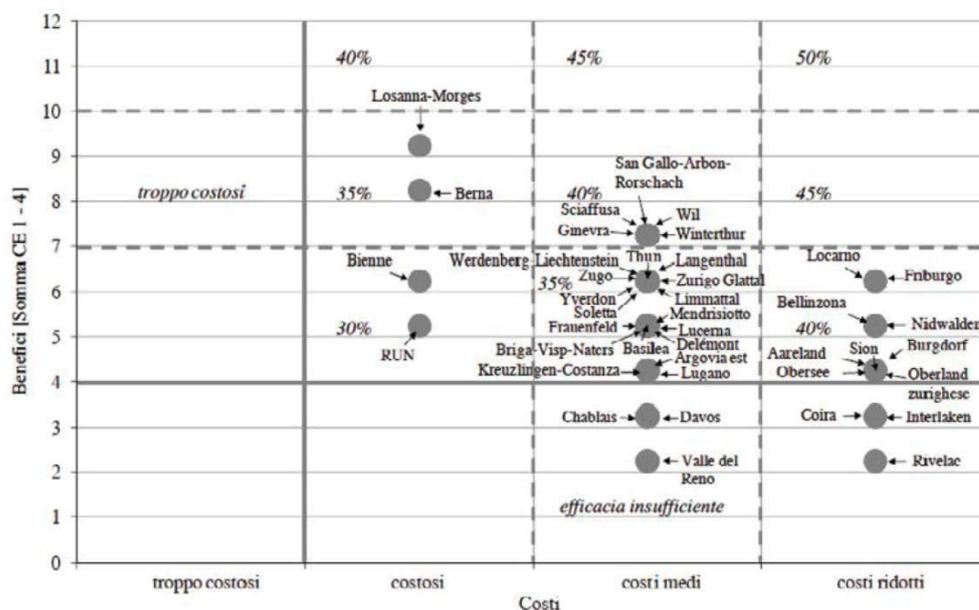


Grafico 3: Valutazione PA di 2a generazione e aliquota di cofinanziamento da parte della Confederazione (fonte: ARE, 2013)

Sulla base dei criteri di esame (rapporto costi/benefici), l'Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE ha dunque proposto al Parlamento di sostenere il Programma d'agglomerato del Locarnese di 2a generazione con un'aliquota del **40%**, come precedentemente indicato, per le misure cofinanziabili. Tale aliquota è stata approvata dal Parlamento federale nel corso del 2014.

Nello specifico, i punteggi ricevuti per i quattro criteri di efficacia dell'ARE sono riassunti nella seguente tabella:

<i>Criteri di efficacia</i>	<i>Benefici (da -1 a 3 punti)</i>
CE1: Miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	2
CE2: Promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	1
CE3: Aumento della sicurezza del traffico	2
CE4: Riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	1
Somma CE1 – CE4 (benefici)	6

Tabella 2: Punteggi ottenuti dal PALoc 2 secondo i criteri di efficacia ARE

Da rilevare che, ai fini dell'allestimento del PA di 3a generazione, sussiste un certo **marginale di miglioramento** a livello di punteggio finale, soprattutto per i criteri di efficacia CE2 (Promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti) e CE4 (Riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse).

3.2.2 Misure infrastrutturali del PALoc 2 di lista A

Misure infrastrutturali con priorità A, da realizzare nel quadriennio 2015-2018, con relativa quota di cofinanziamento riconosciuta dalla Confederazione.

Codice ARE	N PA	Misura	Costi (mio CHF) secondo PA	Costi (mio CHF) 2005*	Contributo federale*
5113.2.001	CmP 1.A	Nodo intermodale stazione Locarno - Muralto (realizzazione del piano d'indirizzo, riorganizzazione del nodo) - prima tappa: P+R (non cofinanziato nel quadro PA), sottopasso pedonale stazione - lungolago, collegamento pedonale verticale Chiesa S. Vittore	4.50	3.77	1.51
5113.2.005	CmP 3	Nodo ferroviario TILO di Minusio	5.40	4.48	1.79
5113.2.025	TP 1	Riorganizzazione dei servizi su gomma nel settore Locarno - Ascona - Losone	7.70	6.45	2.58
5113.2.055	TL 2-2.17	Completamento della rete del traffico lento nell'agglomerato, fase A - Nuova passerella ciclopedonale tra i paesi di Maggia e Moghegno (2.17)	1.30	1.09	0.44
5113.2.058	INF 1.2	Introduzione modello UPI 50/30 a Brissago e Solduno - SOLDUNO	2.00	1.67	0.67
5113.2.059		Lista A TL		11.68	4.67
TOTALE				29.14	11.66

*stato dei prezzi: ottobre 2005, esclusi IVA e rincaro

Tabella 3: Misure PALoc 2, lista A

3.2.3 Misure infrastrutturali del PALoc 2 di lista B

Misure infrastrutturali con priorità B, da realizzare nel quadriennio 2019-2022, con relativa quota di cofinanziamento riconosciuta dalla Confederazione.

Codice ARE	N PA	Misura	Costi (mio CHF) secondo PA	Costi (mio CHF) 2005*	Contributo federale*
5113.2.002	CmP 1.B	Nodo intermodale stazione Locarno - Muralto (realizzazione del piano d'indirizzo, riorganizzazione del nodo) - seconda tappa: riorganizzazione nodo intermodale, terminal bus, taxi, K+R, B+R, velostation, riassetto viario e moderazione stradale	10.50	8.79	3.52
5113.2.004	CmP 2.B	Porta est di Tenero (concetto urbanistico e riassetto viario) - seconda tappa: riorganizzazione viaria asse via Brere, collegamenti mobilità lenta	2.40	2.01	0.80
5113.2.007	INF 2	Introduzione modello UPI 50/30 a Minusio e Losone (via Locarno)	5.60	4.69	1.88
5113.2.012	INF 7	Riorganizzazione svincolo S. Materno	6.50	5.44	2.18
5113.2.018	INF 13	Messa in sicurezza di via Simen a Minusio	4.50	3.77	1.51
5113.2.026	TP 2	Potenziamento delle prestazioni sulla rete ferroviaria TILO	13.70	11.37	4.55
5113.2.053	TL 3	Asse di collegamento e di transizione a lago, fase B - Nuova passerella sulla Maggia (3.1)	4.00	3.35	1.34
5113.2.060		Lista B TL		4.44	1.78
		TOTALE		43.86	17.56

*stato dei prezzi: ottobre 2005 esclusi IVA e rincaro

Tabella 4: Misure PALoc 2, lista B

3.3 Breve sguardo sul mutato quadro generale

Confrontando il quadro generale così come analizzato nel PALoc 2 e la situazione attuale, come risulta nell'analisi dello stato attuale proposta dal presente documento, si costata quanto segue:

- gli abitanti sono cresciuti di +3'800 unità, ovvero da 64'100 (nel 2008) a 67'900 (nel 2012), con un ritmo leggermente inferiore da quanto previsto dallo scenario Trend del PALoc 2
- gli addetti sono cresciuti di +7'700 unità, ovvero da 25'000 (nel 2008) a 32'700 (nel 2011), con un ritmo più intenso rispetto a quanto previsto dallo scenario Trend del PALoc 2
- i posti letto turistici (alberghieri e para-alberghieri) hanno subito una flessione significativa, con una diminuzione di -1'400 unità, passando da 7'000 (nel 2009) a 5'600 (nel 2012)
- le residenze secondarie hanno subito delle variazioni significative, con un aumento di +30'000 unità, passando da ca. 53'000 (nel 2000) a 83'000 (nel 2012)
- le tendenze relative alla distribuzione di abitanti e posti di lavoro sul territorio e nei diversi spazi funzionali, secondo cui è in atto un processo di periurbanizzazione o di sviluppo territoriale diffuso, sono confermate

- i dati sulla mobilità illustrano un generale aumento sia per quanto riguarda il traffico individuale motorizzato (TIM) sulla rete stradale cantonale, sia per quanto riguarda il trasporto pubblico (TP)

Si segnala che per quanto riguarda taluni indicatori (addetti, residenze secondarie, unità insediative per zone edificabili) i confronti possono essere leggermente falsati da cambiamenti nel metodo di rilevamento. In generale i dati disponibili per il PALoc 3 sono più precisi e completi rispetto a quelli disponibili per il PALoc 2.

In particolare le basi statistiche risultano più affinate e permettono una migliore disaggregazione dei dati, a seconda delle esigenze di analisi, per comparti del modello di traffico, per tipologia di zona, per spazi funzionali e per livelli di qualità del servizio di trasporto pubblico.

Si rileva inoltre che il perimetro del PALoc 3 è stato esteso rispetto a quello del PALoc 2, ciò che implica delle differenze significative in alcuni settori (es. residenze secondarie) tra lo stato attuale PALoc 2 e lo stato attuale PALoc 3. La figura seguente illustra il perimetro considerato nel PALoc 2, a paragone del perimetro utilizzato nel PALoc di 3a generazione, oggetto del presente studio.



Figura 3: Perimetro del PALoc 2, indicato in verde scuro (fonte: DT, 2010)

A differenza del perimetro del PALoc 3 (presentato nel capitolo 2.3), il perimetro del PALoc 2 non includeva i Comuni della Valle Verzasca (Corippo, Vogorno, Lavertezzo (Verzasca), Cugnasco-Gerra (Verzasca), Brione (Verzasca), Frasco e Sonogno), delle Valli Onsernone e Vergeletto (Isorno, Mosogno, Onsernone, Gresso e Vergeletto), della Valle Lavizzara (Lavizzara), delle Valli di Campo e di Bosco Gurin (Linescio, Cerentino, Campo (Vallemaggia), Bosco Gurin).

Da rilevare, inoltre, che nel 2013 è diventato operativo il Comune di Terre di Pedemonte, nato dalla fusione dei tre Comuni pedemontani di Tegna, Verscio e Cavigliano.

Rispetto ai 19 Comuni dell'agglomerato urbano stabiliti dall'Ufficio federale di statistica, nel PALoc 2 sono stati aggiunti Brissago, Mergoscia e Contone (Comune di Gambarogno) per garantire la continuità con PTLV e COTALoc.

Riassumendo, quindi, nel perimetro PALoc 2 i Comuni erano 22, mentre nel perimetro PALoc 3 i Comuni considerati sono ben 36.

Secondo l'Allegato 4 dell'Ordinanza concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli olii minerali a destinazione vincolata nel traffico stradale (OUMin) del 7 novembre 2007 (stato 1° gennaio 2016), i Comuni del Locarnese aventi diritto ai contributi federali in materia di Programmi di agglomerato, sono: *Ascona, Brione s./Minusio, Cavigliano, Cugnasco, Gerra (Verzasca), Gordola, Intragna, Lavertezzo, Locarno, Losone, Magadino, Minusio, Muralto, Orselina, Ronco s./Ascona, Tegna, Tenero-Contra, Verscio, Avegno, Gordevio, Maggia*².

3.4 Obiettivi generali dei PA 3

L'obiettivo principale del PA di 3a generazione è quello di confermare una tendenza allo sviluppo degli insediamenti coordinato con le infrastrutture, nell'ottica di uno sviluppo centripeto (gli insediamenti vanno sviluppati nelle aree centrali e urbane dell'agglomerato ben servite e messe in rete a livello di trasporto pubblico e mobilità lenta).

In particolare, nella sua valutazione, l'ARE ha rilevato nel PALoc 2 quanto segue:

- le misure previste nell'ambito degli insediamenti e del paesaggio non sono considerate sufficientemente concrete e incisive per limitare lo sviluppo degli insediamenti all'esterno delle aree urbane e centrali, ben servite dal trasporto pubblico
- le misure proposte nel programma non garantiscono una riduzione auspicata del consumo di superfici
- le buone premesse offerte dal PA per aumentare la ripartizione modale del traffico lento (estensione e completamento rete) e del trasporto pubblico (potenziamento offerta e servizio TP) potrebbero essere ostacolate da una mancata disincentivazione all'utilizzo del traffico individuale motorizzato per gli spostamenti all'interno dell'agglomerato (misure di contenimento)

È rilevante che le misure e l'impostazione della nuova rete di mobilità vengano sviluppate e implementate a supporto e sostegno delle scelte strategiche per uno sviluppo sostenibile degli insediamenti e per la tutela del paesaggio.

Per il PA di 3a generazione si tratta in pratica di portare avanti il discorso iniziato nell'ambito del PA di 2a generazione e di sviluppare misure più incisive e concrete per raggiungere quelli che sono gli obiettivi o principi già definiti nello scenario auspicato del PA di 2 a generazione.

Le misure di mobilità vanno sviluppate e implementate a supporto e sostegno di scelte strategiche a livello di insediamenti e paesaggio

Favorire lo sviluppo centripeto degli insediamenti, nelle aree centrali e urbane dell'agglomerato ben servite e messe in rete a livello di trasporto pubblico e mobilità lenta

² La lista dell'Allegato 4 OUMin non è stata aggiornata a seguito delle aggregazioni nel Locarnese. I Comuni attuali (stato: aprile 2016) sono: Ascona, Avegno-Gordevio, Brione s./Minusio, Centovalli, Cugnasco-Gerra, Gambarogno, Gordola, Lavertezzo, Locarno, Losone, Maggia, Minusio, Muralto, Orselina, Ronco s./Ascona, Tenero-Contra, Terre di Pedemonte (17 Comuni).

In questo senso, a conclusione della sua valutazione, la Confederazione sostiene gli sforzi dell'agglomerato, incoraggiando autorità ed operatori a proseguire la collaborazione, la pianificazione e la realizzazione di misure in materia di insediamenti, trasporti e paesaggio; gli aspetti fondamentali che dovrebbero essere considerati per la stesura del programma d'agglomerato di 3a generazione sono:

- limitare il grande potenziale di sviluppo negli spazi periurbani
- affinare la strategia di sviluppo centripeto degli insediamenti e frenare la dispersione tramite misure incisive
- ricercare soluzioni atte a gestire la mobilità (compreso lo stazionamento) e ad armonizzare i diversi vettori di trasporto
- integrare le eventuali estensioni della rete stradale nazionale

Nella sua rielaborazione il PALoc 3 dovrà pertanto considerare e sviluppare i seguenti **indirizzi operativi**:

- determinare i limiti degli insediamenti, in modo che lo sviluppo degli insediamenti non comprometta il paesaggio (tutela degli spazi paesaggistici)
- sviluppo centripeto degli insediamenti nel rispetto della qualità urbanistica
- sviluppare le zone abitative, lavorative e commerciali, laddove l'offerta dei trasporti pubblici è buona (carattere urbano = cadenzamento di 15-30 min.)
- garantire un'offerta efficiente dei trasporti pubblici, con una conduzione ottimale ed un servizio attrattivo per l'utenza
- considerare misure (TIM) per un miglioramento della qualità di vita
- considerare la mobilità lenta (ML) quale alternativa attrattiva al traffico privato per gli spostamenti utilitari (spostamenti casa-lavoro, casa-scuola)

Per ottimizzare gli investimenti nel sistema dei trasporti da un lato, per ottenere uno sviluppo sostenibile dall'altro, è opportuno strutturare bene lo sviluppo degli insediamenti e i diversi punti chiave, in armonia col paesaggio.

Nella rielaborazione in corso (PA di 3a generazione) urge dunque, in sostanza, una più incisiva strategia di sviluppo centripeto per il contenimento degli insediamenti nelle aree urbane e centrali, preservando le superfici all'esterno e dunque evitando la dispersione degli insediamenti a macchia d'olio nelle fasce meno allacciate dell'agglomerato.

Urgono inoltre misure di contenimento del traffico individuale motorizzato e una chiara strategia di gestione dei posteggi, a vantaggio di una migliore attrattività e utilizzo da parte dell'utenza dei vettori di trasporto pubblico e di mobilità lenta anche e soprattutto per gli spostamenti utilitari (spostamenti casa-lavoro, casa-scuola, ...).

Garantire un'offerta attrattiva e funzionale per il trasporto pubblico e la mobilità lenta non solo orientata allo svago, ma anche e soprattutto agli spostamenti utilitari

Contenere il traffico individuale motorizzato TIM a vantaggio di una migliore ripartizione modale, grazie allo sviluppo di una chiara strategia di gestione dei posteggi

4 ANALISI DELLA SITUAZIONE ATTUALE

4.1 Inquadramento territoriale

4.1.1 Il contesto nazionale

Accanto alle 4 aree metropolitane, il Progetto territoriale Svizzera³ riconosce una Città Ticino che, assieme a Lucerna, all'Arco giurassiano, all'Aareland e alla Svizzera Nord-orientale, forma il contesto delle reti di città di piccole e medie dimensioni, preconizzando una rete policentrica formata da Città e Comuni.

La messa in pratica degli obiettivi, ovvero la traduzione concreta delle strategie in misure di intervento, avviene attraverso principi di sviluppo per 12 aree di intervento ritenute prioritarie, suddivise in:

- aree di intervento a carattere metropolitano (Zurigo, Basilea, Lemano, Regione della capitale svizzera);
- aree di intervento caratterizzate da città di piccole e medie dimensioni (Lucerna, Città Ticino, Arco giurassiano, Aareland, Svizzera nord-orientale);
- aree di intervento alpine (Regione S. Gottardo, Alpi occidentali, Alpi orientali).

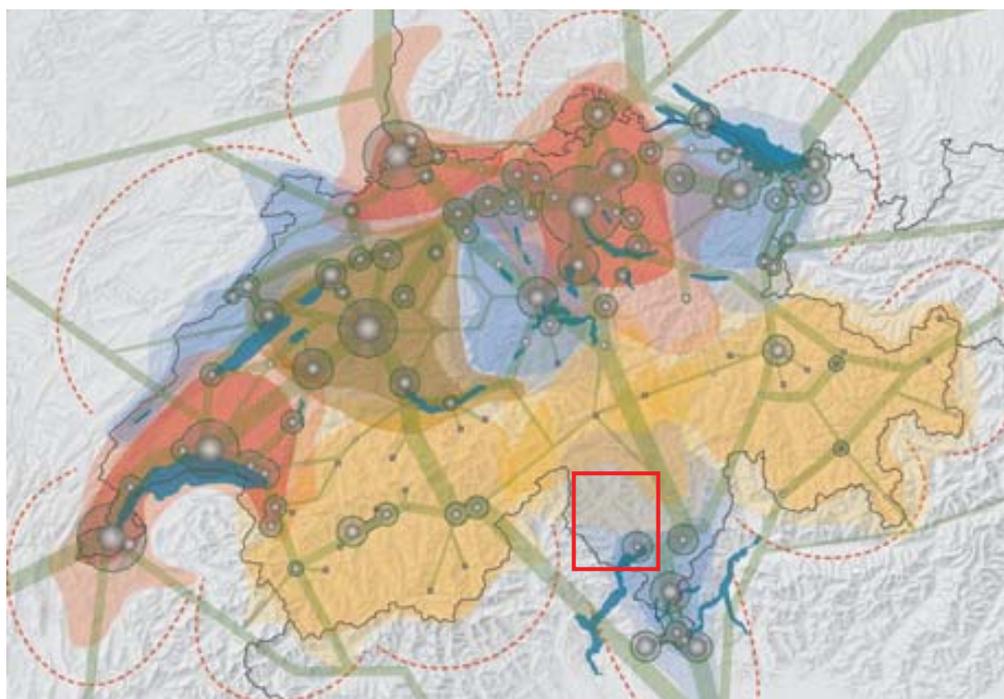


Figura 4: Progetto territoriale Svizzera, Carta 1 (fonte: ARE, 2012)

³ Il Progetto territoriale Svizzera, pubblicato nel 2012 congiuntamente dall'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE), dalla Conferenza dei Governi cantonali (CdC), dall'Unione delle città svizzere (UCS), dall'Associazione dei Comuni svizzeri (ACS), dalla Conferenza dei direttori cantonali della pianificazione e dell'ambiente (DCPA) e da altri partner istituzionali, vuole costituire una base di riferimento e un aiuto decisionale per lo sviluppo territoriale della Svizzera. Si tratta di un documento strategico che serve da guida alle autorità di tutti i livelli istituzionali, per la pianificazione degli insediamenti e delle infrastrutture dei trasporti e dell'energia, per gestire lo sviluppo del paesaggio e le altre attività d'incidenza territoriale (per ulteriori informazioni consultare il sito: www.aren.admin.ch).

La Città Ticino, inquadrata geograficamente tra il San Gottardo e la Mesolcina a nord e la Lombardia a sud, così come definita nel Progetto Territoriale Svizzera, comprende gli agglomerati urbani di Locarno, Bellinzona, Lugano ed il bi-polo Chiasso-Mendrisio. La vicinanza con Milano determina una forte integrazione della Città Ticino nell'area metropolitana del capoluogo lombardo.

Tra gli orientamenti strategici contenuti nel Progetto territoriale Svizzera per la Città Ticino sono da menzionare:

- ripartizione delle funzioni produttive, terziarie, turistico-ricettive, culturali, tra le aree di Lugano-Mendrisio, Bellinzona-Tre Valli e Locarno-Vallemaggia
- rafforzamento dell'asse Milano-Zurigo, sfruttando l'opportunità unica offerta dall'AlpTransit per accorciare i tempi di percorrenza verso Nord e per collegare più rapidamente Zurigo con il capoluogo lombardo
- rafforzamento della collaborazione con l'Italia anche per il completamento del sistema ferroviario regionale celere transfrontaliero (TILO) verso Malpensa e sotto gli aspetti economico-culturale e finanziario
- garanzia di buona funzionalità della rete stradale principale lungo l'asse del San Gottardo, limitando gli impatti infrastrutturali su insediamenti e ambiente
- sviluppo di partenariati tra aree urbane e regioni di montagna finalizzati allo sviluppo di queste ultime, sotto il profilo economico e turistico
- salvaguardia degli spazi agricoli, da tutelare dalla tendenza alla dispersione dei nuovi insediamenti; occorre valorizzare e conservare il Piano di Magadino, pregiata zona agricola, e il collegamento con il fiume Ticino.

Il Progetto territoriale Svizzera promuove una visione di sviluppo territoriale sostenibile. In particolare per l'agglomerato Locarnese esso propone:

- gli spazi funzionali devono evidenziare le rispettive potenzialità per ripartire meglio le funzioni e per offrire servizi efficienti e infrastrutture di qualità
- occorre appoggiare un turismo sostenibile (ad es. agriturismo ed escursionismo) che rispetti il paesaggio, i parchi nazionali pianificati e i beni culturali e naturali
- le regioni di montagna devono approfondire i partenariati con le aree urbane e i centri regionali per ottenere nuovi impulsi per il proprio sviluppo.
- gli spazi ridotti adatti all'agricoltura nelle pianure vanno salvati dalla progressiva edificazione e dalla dispersione degli insediamenti

4.1.2 Il contesto transfrontaliero

L'analisi dell'organizzazione territoriale superiore mostra un agglomerato collocato in posizione piuttosto discosta dal principale asse di sviluppo europeo nord-sud, e in posizione periferica rispetto all'area metropolitana di Milano, con la quale intrattiene un rapporto spaziale e funzionale piuttosto debole.

Nonostante la continuità paesaggistica, i collegamenti stradali litoranei e i collegamenti ferroviari presenti, i rapporti transfrontalieri di scambio economico e culturale sono da considerare limitati.

Il progetto di Parco nazionale del Locarnese può rappresentare in questo senso una occasione per sviluppare una visione transfrontaliera del territorio basata sulle caratteristiche paesaggistiche di pregio presenti nel bacino del Lago Maggiore.

L'agglomerato del Locarnese si trova in posizione decentrata rispetto ai principali flussi di traffico nord-sud.



Figura 5: metropoli svizzera e megalopoli padana, osservatorio dello sviluppo territoriale (fonte: E. Turri, 2000; ripreso e adattato da G. P. Torricelli, 2001)

4.1.3 Il contesto cantonale

La Città Ticino è una rete di poli collegata da corridoi urbanizzati con al centro il polo d'importanza nazionale di Lugano, affiancato dai 3 poli cantonali di Bellinzona, Locarno e il bi-polo Mendrisio-Chiasso.

Attraverso il corridoio del Piano di Magadino, gli agglomerati di Bellinzona e di Locarno si stanno fondendo.

Le relazioni transfrontaliere del Sottoceneri stanno determinando una forte integrazione degli agglomerati di Lugano e di Mendrisio-Chiasso con le province lombarde di Como e di Varese.

Il modello territoriale riportato nel Piano direttore cantonale suddivide il Ticino in 3 aree e 4 agglomerati. L'agglomerato del Locarnese si situa nella regione Locarnese e Vallemaggia, con un forte contatto con l'agglomerato del Bellinzonese per il tramite del piano di Magadino. Il rapporto con l'agglomerato Luganese è invece debole, poiché il limite verso di esso è rappresentato dalle montagne del Gambarogno.

A livello regionale - nel rapporto con la Città Ticino - l'agglomerato del Locarnese si colloca in posizione periferica rispetto alla direttrice stradale e ferroviaria nord-sud (autostrada A2, linea ferroviaria Basilea/Zurigo-Milano). Esso può essere considerato un quartiere della Città Ticino con precise e peculiari vocazioni: turistica, naturalistica, sportiva, residenziale, congressuale/culturale.

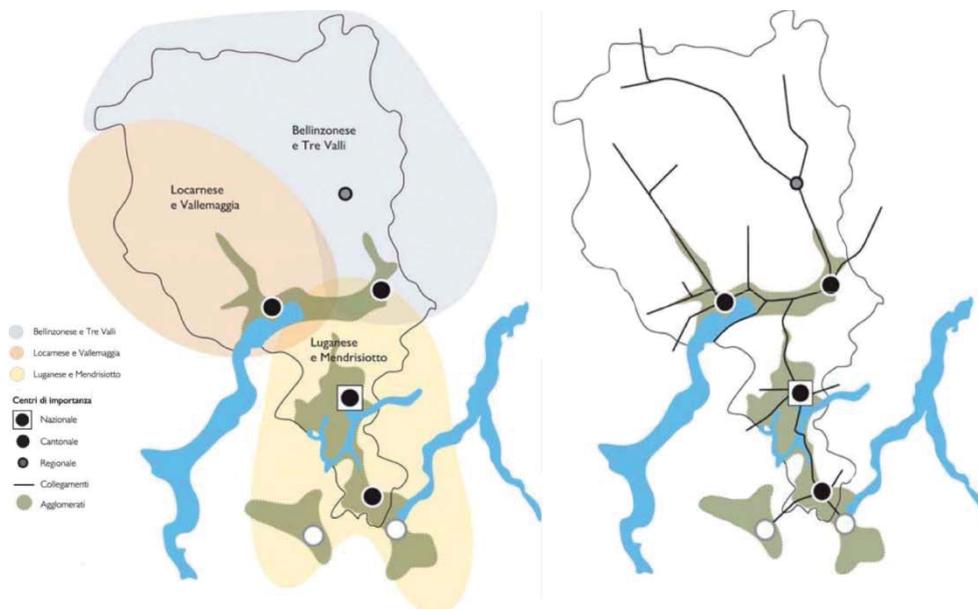


Figura 6: Piano direttore cantonale: concetti territoriali (fonte: DT, 2009)

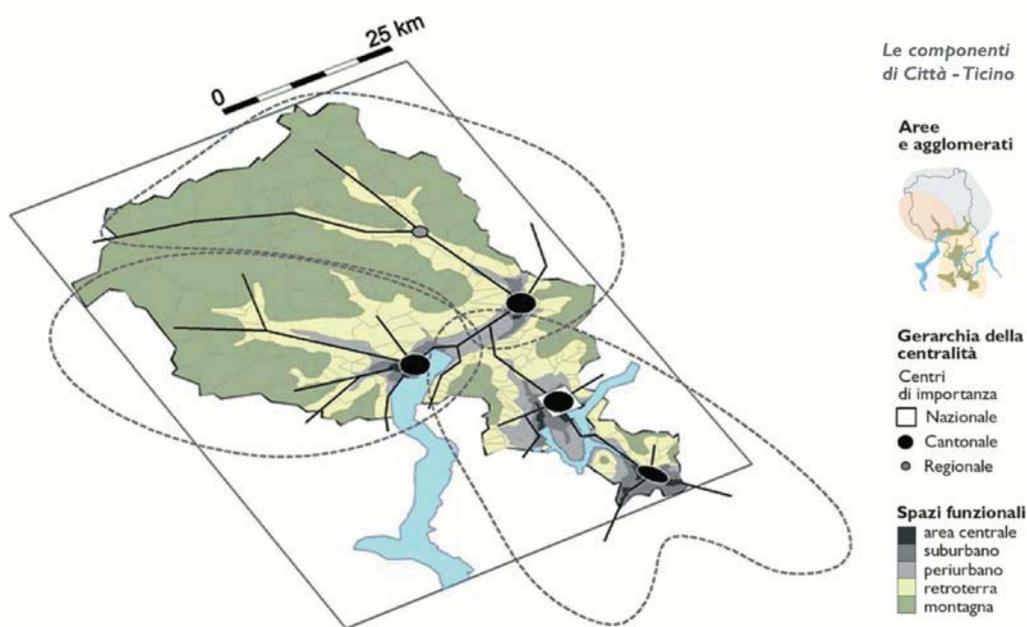


Figura 7: Il Locarnese nel contesto della Città Ticino (fonte: DT)

Il polo urbano di Locarno si qualifica come il centro di riferimento non solo economico, ma anche culturale, identitario e amministrativo di una vasta area di retroterra, una specie di *gateway* per le zone retrostanti, una cerniera tra la città Ticino e le zone di montagna.

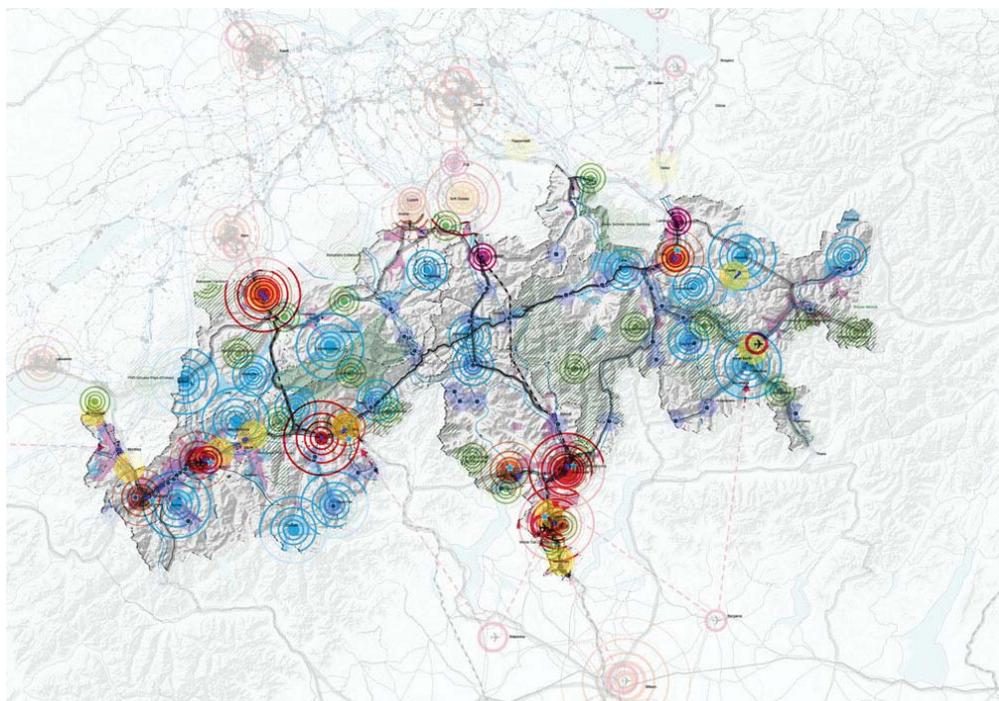


Figura 8: Strategia territoriale per le regioni svizzere dell'arco alpino
(fonte: Conferenza dei governi dei Cantoni alpini, 2014)

A livello economico l'agglomerato può ambire a fungere da *headquarter* per un'economia legata al territorio (produzione di energia sostenibile, industria della pietra, industria del legno, turismo, parco nazionale), cosa che a sua volta può essere volano per una valorizzazione delle potenzialità dei parchi naturali.

A livello turistico la posizione periferica è considerata strategica, a condizione che possa essere realizzato un buon collegamento alle principali vie di trasporto future (AlpTransit, collegamento A2-A13). Questo potrebbe però anche portare al rischio di un forte pendolarismo e all'aumento del turismo di giornata "mordi e fuggi".

4.2 Paesaggio

4.2.1 Morfologia del territorio

Il territorio dell'agglomerato del Locarnese è caratterizzato da un grande vuoto centrale composto dal Piano di Magadino, dal delta della Maggia e dal Lago Maggiore. Questo spazio, circondato dai pendii montani interrotti dai corsi d'acqua che lo limitano alle spalle, si estende fino alle Alpi a nord e alla Pianura Padana a sud.

Perpendicolarmente al lago e alle pianure si sviluppano una serie di valli principali, formate dai fiumi Maggia, Melezza, Isorno e Verzasca, che penetrano in profondità il versante collinare e montano, caratterizzato dalla presenza del bosco di pendio e dai terrazzi glaciali.

Il passaggio alla zona montana è brusco, pendii importanti si sostituiscono alla pianura senza la mediazione di zone collinari.



Figura 9: Piano, lago e montagna verso est (elaborazione: Studio Guscetti)



Figura 10: Piano, lago e montagna, vista verso ovest (elaborazione: Studio Guscetti)

4.2.2 Idrografia e orografia

Il lago, insieme ai molti fiumi e torrenti che hanno scavato il territorio e formato pianura e delta, è l'elemento generatore e strutturante più importante del paesaggio del Locarnese.

L'acqua è oggi prevalentemente relazionata ai luoghi di svago per la popolazione, dopo essere stata in un passato ancora recente una delle basi della sussistenza, per mezzo dell'attività della pesca, ma anche per l'attività di magli e mulini, luogo dell'attività quotidiana del lavaggio, ma anche potenziale fonte di pericolo.

Un tempo elemento di divisione territoriale (i confini comunali corrispondevano e corrispondono tuttora alla posizione dei riali) oggi questa scansione non è più percepibile, in seguito allo sviluppo urbano intervenuto dopo la seconda guerra mondiale.

L'acqua resta comunque in tutte le sue manifestazioni una fonte di pericolo naturale, con esondazioni e straripamenti durante i fenomeni meteorologici estremi. Il bacino imbrifero del Verbano, con una superficie superiore all'intero Canton Ticino, si trova solo per metà in territorio svizzero.

Il paesaggio lacustre e fluviale, con la sua visibilità e il suo valore paesaggistico sono elementi da tutelare e sfruttare per lo svago, migliorando l'accessibilità delle rive dei laghi e dei fiumi principali.

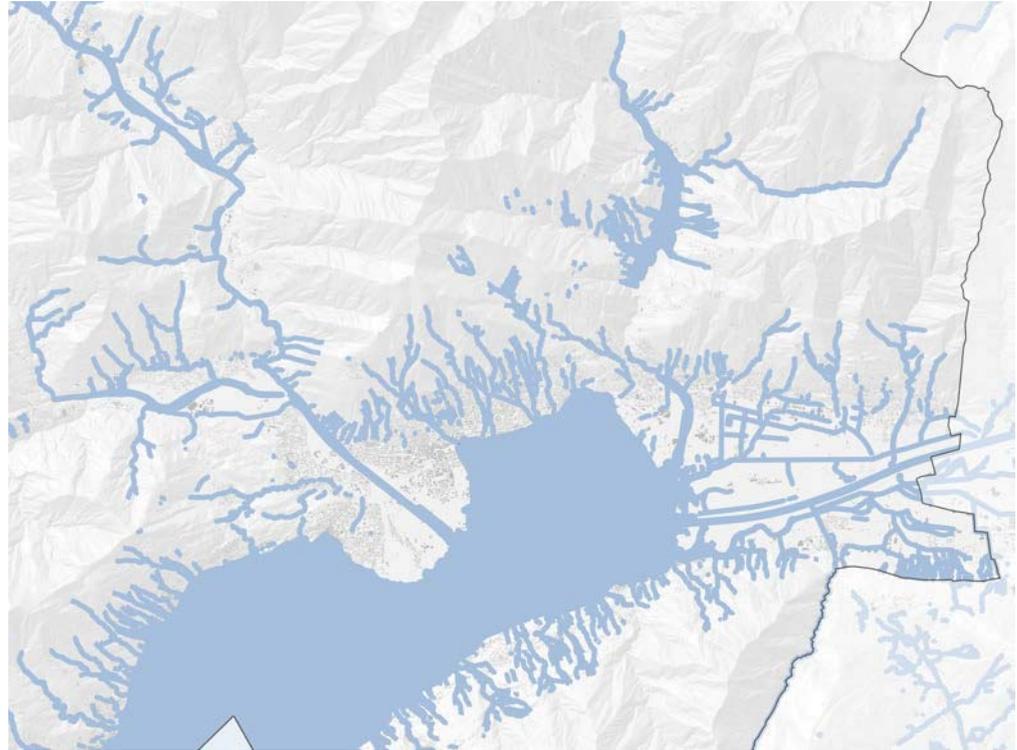


Figura 11: Idrografia e orografia (dati: SST, elaborazione: Studio Guscetti)

Il paesaggio come elemento generatore degli insediamenti storici.

4.2.3 Evoluzione storica degli insediamenti e del paesaggio

Le componenti paesaggistiche illustrate precedentemente hanno influenzato in modo determinante lo sviluppo insediativo del Locarnese, caratterizzato dalla presenza di molti nuclei inclusi nell'inventario ISOS, che costituiscono una componente sia insediativa che paesaggistica.

Il collegamento con il territorio cantonale avviene per mezzo di molte infrastrutture di trasporto, i rapporti transfrontalieri con l'Italia (Lombardia e Piemonte), nonostante la continuità paesaggistica, la presenza di strade litoranee sulle due sponde del Lago Maggiore, e la ferrovia lungo la riva del Gambarogno e quella delle Centovalli, sono invece piuttosto limitati: il progetto di Parco Nazionale può però rappresentare una occasione di sviluppo per una visione maggiormente transfrontaliera del territorio.

Storicamente gli insediamenti del Locarnese erano collocati ad un'altezza di sicurezza lungo le vie di comunicazione principali, rappresentate dalle due strade di collegamento pedemontane che conducevano a Bellinzona a partire dalle sponde del lago e del Piano di Magadino, e che hanno generato una struttura insediativa lineare doppia, separata dal grande vuoto paesaggistico del lago, con un centro principale a Locarno.

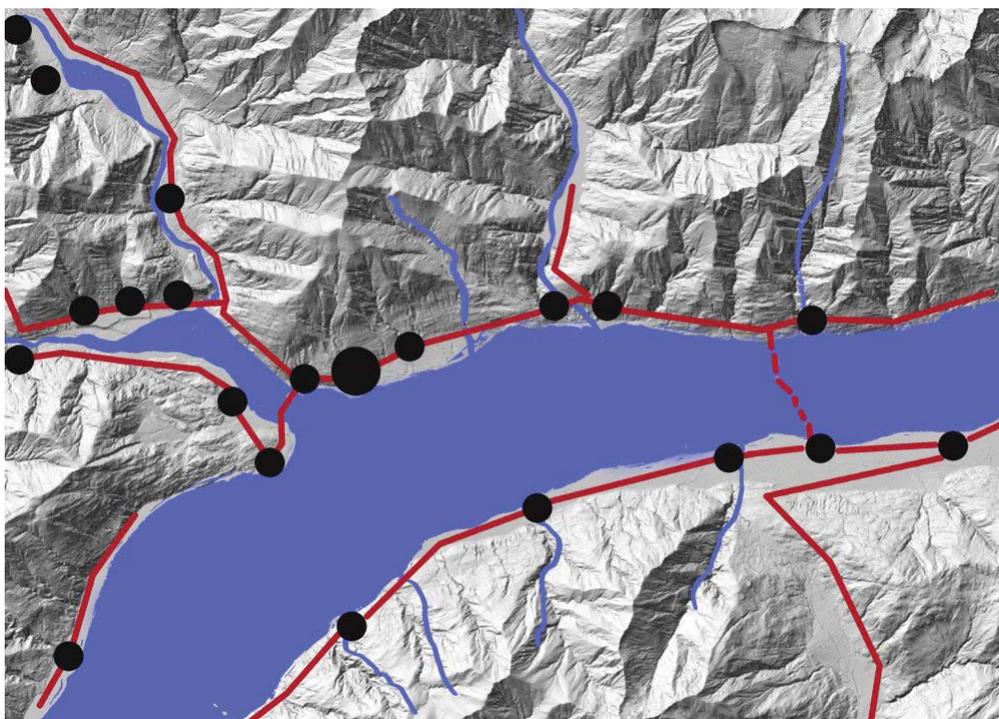


Figura 12: Lettura della struttura storica di insediamenti e collegamenti
(elaborazione: Studio Guscetti)

Solo nel 1815, con la ricostruzione del ponte della Torretta, tra Bellinzona e Monte Carasso, distrutto dall'alluvione del 1515, Locarno si ricollega in modo efficiente alla direttrice di traffico attraverso le alpi rappresentata dalla strada del San Gottardo, mettendo fine a un plurisecolare periodo di collegamenti precari.

Successivamente l'allacciamento alle grandi vie di comunicazione ferroviaria nazionali e continentale e la bonifica del delta della Maggia e del Piano di Magadino hanno creato le premesse territoriali e geografiche per uno sviluppo accelerato del Locarnese, alterando anche i precedenti limiti allo sviluppo territoriale.

Gli insediamenti storici allineati lungo le vie di comunicazione, separati dal grande vuoto centrale del lago e del piano.

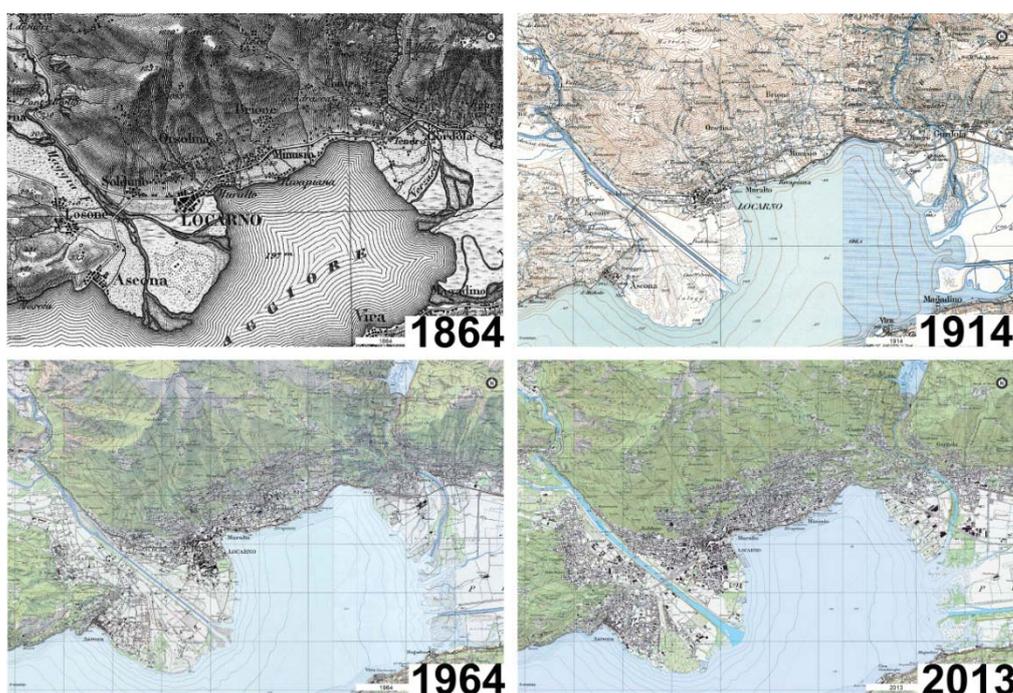


Figura 13: Evoluzione del territorio dal 1864 a oggi
(fonte cartine: map.geo.admin.ch; elaborazione: Studio Guscetti)

A partire dagli anni Cinquanta del Novecento si osserva una crescita dispersiva di insediamenti, che si sviluppano soprattutto verso il Piano di Magadino, ora bonificato, verso le colline, e lungo le principali direttrici di comunicazione pedemontane. Parimenti le attività industriali si insediano lontano da queste zone di sviluppo, addentrandosi maggiormente nel Piano di Magadino o in zone non insediate del piano della Maggia (Losone).

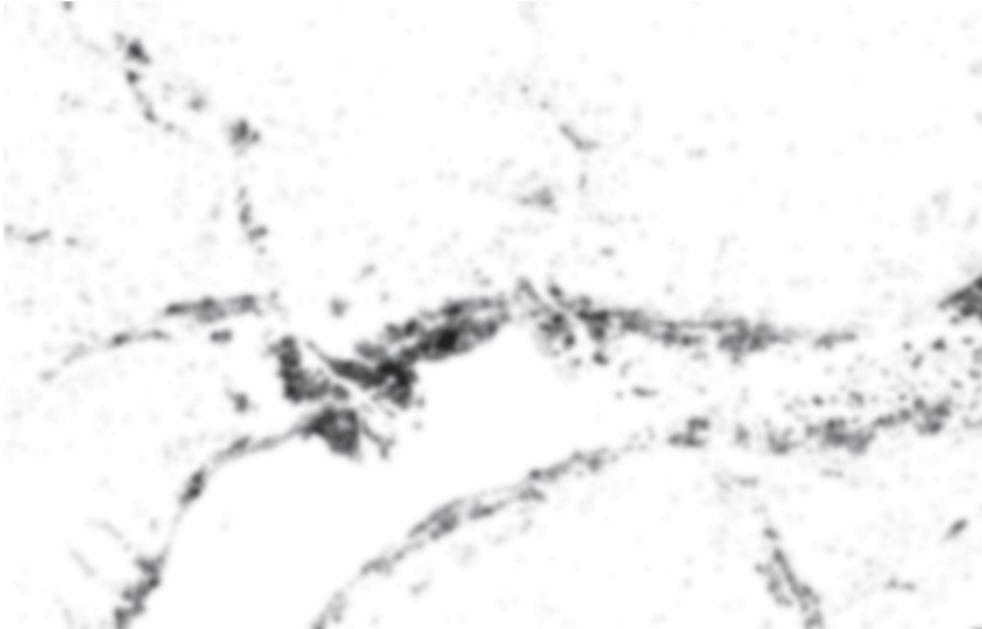
In generale questa fase di espansione degli insediamenti si caratterizza per una bassa densità insediativa, con grande consumo di superfici. Nasce la pressione edilizia verso le zone periurbane collinari e di conseguenza il progressivo indebolimento della fascia boschiva originariamente presente tra gli insediamenti in pianura e quelli sui terrazzi glaciali.

4.2.4 Rapporto insediamenti e paesaggio - situazione attuale

In generale può essere constatata l'assenza di un rapporto chiaro e definito tra spazi verdi, aree libere e zone insediative. Nonostante gli elementi paesaggistici rappresentino limiti naturali forti, non è chiaramente percepibile un confine leggibile, soprattutto verso le grandi aree verdi centrali.

Il rapporto tra gli insediamenti e le zone verdi circostanti è in generale di carattere provvisorio e arbitrario.

La discontinuità tra le varie componenti naturalistiche non permette di sviluppare al massimo il loro potenziale per l'agglomerato. Manca una strategia di collegamento, di messa in rete per farle diventare un elemento strutturante, unificante e identitario per l'intero agglomerato.



*Figura 14: Dispersione degli insediamenti lungo i margini del piano e le direttrici di comunicazione
(dati: SST, elaborazione: Studio Guscetti)*

4.2.5 L'uso del suolo e il paesaggio del Locarnese a Piano direttore

Oltre all'elemento acqueo il Locarnese è caratterizzato dalla presenza di ampi spazi verdi di pianura, risultato delle grandi bonifiche, spesso in relazione stretta con i corsi d'acqua principali e le rive lacustri. Parte di questi spazi verdi sono parchi naturali, già definiti o in progetto: il parco del Piano di Magadino, il parco di Arcegno, il parco Nazionale.

In generale questi spazi verdi, sia di grandi dimensioni sia più minuti, rappresentano le aree di svago di prossimità della popolazione dell'agglomerato, con la potenzialità per i grandi parchi di diventare attrattori anche per il turismo cantonale, nazionale e internazionale. Il territorio presenta poi una serie di zone protette (sia a livello paesaggistico, sia a livello faunistico-naturalistico): la zona palustre lungo il Ticino tra Cugnasco e la foce, le zone golenali della bassa Vallemaggia, la sponda destra del delta della Maggia, i prati e i pascoli secchi su alcuni monti.

Lo sviluppo delle vie di comunicazione e degli insediamenti ha però reso queste aree discontinue e frammentate. Sul Piano di Magadino e sul delta della Maggia sono presenti delle zone di produzione agricola di pianura, caratterizzate dalla coltivazione intensiva.

La percentuale della superficie di insediamento dell'8% è piuttosto bassa, rispetto a una media a livello svizzero del 17%. Bosco (64%) e superficie improduttive (17%) prevalgono nettamente, lasciando il resto all'agricoltura (11%).

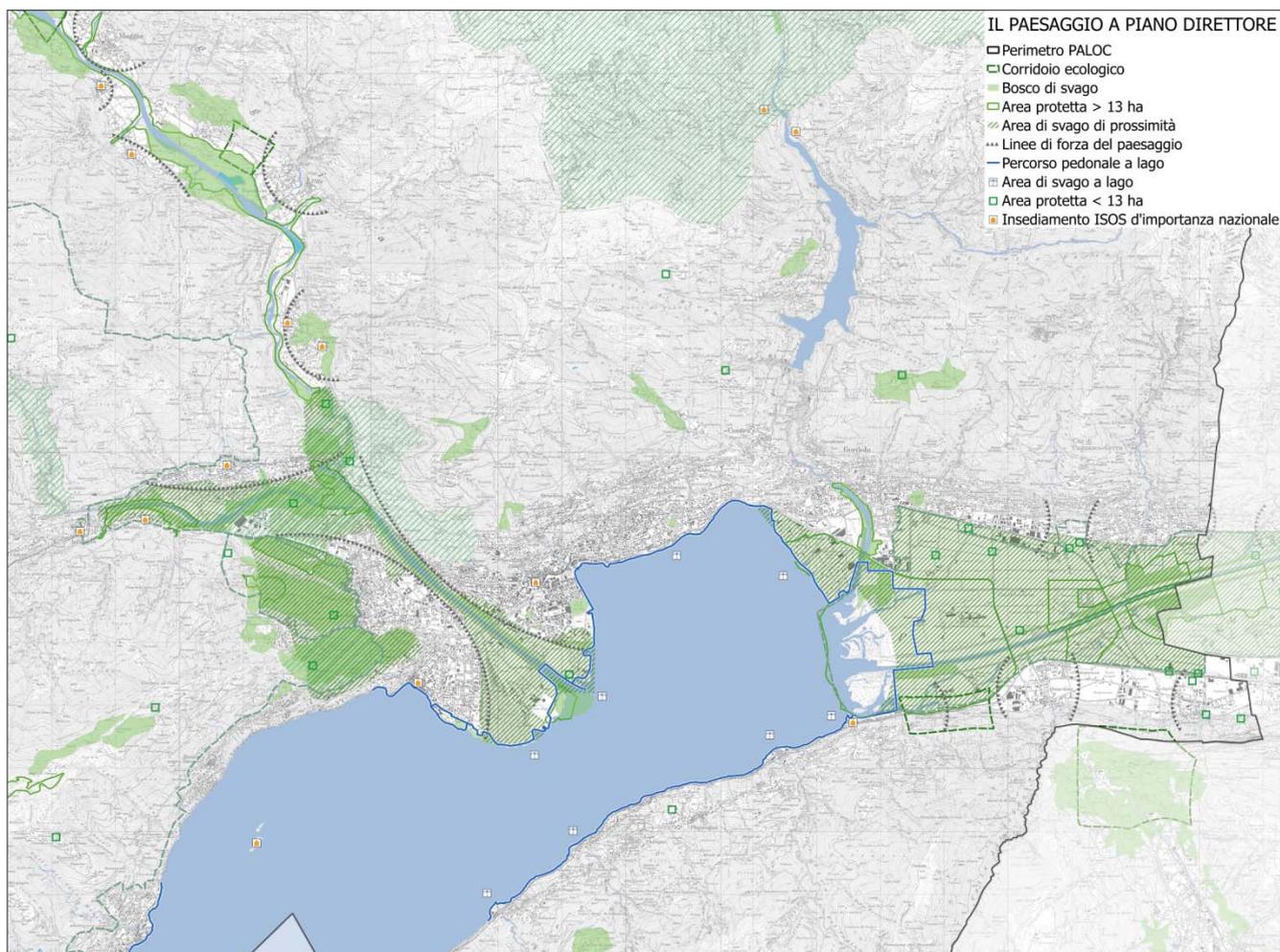


Figura 15: Paesaggio: PD con aree verdi, protette, boschi ricreativi
(dati: SST, elaborazione: Studio Guscetti)

Nella tabella seguente sono riassunti i provvedimenti nell'ambito paesaggistico inseriti nella scheda PD R/M 2 che concorrono a definire il paesaggio del Locarnese.

Provvedimenti del PD	Scheda correlata
Linee di forza del paesaggio	Scheda P1
Corridoi ecologici	Scheda P4
Parchi naturali: Parco nazionale del Locarnese, Parco di Arcegno, Parco del Piano di Magadino	Scheda P5
Passeggiate e sentieri a lago; aree di svago a lago	Scheda P7
Valorizzazione dei nuclei, degli insediamenti tradizionali e dei loro spazi pubblici	Schede P10, R10
Aree di svago di prossimità: aree principali di Arcegno e delle Terre di Pedemonte - delta della Maggia	Scheda R9

Tabella 5: Il paesaggio del Locarnese a Piano direttore
(elaborazione: Studio Guscetti)

Le codificazioni definite nel Piano direttore cantonale danno conto dell'importanza e della diversità degli spazi liberi del fondovalle a carattere:

- agricolo *Piano di Magadino, delta della Maggia, golena della Melezza*
- naturalistico *Piano di Magadino, delta della Maggia, golene della Maggia e della Melezza, Ponte Brolla*
- forestale *boschi di pianura, boschi di svago*
- di svago *Piano di Magadino, delta della Maggia, golene della Maggia e della Melezza, Ponte Brolla*
- infrastrutturale *aeroporto cantonale di Locarno, A13*
- industriale *Losone-Zandone, Gordola, Riazzino, Contone*
- residenziale *Losone, Ascona, Locarno, Gordola, Cugnasco-Gerra, Quartino e Contone*

4.2.6 Le funzioni pubbliche in relazione ai grandi spazi verdi di pianura

L'analisi ha permesso di rilevare un'importante presenza di funzioni pubbliche a diretto contatto con i grandi spazi di svago di pianura e l'elemento acqua. Esse si differenziano per la loro funzione legata alla formazione, allo sport, al tempo libero, alla cultura/natura. Alcune di esse assumono una connotazione di interesse locale altre invece d'interesse regionale.

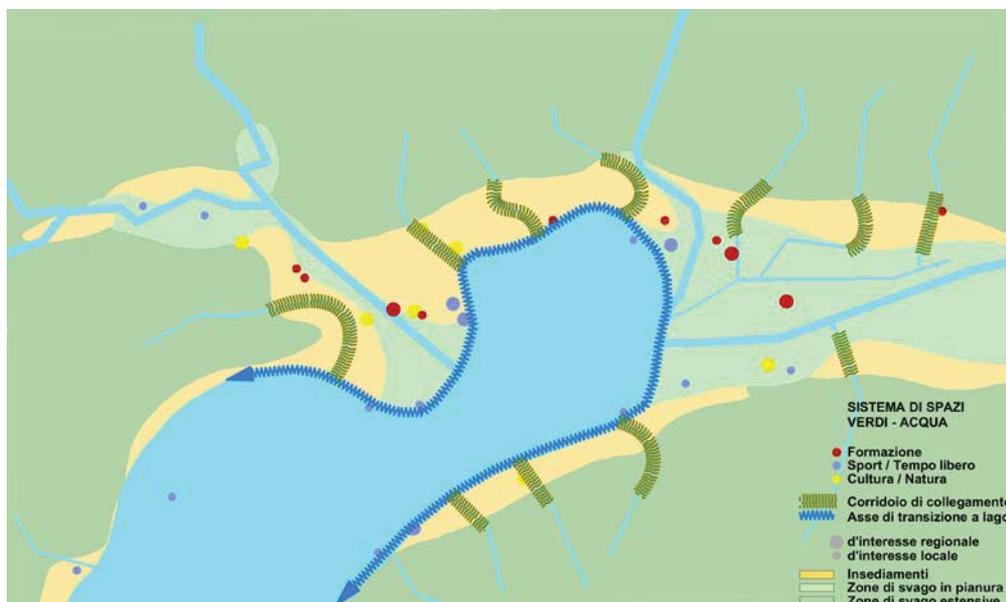


Figura 16: Funzioni pubbliche legate al sistema di spazi verdi (elaborazione: Studio Guscetti)

Questo sistema di spazi diversi e funzioni pubbliche non è ancora supportato da un'adeguata rete di trasporto pubblico e mobilità lenta. Esso ha però un grande potenziale per caratterizzare e differenziare le aree verdi, rafforzando la loro relazione con gli insediamenti ed in generale per concretizzare il modello territoriale dell'agglomerato: uno spazio antropizzato nel quale le aree verdi assumono, oltre alla loro funzione naturale di svago e di produzione, un ruolo centrale quale elementi di riferimento per la popolazione.

4.2.7 Paesaggio: analisi SWOT⁴

Sulla base dell'analisi precedente relativa al paesaggio dell'agglomerato del Locarnese, sono stati individuati i seguenti elementi della matrice SWOT.

<p>Forze</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ paesaggio come materia primaria, fattore attraente, scenico, pittoresco e seducente ▪ vicinanza tra zone residenziali e ampie zone di svago ▪ forte presenza di zone protette ▪ elevata qualità di vita ▪ limiti naturali allo sviluppo degli insediamenti dati dalla morfologia del paesaggio e dalla presenza del lago ▪ solo l'8% di superficie edificata, contro una media del 17% a livello nazionale 	<p>Debolezze</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ edificazione diffusa che compromette la leggibilità della struttura storica ▪ conflitti tra aree protette e insediamenti ▪ corridoi faunistici compromessi ▪ perdita di riconoscibilità dell'elemento acqueo ▪ mancanza di limiti chiari tra insediamenti e zone verdi ▪ discontinuità tra aree protette ▪ mancanza di un sistema di collegamento tra le aree verdi ▪ accessibilità alle zone di svago in parte compromessa ▪ indebolimento della fascia boschiva tra gli insediamenti a lago e quelli sulle terrazze glaciali
<p>Opportunità</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ valorizzazione del lago e delle aree naturali e di svago che fanno capo ad esso ▪ sviluppare un modello territoriale in grado di integrare le aree verdi e di svago tra di loro e con il territorio che le circonda ▪ garantire l'accessibilità con la mobilità lenta/col TP alle aree di svago 	<p>Rischi</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ ulteriore espansione degli insediamenti a scapito delle aree libere ▪ ulteriore espansione degli spazi necessari per le infrastrutture atte a soddisfare il bisogno di mobilità

⁴ L'analisi SWOT, conosciuta anche come matrice SWOT, è uno strumento di pianificazione strategica usato per valutare i punti di forza (*Strengths*), debolezza (*Weaknesses*), le opportunità (*Opportunities*) e le minacce (*Threats*) di un progetto o in un'impresa o in ogni altra situazione in cui un'organizzazione o un individuo debba svolgere una decisione per il raggiungimento di un obiettivo.

4.3 Insediamenti

4.3.1 Lettura territoriale

L'agglomerato del Locarnese è caratterizzato dalla presenza dell'ampio vuoto centrale del lago e del Piano di Magadino al cui bordo si concentrano i principali insediamenti residenziali, le zone per il lavoro e le infrastrutture. Oltre questa fascia insediativa principale si sviluppa una vasta area periurbana e di retroterra, concentrata lungo le valli perpendicolari scavate dai riali, a bassa densità insediativa.

L'agglomerato, collegato e allo stesso tempo separato del grande vuoto centrale del lago, è composto da due strutture insediative lineari che si sviluppano in corrispondenza alle vie di comunicazione storiche: la struttura di sponda destra confluisce nel polo urbano di Locarno, mentre quella opposta nel polo urbano di Bellinzona.

In questa lettura l'area del Gambarogno assume un ruolo ambivalente; esso può essere descritto come parte integrante dell'agglomerato del Locarnese e come zona a lago del Bellinzonese.

L'agglomerato è caratterizzato da due strutture insediative lineari separate dal grande vuoto centrale..



Figura 17: Lettura territoriale del Locarnese (elaborazione: Studio Guscetti)

4.3.2 Suddivisione in spazi funzionali

Il Piano direttore stabilisce una suddivisione in 5 categorie di spazi funzionali per la Città Ticino, che per il Locarnese sono le seguenti:

- il **centro** corrisponde al polo urbano di Locarno, composto dalla Città Vecchia, dai quartieri Nuovo/Saleggi, Campagna, Solduno e da Muralto. Esso è il luogo d'identificazione, caratterizzato dalla presenza dell'amministrazione pubblica, degli spazi culturali e congressuali, dei servizi del terziario e della formazione per l'intero agglomerato.
- la zona **suburbana** si estende lungo le vie di comunicazione verso Bellinzona (da Minusio a Riazzino), Ascona - Losone e Solduno - Ponte Brolla. In questo spazio funzionale troviamo i centri secondari con servizi locali, la residenza intensiva, gli spazi destinati al lavoro e quartieri residenziali estensive in zona collinare

- la zona **periurbana** include le zone collinari prettamente destinate alla residenza estensiva pedemontana e collinare di Orselina, Contra, Gordola, Lavertezzo (Piano), Cugnasco-Gerra, e Ronco s./ Ascona, la zona d'ingresso delle Centovalli (Golino-Intragna), la bassa Vallemaggia (Avegno-Gordevio - Maggia) e le Terre di Pedemonte, le zone residenziali e lavorative del Gambarogno, da Contone a S. Nazzaro, come pure Brissago. Questo spazio funzionale comprende anche il Piano di Magadino
- il **retrotterra**, formato dalle zone collinari e periferiche del Gambarogno, e dalle Centovalli, e dalle zone residenziali della parte centrale della Vallemaggia. Tale area assume una vocazione prevalentemente residenziale e di svago
- la zona di **montagna**, dove predominano la cura del paesaggio, la produzione energetica, gli spazi dell'agricoltura di montagna, e gli spazi per il tempo libero, accanto ai nuclei storici / rustici, in parte interessati da un certo rischio di abbandono

Partendo dalle sue caratteristiche e potenzialità ogni zona funzionale dovrebbe assumere un suo ruolo preciso e complementare all'interno dell'agglomerato.



Figura 18: Spazi funzionali definiti a Piano direttore cantonale
(dati: SST, elaborazione: Studio Guscetti)

4.3.3 Dati riassuntivi principali

La tabella sottostante presenta i dati riassuntivi dell'agglomerato del Locarnese, per rapporto alle superfici, alle unità insediative UI (effettive e in riserva) e ai terreni liberi.

Superficie totale (ha)			112'045	
Superfici zone edificabili (ha) (comprese zone per il tempo libero e scopi pubblici)			2'583	2.3%
Unità insediative (compreso fuori zona edificabile)			191'005	
- abitanti (2012)	69'572	36.4%		
- addetti (2011)	37'730	17.1%		
- letti in alberghi (2012)	5'635	3.0%		
- letti in residenze secondarie (2012)	83'068	43.5%		
Contenibilità teorica PR			240'556	
UI effettive in zone edificabili			155'359	64.0%
Riserva UI in zone edificabili			85'197	36.0%
Terreni liberi in zone edificabili (ha)			1'014	39.0%

*Tabella 6: Dati riassuntivi principali relativi agli insediamenti
(dati: SST, elaborazione: Studio Gusceppi)*

Dai dati riassuntivi principali si osserva quanto segue:

- estensione limitata delle superfici edificabili rispetto alla superficie totale dell'agglomerato (2.3%) determinata dalla morfologia del territorio;
- percentuale addetti rispetto alle UI (17.1%) piuttosto bassa; conferma la vocazione residenziale e turistica;
- importante presenza di residenze secondarie e letti turistici (43.5% delle unità insediative); conferma la vocazione turistica;
- importanti riserve di UI (36.0%) rispetto alla contenibilità teorica dei piani regolatori.

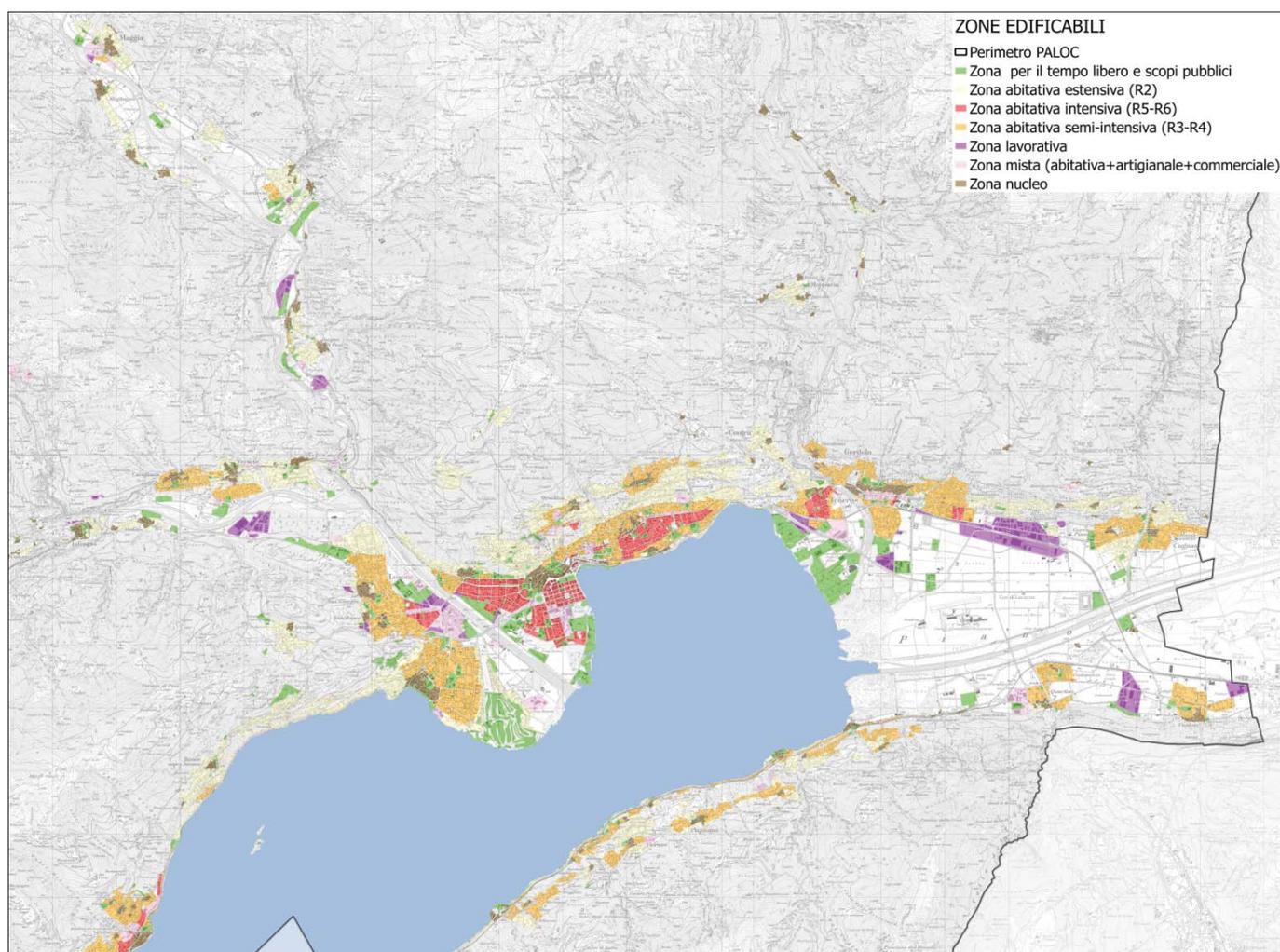
4.3.4 Note sul metodo d'indagine e di rappresentazione

Le rappresentazioni si basano su 7 zone derivanti dalle zone di piano regolatore e parzialmente assemblate a partire dalle zone del modello cantonale di traffico. Esclusi i comparti fuori dalla zona edificabile, i sotto-comparti sono:

- zona residenziale intensiva;
- zona residenziale semi-intensiva;
- zona residenziale estensiva;
- zona nucleo;
- zone miste residenziali e lavorative;
- zone lavorative;
- zone per scopi pubblici.

Le rappresentazioni dello stato attuale tengono conto di questa suddivisione territoriale, alla quale sono applicati tutti i dati relativi alle UI ed i calcoli riguardanti le densità e le contenibilità teoriche o effettive delle zone edificabili.

4.3.5 Le zone edificabili nei PR vigenti



La figura precedente evidenzia:

- l'originaria rete dei nuclei storici;
- le zone pubbliche e di svago a contatto con le zone verdi e l'elemento acqua;
- le zone residenziali intensive concentrate nella zona centrale dell'agglomerato tra Losone/Ascona e Minusio e sviluppate lungo le principali vie di comunicazione;
- le zone residenziali semi-intensive perimetrali alle zone intensive ma anche discoste e mal servite dal sistema di trasporto pubblico;
- le zone estensive nelle valli e sui pendii soleggiati;
- le zone lavorative a contatto col Piano di Magadino e nelle aree pianeggianti lungo i fiumi Maggia e Melezza;

- le zone lavorative strategiche (Riazino, Ascona/Losone) ben collegate alle infrastrutture, altre zone di dimensioni ridotte in parte mal servite e non coordinate tra di loro;
- la mancanza di un rapporto preciso tra le zone edificate e gli elementi verdi strutturanti il paesaggio.

4.3.6 Evoluzione e distribuzione degli abitanti sul territorio

Nella seguente tabella è rappresentata la distribuzione e l'evoluzione della popolazione per zone funzionali:

- il 70% degli abitanti vive nell'area centrale e suburbana;
- il centro ha registrato una crescita nettamente inferiore rispetto alla zona suburbana e periurbana
- la crescita maggiore è avvenuta nella fascia periurbana

Spazio Funzionale	Popolazione totale e distribuzione				variazione 2000-2012	
	2000	%	2012	%	assoluta	%
Centro	15'167	24%	16'414	24%	1'247	7.6%
Suburbano	28'031	45%	31'775	46%	3'744	11.8%
Periurbano	12'036	19%	14'163	20%	2'127	15.0%
Retroterra	6'322	10%	6'457	9%	135	2.1%
Montagna	681	1%	671	1%	-10	-1.5%
TOTALE	62'237	100%	69'480	100%	7'243	10.4%

Tabella 7: Evoluzione e distribuzione degli abitanti sul territorio secondo gli spazi funzionali (dati: SST, elaborazione: Studio Guscetti)

Nell'Allegato 01 è rappresentata la densità dei residenti dalla quale si può dedurre che:

- le aree con densità maggiore di abitanti in corrispondenza del quartiere Nuovo/Saleggi e del quartiere Campagna di Locarno, attorno alla stazione di Muralto e nell'area centrale di Minusio;
- la bassa densità di residenti nelle aree collinari e nelle valli;
- la presenza di aree con una densità media nelle aree centrali di Ascona e Losone, Tenero e Gordola;
- la crescita maggiore avviene pertanto nelle aree estensive e con un importante consumo di territorio.

4.3.7 Distribuzione degli addetti sul territorio

L'agglomerato del Locarnese è caratterizzato da una concentrazione degli addetti nel polo urbano, in zone ben servite dal TP. Sono però presenti delle aree lavorative importanti anche in zone più discoste, prettamente periurbane e suburbane, pianeggianti, in ubicazioni mal servite dal TP, come la zona lavorativa di Gordola e la zona lavorativa dello Zandone a Losone. Queste zone

lavorative suburbane e periurbane sono in parte conflittuali con le aree di svago già presenti sul territorio.

Nella seguente tabella è rappresentata la distribuzione degli addetti per zone funzionali. Emerge chiaramente la concentrazione nel centro, ma anche la presenza di in certo numero di addetti al di fuori di esso, che la rappresentazione della densità degli addetti/ha permette di localizzare (v. Allegato 02).

Spazio Funzionale	Addetti totali e distribuzione	
	2011	%
Centro	11'910	36%
Suburbano	13'355	41%
Periurbano	4'394	13%
Retroterra	2'790	9%
Montagna	281	1%
TOTALE	32'730	100%

Tabella 8: Distribuzione degli addetti sul territorio secondo gli spazi funzionali (dati: SST, elaborazione: Studio Guscetti)

4.3.8 Poli di sviluppo economico e grandi generatori di traffico

Nella zona di pertinenza del PALoc sono inoltre previsti a Piano Direttore due poli di sviluppo economico (PSE) a Riazzino e a Losone-Saleggi, e due aree adatte all'insediamento di grandi generatori di traffico (GGT) a Tenero e Riazzino. Tutti questi elementi si situano in zona suburbana.

In particolare il PSE Losone-Saleggi è inserito in un'ampia area di trasformazione con riserve edificatorie non ancora sfruttate e con un buon livello di allacciamento al trasporto pubblico, è però caratterizzato al momento da una scarsa qualità urbanistica e da una mancanza di coordinamento intercomunale nel suo sviluppo. Lo stesso vale anche per il PSE di Riazzino.

La tavola riportata all'Allegato 03 illustra l'ubicazione dei PSE e dei GGT del Locarnese.

4.3.9 Distribuzione dei posti-letto turistici

La zona dell'agglomerato del Locarnese presenta un importante numero di residenze secondarie, situate sia nel centro che sui pendii soleggiati.

Il tasso medio dell'agglomerato è del 45% con importanti differenze a livello comunale. Dei Comuni che compongono l'agglomerato solo Locarno, Losone e Tenero si situano sotto la soglia del 20%.

Spazio Funzionale	Letti in residenze secondarie	Letti alberghieri	Totale	Ul effettive	Letti alberghieri/residenze secondarie (%)
Centro	8'171	1'324	9'495	37'293	25.5%
Suburbano	24'494	3'475	27'969	72'397	38.6%
Periurbano	17'716	362	18'078	36'438	49.6%
Retroterra	27'820	420	28'241	37'376	75.6%
Montagna	4'866	53	4'920	5'871	83.8%
TOTALE	83'068	5'635	88'703	189'375	46.8%

Tabella 9: Percentuale dei letti in residenze secondarie per spazio funzionale (dati: SST; elaborazione: Studio Guscetti)

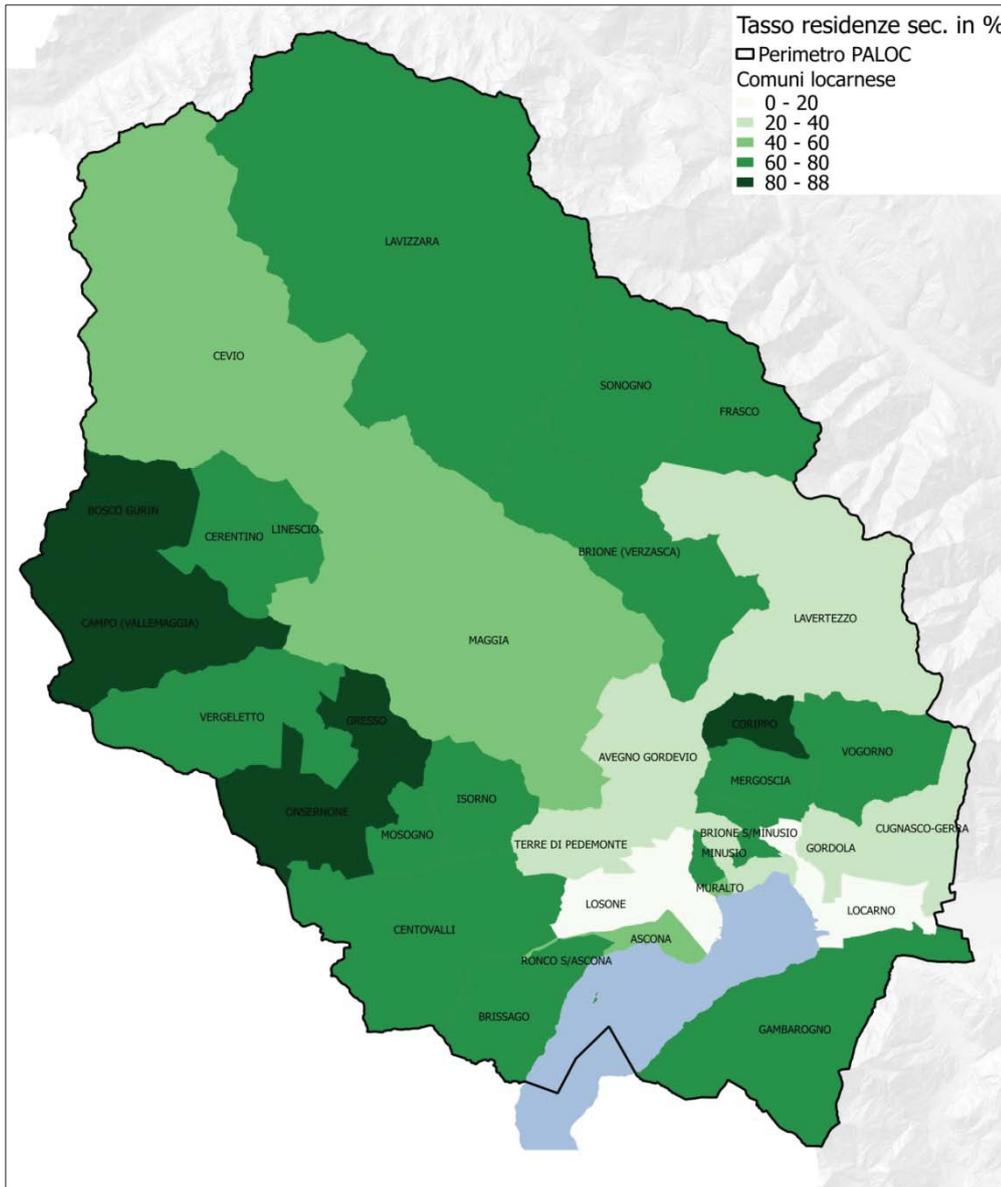


Figura 20: Percentuale di residenze secondarie nei Comuni del Locarnese
(dati: SST, elaborazione Studio Guscelli)

In generale il numero di letti nelle residenze secondarie è nettamente superiore al numero di residenti. Le residenze secondarie sono presenti anche nelle zone centrali ben servite dal trasporto pubblico. Oltre a rappresentare un importante potenziale turistico (oltre il 70% dei letti alberghieri e turistici a disposizione è concentrato nelle residenze secondarie), questa situazione ha anche effetti negativi, ponendo la residenza primaria nel centro in concorrenza con la residenza secondaria. Il mercato della residenza nelle zone centrali, laddove il limite del 20% non è ancora raggiunto, si rivolge spesso infatti primariamente alla richiesta di residenza secondaria, che ha spesso mezzi finanziari maggiori a disposizione.

È difficile valutare con precisione l'impatto che l'apertura di AlpTransit avrà su questa situazione: è possibile che con il miglioramento dei collegamenti ferroviari e la diminuzione dei tempi di percorrenza una parte di residenze secondarie possa essere riconvertita in abitazioni primarie. D'altra parte si assisterà anche al fenomeno inverso: la messa in esercizio di AlpTransit potrebbe condurre ad un aumento delle residenze secondarie nelle aree centrali in prossimità della stazione ferroviaria di Locarno-Muralto.

Si segnala un'importante presenza di strutture ricettive turistiche di tipo alberghiero nelle aree centrali e suburbane dell'agglomerato, accanto ai campeggi e ad alcune strutture inglobate nella zona di svago di prossimità del delta della Maggia.

La tavola dell'Allegato 04 rappresenta la diffusione delle residenze secondarie nel Locarnese, mentre nell'Allegato 05 è rappresentata la distribuzione dei posti-letti nelle strutture alberghiere.

4.3.10 Qualità del trasporto pubblico

Le classi di servizio del trasporto pubblico sono determinate dall'ARE, sulla base dalla norma SN 640 290 con alcune rettifiche dei parametri⁵. Riassumendo, vengono dapprima determinate le categorie di fermata (da I a V) secondo la cadenza e l'appartenenza alla tipologia di mezzo di trasporto pubblico (nodo ferroviario e linea ferroviaria: Gruppo A; tram, autobus, autopostali, battelli: Gruppo B). Determinate le categorie di fermate da I a V, in funzione dell'accessibilità pedonale alle fermate, vengono definite le classi di servizio di trasporto pubblico:

Livello	Distanza della fermata				
	< 300 m	300-500 m	501-750 m	751-1'000 m	
Categoria fermata					
I	Classe A	Classe A	Classe B	Classe C	
II	Classe A	Classe B	Classe C	Classe D	A Servizio ottimo
III	Classe B	Classe C	Classe D	-	B Servizio buono
IV	Classe C	Classe D	-	-	C Servizio medio
V	Classe D	-	-	-	D Servizio debole
					-: Servizio marginale o inesistente

Tabella 10: Qualità di servizio del trasporto pubblico (fonte: ARE, 2011)

La figura seguente illustra il grado di allacciamento al trasporto pubblico.

⁵ Office fédéral du développement territorial ARE, *Niveaux de qualité de desserte par les transports publics, Méthodologie de calcul ARE, Rapport sur les bases utilisées pour l'évaluation des projets d'agglomération, Transports et urbanisation*, Berne 2011 / actualisation 2015.

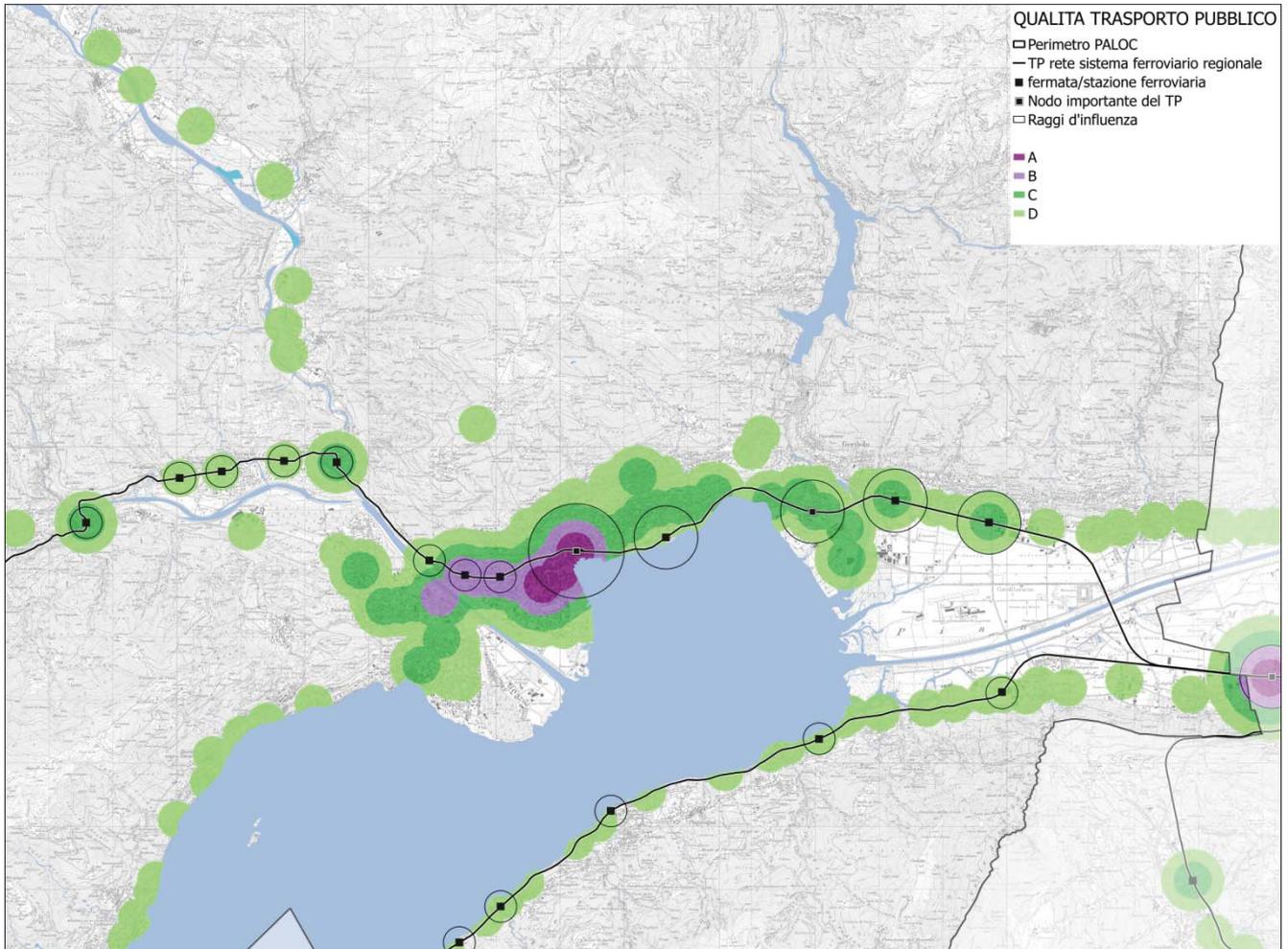


Figura 21: Grado di allacciamento al trasporto pubblico
(dati: SST, elaborazione: Studio Guscetti)

Come si evince dalla figura precedente, la qualità dell'allacciamento al trasporto pubblico è buona nel centro dell'agglomerato e lungo le principali vie di comunicazione della zona suburbana. Nelle zone periurbane e nel retroterra la qualità del TP varia da media a debole.

4.3.11 Potenziali insediativi dei comparti urbani delle stazioni/fermate ferroviarie

I comparti urbani delle stazioni, quali aree d'influenza del sistema ferroviario regionale, rappresentano una grande opportunità, in linea con uno sviluppo centripeto degli insediamenti e la ricerca di prossimità dello sviluppo urbano a breve-medio termine al trasporto pubblico.

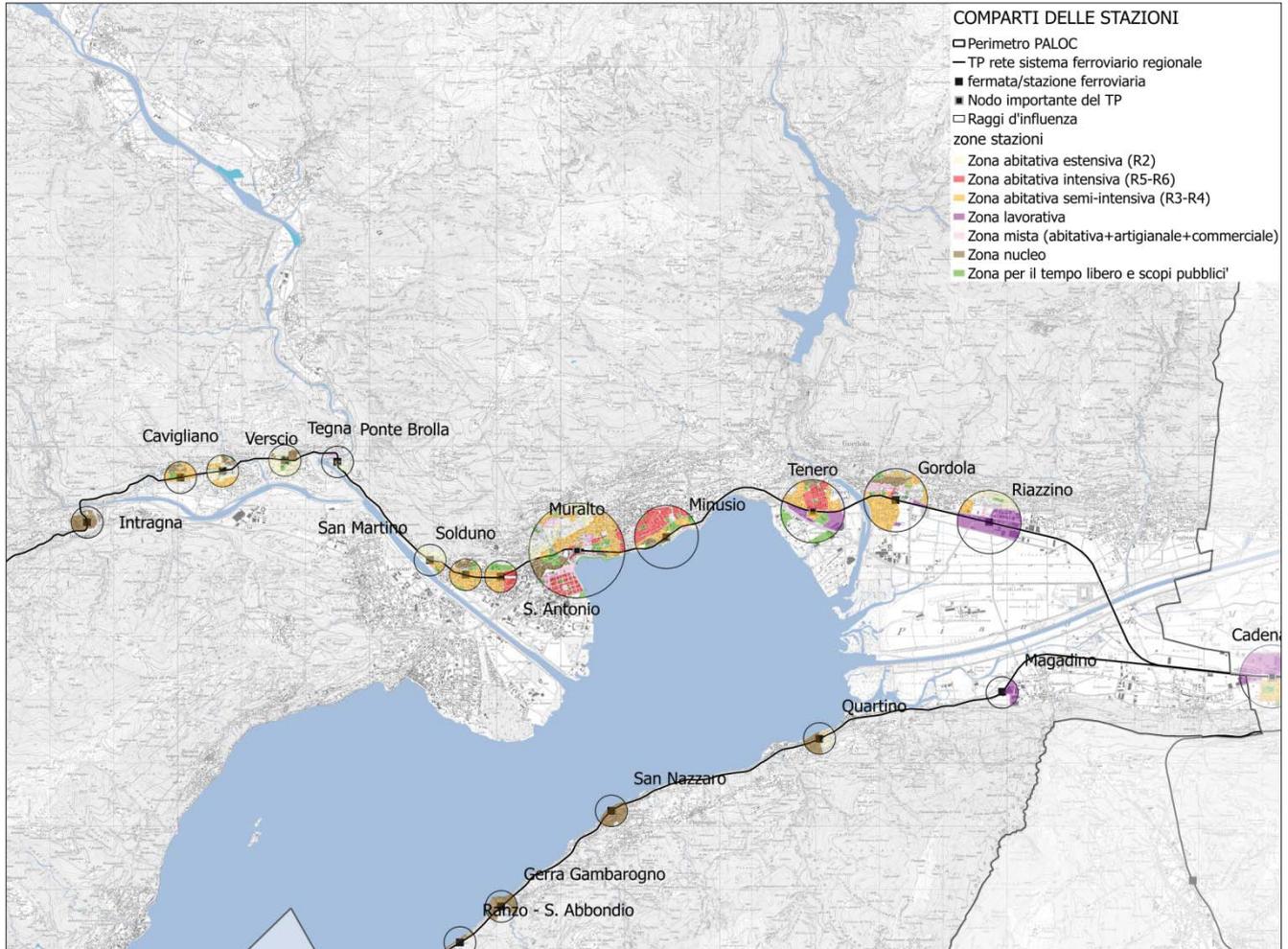


Figura 22: Comparti attorno alle stazioni / fermate ferroviarie del Locarnese e zone di utilizzazione secondo i PR vigenti (dati: SST, elaborazione: Studio Guscetti)

Per quel che riguarda il Locarnese sono state considerate 18 aree, con raggi d'influenza attorno alle stazioni/fermate ferroviarie che variano da 250 a 750 m. Di seguito i 18 compartimenti presi in considerazione e la relativa tabella che indica nomenclatura e raggio d'influenza:

Comparto stazione/fermata	Raggio d'influenza (m)
<i>TILO S20 (tratta Locarno-Muralto - Riazzino)</i>	
1. Locarno-Muralto	750
2. Minusio	500
3. Tenero	500
4. Gordola	500
5. Riazzino	500
<i>Ferrovia delle Centovalli (FART)</i>	
6. Locarno S. Antonio	250
7. Solduno	250
8. San Martino	250
9. Ponte Brolla	250
10. Tegna	250
11. Verscio	250
12. Cavigliano	250
13. Intragna	250
<i>TILO S30 (tratta Quartino - Ranzo S. Abbondio)</i>	
14. Quartino	250
15. Magadino-Vira	250
16. S. Nazzaro	250
17. Gerra (Gambarogno)	250
18. Ranzo-S. Abbondio	250

Tabella 11: Comparti attorno alle stazioni/fermate ferroviarie nel Locarnese
 (elaborazione: Studio Guscelli)

In generale i compartimenti attorno alle stazioni/fermate ferroviarie sono caratterizzati da un grado di attuazione basso dello sfruttamento possibile a PR, e hanno quindi un grande potenziale insediativo. I compartimenti del Locarnese presentano inoltre il vantaggio di non essere coinvolti, per la sponda destra del Verbano, dal traffico merci, e sono quindi anche sotto l'aspetto residenziale, interessanti, per le limitate immissioni acustiche a cui sono sottoposti.

I compartimenti delle stazioni come nodi intermodali tra TIM, TP, TL necessitano di spazio libero sottratto all'uso insediativo.

Con l'arrivo di AlpTransit è possibile che la richiesta di residenze secondarie nei compartimenti delle stazioni/fermate aumenti, e questo mal si concilia con l'obiettivo di uno sviluppo centripeto. La galleria di base del Monte Ceneri offre invece un'opportunità di attrarre residenti pendolari orientati verso il Sottoceneri e Lugano in particolare, con un conseguente sviluppo della residenze primarie in vicinanza alle stazioni/fermate TILO.

Da segnalare inoltre la presenza di funzioni estensive (logistica, depositi) con densità basse di posti di lavoro che non sfruttano il buon allacciamento al TP.

4.3.12 Riserve e contenibilità dei terreni liberi

Un aspetto importante dell'analisi è quello relativo agli spazi liberi per l'insediamento, alla loro localizzazione e alle riserve di unità insediative presenti sul territorio.

Spazio Funzionale	Localizzazione/sezioni comunali	Riserva terreni liberi (ha)		Riserva di UI	
Centro	Locarno, Muralto	64	6.6%	23'829	28.0%
Suburbano	Ascona, Gerra Piano, Gordola, Locarno, Losone, Minusio, Orselina, Tenero Contra	419	43.2%	35'683	41.9%
Periurbano	Contone, Gerra Piano, Gordola, Locarno, Magadino, Orselina, Ronco s/Ascona, San Nazzaro, Tegna, Tenero Contra, Vira Gambarogno	252	26.0%	14'984	17.6%
Retroterra	Borgnone, Brione s/Minusio, Brissago, Caviano, Cavigliano, Corippo, Cugnasco, Gerra Gambarogno, Gordola, Intragna, Locarno, Losone, Magadino, Mergoscia, Minusio, Orselina, Piazzogna, San Nazzaro, Sant'Abbondio, Verscio, Vogorno, Isorno, Avegno, Cevio, Gordevio, Maggia	199	20.5%	8'320	9.8%
Montagna	Brione Verzasca, Brissago, Frasco, Gerra Verzasca, Gresso, Indemini, Lavertezzo, Palagnedra, Sonogno, Vergeletto, Onsernone, Bosco Gurin, Campo Vallemaggia, Cerentino, Cevio, Linescio, Maggia, Lavizzara	37	3.8%	2'380	2.8%
TOTALE		971	100%	85'197	100%

Tabella 12: Riserve di superfici edificabili e contenibilità dei terreni liberi per spazio funzionale (dati: SST, elaborazione: Studio Guscetti)

Terreni liberi importanti (v. tavola Allegato 06) sono da segnalare nella fascia periurbana, dove sono in vigore indici di PR relativamente bassi, riferiti a zone sfruttate estensivamente. I terreni liberi soprattutto nelle zone estensive rappresentano un'importante concorrenza per lo sviluppo centripeto dell'insediamento. Nella zona centrale le riserve si presentano in particolare sottoforma di fondi sottosfruttati che richiedono la sostituzione della sostanza esistente per essere sfruttati fino alle potenzialità indicate a PR.

Sono inoltre presenti importanti riserve di terreni liberi nelle zone lavorative a contatto col Piano di Magadino

Spazio Funzionale	Centro (ha)	Suburbano (ha)	Periurbano (ha)	Retroterra (ha)	Montagna (ha)	Totale (ha)
Zone abitative estensive	9.0	98.6	101.0	64.1	7.4	280.1
Zone abitative semi-intensive	2.3	59.3	54.6	49.3	1.0	166.5
Zone abitative intensive	5.6	10.0	0.0	2.9	-	18.5
Zone miste	2.6	15.1	10.3	14.6	8.4	51.0
Zone lavorative	0.4	23.2	4.8	3.7	1.4	33.5
TOTALE	20	206	171	135	18	550

Tabella 13: Riserve di superfici edificabili per tipologia di zona e spazio funzionale (dati: SST, elaborazione: Studio Guscetti)

Il polo urbano presenta anche significative riserve di unità insediative, così come le aree lavorative in generale e l'area di trasformazione tra Ascona e Losone in particolare. Sono poi presenti riserve importanti nella zona periurbana (Terre di Pedemonte), e soprattutto riserve abbondanti anche in zone mal servite dal TP (Cugnasco-Gerra, Vallemaggia), v. tabella precedente e tavola Allegato 07.

4.3.13 Insediamenti: analisi SWOT

<p>Forze</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ buona qualità di vita ▪ concentrazione aree lavorative ▪ riserve di zone edificabili e presenza di potenziali di densificazione nel centro dell'agglomerato, in corrispondenza con gli assi di TP e nei comparti delle stazioni, presenza di potenzialità di sviluppo centripeto ▪ presenza dei nuclei ISOS ▪ vicinanza tra zone residenziali / lavorative e aree di svago ▪ presenza di funzioni pubbliche in corrispondenza dei corsi d'acqua / delle zone di svago ▪ concentrazione dei posti di lavoro in luoghi chiaramente identificabili (centro urbano e aree lavorative) ben serviti dal TP 	<p>Debolezze</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ mancanza di un modello di sviluppo territoriale ▪ carenza di organizzazione territoriale nelle aree di trasformazione ▪ scarsa qualità urbanistica ▪ assenza di luoghi d'identificazione nelle aree residenziali ▪ cesure viarie ▪ alta quota di residenze secondarie nelle aree centrali e ben servite dal TP ▪ rischio di diffusione degli insediamenti, dovuto alla presenza dei terreni liberi verso le zone periurbane e mal servite dal TP e discoste dai servizi pubblici ▪ mancanza di attrattività residenziale del polo urbano ▪ aree lavorative in parte mal servite e ubicazioni conflittuali rispetto agli spazi verdi (Gordola, Losone-Zandone)
<p>Opportunità</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ sviluppare un modello territoriale che integri paesaggio, insediamenti e mobilità ▪ migliorare la qualità urbanistica ▪ valorizzare e rive a lago e aree naturali come aree di svago ▪ determinare i limiti degli insediamenti <p>(...)</p>	<p>Rischi</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ una situazione istituzionale frammentaria ▪ una intrinseca debolezza del tessuto economico ▪ la variazione stagionale della domanda insediativa delle residenze secondarie ▪ l'ulteriore espansione degli insediamenti a scapito delle aree libere <p>(...)</p>

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none">▪ sviluppare un sistema di spazi verdi collegati in corrispondenza dell'acqua e di attrezzature pubbliche▪ attivare le importanti riserve insediative, identificando le zone centrali da sviluppare▪ promuovere lo sviluppo delle zone abitative/lavorative dove l'offerta del TP è buona▪ aumentare l'attrattività residenziale primaria del centro e di incentivare la trasformazione di residenze secondarie in primarie▪ la galleria di base del Ceneri con l'incremento del gettito fiscale seguito dello sviluppo degli insediamenti e subordinatamente di attività economiche extra-turistiche | <ul style="list-style-type: none">▪ l'ulteriore espansione degli insediamenti in zone dove l'accessibilità al TP è debole▪ l'ulteriore sviluppo edilizio in zone di trasformazione in assenza di una strategia urbanistica e degli spazi pubblici▪ il rischio dello sviluppo di nuove residenze secondarie in posti ben serviti dal TP dopo la messa in funzione di AlpTransit |
|---|--|

4.4 La mobilità nel Locarnese

In base al modello del traffico⁶, dall'analisi dello stato attuale per l'orizzonte di riferimento **2013** (giorno feriale medio) scaturiscono le indicazioni seguenti:

- i 3/4 delle relazioni di mobilità generate dal Locarnese restano interne all'agglomerato e rappresentano il 74% del totale; si tratta degli spostamenti interni che avvengono quotidianamente nel comparto centrale, e meglio lungo l'asse principale Ascona/Losone - Locarno - Minusio – Tenero;
- la parte restante delle relazioni quotidiane (1/4, ossia il 26% del totale) è costituito da movimenti da/verso l'esterno dell'agglomerato, prevalentemente generati dai movimenti pendolari utilitari e di svago;
- il principale motivo di spostamento quotidiano è costituito da ragioni professionali o di studio (spostamenti utilitari), a cui fanno seguito gli spostamenti per lo svago ed il tempo libero;
- il frontalierato rappresenta una parte importante della mobilità pendolare con volumi in costante aumento; il numero di frontalieri è più che raddoppiato dalla fine degli anni Novanta ad oggi, attestandosi a 60'000 persone che quotidianamente entrano in Ticino attraverso i 3 valichi di frontiera; di questi ca. il 10% (9.8%)⁷ ha destinazione l'agglomerato del Locarnese, in particolare le relative zone artigianali-industriali e commerciali
- il vettore di spostamento principale risulta essere, in maniera marcata, il TIM (trasporto individuale motorizzato), con una parte modale del 67% a livello di spostamenti complessivi all'interno e da/verso l'esterno dell'agglomerato; da rilevare che se si considerano solo gli spostamenti interni all'agglomerato la percentuale di TIM si attesta al 60%, mentre sfiora l'89% a livello di spostamenti di scambio da/verso l'esterno;
- nelle relazioni interne all'agglomerato la parte modale del trasporto pubblico (TP) risulta ancora bassa attestandosi a poco meno del 5%, mentre è doppia nelle relazioni da/verso l'agglomerato, raggiungendo quasi il 10%;
- a livello di relazioni interne di mobilità lenta, la percentuale è abbastanza elevata e supera il 35%, mentre essa risulta essere inferiore nelle relazioni da/verso l'agglomerato (27%); questi dati sono allineati alle abitudini di mobilità dei ticinesi e a quanto rilevato dal microcensimento sul traffico 2010
- dal punto di vista della sicurezza e dell'incidentalità ("punti critici" della sicurezza stradale rilevati nel triennio 2011-2013 dalla Polizia cantonale) si segnala che la metà degli incidenti si verificano all'interno dell'abitato, l'altra metà all'esterno, con una forte concentrazione di incidenti derivanti da problemi infrastrutturali / gestionali, principalmente ai nodi della rete stradale di collegamento.

Ripartizione modale

attuale all'interno dell'agglomerato:

TIM	60%
TP	5%
ML	35%

Il mezzo di trasporto maggiormente impiegato nel Locarnese resta il **veicolo privato** con oltre il 60% delle preferenze

La maggior parte degli spostamenti quotidiani avviene per ragioni professionali o di studio (**spostamenti utilitari**)

⁶ Dal 2014 il Ticino dispone di uno strumento di simulazione multimodale dei tre vettori di mobilità (TIM traffico individuale motorizzato, TP trasporto pubblico e ML mobilità lenta) che considera oltre al territorio del Cantone Ticino anche la Mesolcina e la fascia di confine della Lombardia e del Piemonte. Il modello del traffico consente di analizzare lo stato attuale della domanda di mobilità sulla rete e fornisce indicazioni sull'orizzonte futuro in funzione dell'evoluzione demografica, delle prospettate modifiche socio-economiche e del potenziamento dell'offerta di trasporto

⁷ Fonte: Sezione della mobilità. *Traffico transfrontaliero: rilevamento presso i valichi di confine (settembre-novembre 2014)*. Bellinzona, agosto 2015

4.5 Trasporto pubblico: reti e nodi

L'analisi dello stato attuale della rete e dei nodi di trasporto pubblico si declina come segue:

- la struttura e l'offerta della rete TP
- la domanda di trasporto pubblico
- la qualità del servizio di trasporto pubblico raggiunta
- punti forti e punti deboli, opportunità e rischi (analisi SWOT)

4.5.1 La struttura e l'offerta della rete TP

La linea FFS/TILO Locarno-Cadenazzo è la spina dorsale (asse forte) dell'offerta TP del Locarnese.

La struttura del trasporto pubblico dell'agglomerato del Locarnese è caratterizzata da un **orientamento lineare**, con un asse forte su ferro (linea ferroviaria S20 Locarno-Muralto - Riazzino - Cadenazzo - Bellinzona) che collega i Comuni di sponda destra del Piano di Magadino dell'agglomerato del Locarnese (stazione di Locarno-Muralto, fermate di Tenero, Gordola e Riazzino) con i nodi ferroviari del Bellinzonese: Giubiasco e Bellinzona. Una rete capillare del TP su gomma (linee urbane e regionali) si aggancia alla ferrovia alla stazione di Locarno-Muralto e alla fermata di Tenero.

La regione del Gambarogno è attraversata dalla linea ferroviaria TILO S30 Cadenazzo - Magadino-Vira - Luino e il fondovalle ed il litorale sono serviti capillarmente dalla linea litoranea su gomma lungo l'asse S.Antonino/Cadenazzo - Quartino - Magadino - Gerra - Dirinella Dogana.

La stazione ferroviaria di Locarno-Muralto è il nodo strategico del trasporto pubblico per tutto l'agglomerato.

La stazione ferroviaria di Locarno-Muralto assume il ruolo di nodo strategico del trasporto pubblico, punto nevralgico di riferimento per tutto l'agglomerato, da cui si diramano o transitano le linee urbane e quasi tutte le linee regionali su gomma, come pure la ferrovia a scartamento ridotto delle Centovalli con la sua importante funzione turistica e interregionale (collegamento Locarno - Svizzera romanda) oltre che internazionale (V. Vigezzo/Domodossola) e, a pochi passi, si accede anche alla funicolare della Madonna del Sasso (Locarno-Orselina).

Da rilevare che con la prossima apertura della galleria di base del San Gottardo di AlpTransit (dicembre 2016), Locarno sarà connessa, con interscambio a Bellinzona, al nord delle Alpi con una riduzione di ca. 20 minuti sulla durata del tragitto, in particolare verso il nodo di Arth-Goldau. All'orizzonte dicembre 2020 verrà aperta la galleria di base del Monte Ceneri di AlpTransit, con conseguente ulteriore accorciamento del tempo di viaggio in direzione del Sottoceneri, in particolare verso Lugano: dimezzamento della durata dello spostamento: dagli attuali ca. 60 minuti a 25 minuti. Per quella data si prevede inoltre il completamento dei lavori sull'asse Arth-Goldau - Zurigo, con un guadagno complessivo di ben 45 minuti, rispetto alla situazione attuale.

A livello di offerta, la rete si compone di:

- Servizio ferroviario

Il servizio ferroviario del Locarnese dispone attualmente (stato attuale 2013) di un servizio a vocazione regionale - pendolare (linee S20 e S30 TILO) e interregionale - turistica con la Svizzera tedesca (IR Locarno - Arth-Goldau - Zurigo/Basilea)⁸ e regionale - interregionale - internazionale e turistica (ferrovia delle Centovalli). In particolare:

⁸ Al cambiamento di orario dell'11 dicembre 2016, con la messa in esercizio della galleria di base AlpTransit del S. Gottardo il servizio IR Locarno - Bellinzona - Zurigo/Basilea sarà soppresso).

Rete TILO regionale composta da 3 linee distinte:

- S10 (Albate-Camerlata -) Chiasso - Lugano - Bellinzona - Castione-A.
- S20 Locarno - Riazzino - Bellinzona - Castione-Arbedo
- S30 (Bellinzona -) Cadenazzo - Luino - Malpensa Aeroporto

Le linee S10 e S20 hanno cadenza semioraria e rinforzi mirati al quarto d'ora nelle ore di punta; la S30 dispone di una frequenza assai inferiore, di regola bioraria.

Tra le linee S10 e S20 ci sono buone coincidenze alla fermata TILO di Giubiasco (tempo di attesa di al massimo 10 minuti), mettendo in rete gli agglomerati e i poli della "Città-Ticino".

La rete ferroviaria è oggetto di risanamento e potenziamento in relazione all'apertura della galleria di base AlpTransit del S. Gottardo e alla messa in esercizio del nuovo binario-bretella in zona S. Antonino per offrire il collegamento rapido TILO Locarno-Lugano previsto in concomitanza della messa in esercizio della galleria di base del Monte Ceneri, all'orizzonte dicembre 2020 (futura linea RE80).

Altri interventi importanti correlati sono in fase di progettazione:

- il parziale raddoppio dei binari tra Contone e Tenero, al fine di aumentare la capacità sulla rete ferroviaria (finanziamento tramite SIF⁹ e PROSSIF 2025¹⁰);
- incrocio di Minusio con nuova fermata TILO (finanziamento tramite PROSSIF 2025).

- Servizio su gomma regionale

La rete dei bus regionali con partenza da Locarno si compone di linee verso Bellinzona attraverso il Piano di Magadino (311), verso le valli e le aree periurbane di collina: Vallemaggia (315), Valle Onsernone (324), Mergoscia (312), Arcegno-Ronco s./Ascona (314), Valle Verzasca (321) e lungo il litorale occidentale del Lago Maggiore: linea di Brissago (316).

Tale rete assicura dunque il collegamento regionale da Locarno verso i centri periferici dell'agglomerato (Piano di Magadino, Valli e aree periurbane di collina), orientato principalmente al trasporto pendolare di lavoratori, scolari e studenti.

La linea del litorale del Gambarogno (329) è agganciata alla fermata TILO di Cadenazzo (da cui si diramano le linee ferroviarie TILO S20 per Locarno e Giubiasco - Bellinzona e S30 (Bellinzona -) / Luino - Malpensa Aeroporto. Dalla fermata TILO S30 di Magadino-Vira si diramano una linea di montagna per l'Alpe di Neggia - Indemini (326) e una linea collinare per l'allacciamento dei comparti di Piazzogna - Vairano (330). Dalla località di Ranzo si dirama una linea collinare per l'allacciamento dei comparti collinari di Scaiano e S. Abbondio (328).

Da Tenero si diramano due linee regionali di collina per servire rispettivamente l'area di Contra (323) e di Agarone-Medoscio (322).

Altre linee garantiscono l'allacciamento delle valli laterali periferiche:

- Russo - Vergeletto (325)

⁹ SIF: Sviluppo futuro dell'infrastruttura ferroviaria (www.bav.admin.ch)

¹⁰ PROSSIF: Fase di ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria 2025 (www.bav.admin.ch)

- Cevio - Cerentino - Bosco Gurin (331)
- Cerentino - Cimalmotto (332)
- Bignasco - Fusio (334)
- Bignasco - San Carlo Val Bavona (linea stagionale 333)
- Peccia - Piano di Peccia (335)

- **Servizio su gomma urbano**

Un servizio TP su gomma attrattivo nelle aree centrali e nella cintura urbana con buone coincidenze alla stazione FFS di Locarno-Muralto.

La rete dei bus urbani è stata sviluppata nell'ambito del PTLV e si compone, allo stato attuale di 3 linee, una delle quali (linea 2) si suddivide in due "aste" o percorsi:

- **Linea 1** Tenero-Brere - Minusio - Locarno FFS - Solduno - Ascona
- **Linea 2** *percorso* Locarno-Lido - Locarno FFS - Brione s./Minusio / *percorso* Locarno FFS - Monti - Orselina - Brione s./Minusio
- **Linea 7** Locarno FFS - Solduno - Losone ex Caserma (- Zandone, solo nelle ore di punta)

Un collegamento TP su gomma Locarno-Ascona poco attrattivo.

Tale rete garantisce un servizio attrattivo soprattutto nelle aree centrali e nella cintura urbana del fondovalle, lungo gli assi Tenero-Brere - Minusio - Locarno FFS - Solduno - Ascona / Losone.

Un servizio TP inadeguato sul delta e in collina.

Lungo il corridoio principale o "asse forte" urbano (Tenero - Minusio - Muralto - Locarno FFS - Piazza Castello - Cinque Vie - Solduno - Ponte Maggia - Ascona) circola la linea urbana 1, con un cadenzamento di 15 minuti su tutto l'arco della giornata, dal lunedì al sabato (domenica e festivi ogni 30 minuti).

La linea 7, negli orari di punta, effettua un prolungamento delle corse fino allo Zandone (comparto artigianale-industriale separato dagli insediamenti dell'area suburbana di Losone). Tale linea offre un buon allacciamento di Losone / Solduno alla stazione FFS di Locarno-Muralto, con un cadenzamento di 15 minuti negli orari di punta (30 minuti negli orari di morbida, cioè non di punta).

Ascona e Losone, Comuni con ca. 6'000-7'000 abitanti ciascuno e numerosi posti di lavoro, sono sprovvisti di una fermata ferroviaria, ciò che consiste in una anomalia su scala svizzera. Se Losone risulta relativamente ben collegato con la stazione FFS di Locarno-Muralto tramite la linea 7, il Comune di Ascona è collegato con la stazione dalla linea 1 con un percorso via Solduno (tempo di percorrenza: 17 minuti) e dalle corse della linea regionale 316 (Locarno-Brissago) la quale offre collegamenti veloci e diretti (tempo di percorrenza: 9 minuti) ogni 60' e ogni 30' nelle ore di punta.

La linea urbana 2 garantisce il collegamento tra la stazione di Locarno FFS, il comparto collinare (Monti della Trinità - Orselina - Brione s./Minusio - fascia collinare di Minusio) e l'area fortemente urbanizzata e con numerosi contenuti di svago/sport a valenza regionale del quartiere Nuovo/Saleggi (zona compresa tra la Piazza Castello - Sacra Famiglia - Lido). La linea offre collegamenti cadenzati ed è prevalentemente orientata al trasporto di utenti pendolari.

- **Servizio su gomma locale**

Due linee di trasporto pubblico su gomma effettuate per mezzo di veicoli a capacità limitata (minibus) garantiscono l'allacciamento di quartieri di collina o decentrati di Ascona (linea 5) e Brissago (linea 8). La linea 5 collega il Monte Verità e la zona del golf/lido con l'autosilo comunale; la linea 8 garantisce l'allacciamento delle tre "Coste" con il centro di Brissago (Brissago - Piodina / Incella / Gadero) e il collegamento Brissago - Ronco s./Ascona.

- **Servizio su gomma internazionale**

I collegamenti su gomma internazionali assumono un ruolo nettamente marginale: non esiste un collegamento diretto tra il Locarnese e la sponda destra del Verbano in territorio italiano, bensì due linee che effettuano il capolinea nei pressi del valico di Brissago Valmara (linea 316 Locarno-Ascona-Brissago, FART; e linea 3 Verbania-Brissago, VCO Trasporti). Gli orari non sono compatibili e le coincidenze risultano inadeguate per il traffico pendolare transfrontaliero.

- **Servizio lacuale**

I collegamenti lacuali nell'agglomerato del Locarnese sono orientati al trasporto turistico (campeggi Tenero, Ascona, Isole di Brissago, Gambarogno, Luino, Cannobio-Verbania, Isole Borromee, Stresa, ...), generalmente in funzione da marzo ad ottobre. Un solo collegamento è garantito tutto l'anno, con frequenza di 60 minuti nelle ore di punta (120' nelle ore di morbida), tra Locarno e Magadino. A Magadino ci sono buone coincidenze con le linee su gomma 329 e 326/330.

- **Impianti a fune**

La funicolare Locarno - Madonna del Sasso, malgrado la sua vocazione prevalentemente orientata al turismo (Orselina, Cardada-Cimetta) e al pellegrinaggio (santuario), è strategicamente interessante poiché consiste in un rapido collegamento verticale tra pianura e area di collina. Inoltre, tale mezzo di trasporto, è in funzione tutto l'anno (cadenza di 15 minuti nei periodi e orari di maggiore affluenza).

Numerose funivie, infine, sono presenti nel territorio montagnoso Locarnese e la loro funzione è legata al turismo, allo sport e allo svago.

A livello di **nodi del trasporto pubblico**, la stazione ferroviaria di Locarno-Muralto assume già oggi un ruolo cardine per l'agglomerato; la sua funzione di centralità principale per il trasporto pubblico e di porta d'accesso al Locarnese e alle sue Valli crescerà con l'apertura delle gallerie AlpTransit di base del S. Gottardo e del Monte Ceneri.

La rete si compone anche di alcune centralità secondarie, e meglio:

- fermata FFS/TILO di Cadenazzo:

nodo di trasbordo Locarno / Gambarogno e Bellinzona (e Alto Ticino / Svizzera interna) / Gambarogno

- fermata TILO di Tenero:

nodo di trasbordo per la TILO S20 (Locarno - Bellinzona - Castione-Arbedo), come pure per la linea urbana 1 (Ascona-Tenero) e le linee regionali su gomma 321, 322 e 323, rispettivamente da/per Sonogno/Valle Verzasca, Medoscio e Contra

A livello regionale, anche la fermata di bus regionali di Bignasco assume una funzione di nodo di interscambio tra la linea regionale di fondovalle della Vallemaggia Locarno-Caverigno (315) e le linee regionali verso le valli laterali: Valle Lavizzara (334) e Valle Bavona (333).

Numerosi posti di lavoro sono tuttavia ubicati fuori dal centro cittadino (Riazzino, Gordola, Losone-Zandone, Saleggi di Losone, Quartino, Contone), e non sono direttamente raggiungibili con la ferrovia, ad eccezione di Riazzino e in parte Gordola.

La figura seguente rappresenta il piano di rete completo delle linee urbane e regionali (su rotaia e su gomma) dell'agglomerato del Locarnese e Valli.

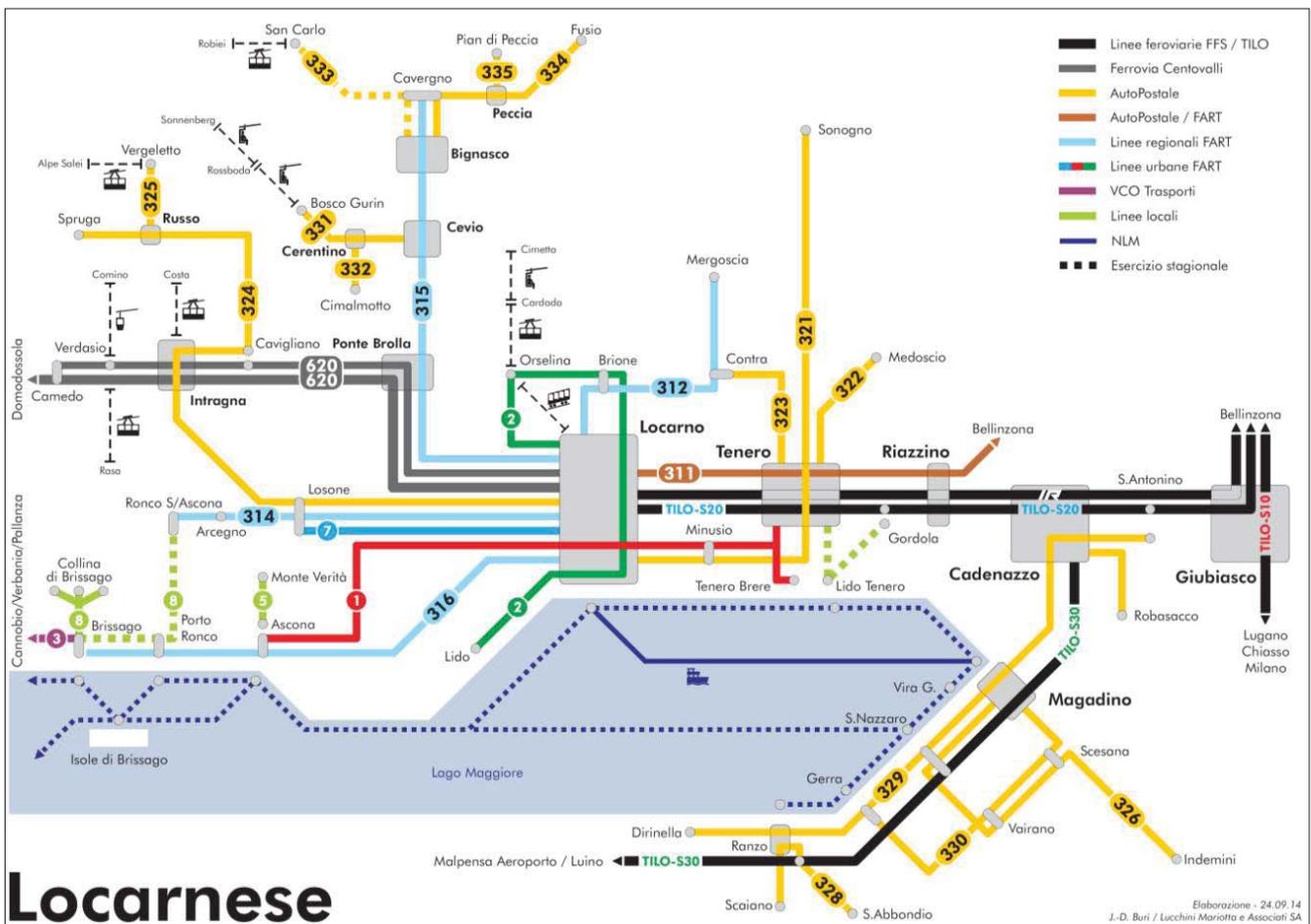


Figura 23: Piano di rete generale linee urbane e regionali
(elaborazione: J.-D. Buri / Lucchini Mariotta e Associati SA, 24.09.2014)

4.5.2 La domanda di trasporto pubblico

La domanda di trasporto pubblico nel Locarnese è basata su un servizio sviluppato nell'ambito del PTLV e data già di qualche anno fa. L'offerta risulta essere adeguata sulle linee urbane 1 e 7, con un buon livello di offerta, mentre sulle linee regionali tale offerta è meno interessante per l'utenza, a causa di una minor frequenza delle corse, in modo particolare negli orari di morbida, la sera e nel fine settimana malgrado la spiccata vocazione turistica e di svago del Locarnese e malgrado la presenza di una numerosa clientela germanofona, avvezza all'uso del trasporto pubblico).

Domanda TP stabile negli anni

I dati seguenti sono stati forniti dalla Sezione della mobilità (marzo 2016) e si riferiscono allo stato attuale, 2014 o 2015.

I saliti medi (lunedì-venerdì feriali scolastici) a bordo delle **linee bus urbane** nel 2014 è stato di:

- **Linea 1** (Ascona - Locarno FFS - Tenero): 6'139 passeggeri
- **Linea 2** (Locarno FFS - Brione s./M. / Lido): 884 passeggeri
- **Linea 7** (Locarno FFS - Losone): 2'710 passeggeri

I saliti medi (lunedì-venerdì feriali scolastici) a bordo delle **linee bus regionali** nel 2014 è stato di:

- **Linea 311** (Locarno - Bellinzona): 2'276 passeggeri
- **Linea 314** (Locarno FFS - Ronco s./A.): 256 passeggeri
- **Linea 315** (Locarno FFS - Caverogn): 1'665 passeggeri
- **Linea 316** (Locarno FFS - Brissago): 880 passeggeri

I saliti medi (lunedì-venerdì feriali) a bordo delle **linee TILO nel Locarnese** (linee S20 e S30) nel 2014 è stato di:

- **Linea TILO S20** (Locarno FFS - Bellinzona - Castione): 8'803 passeggeri
- **Linea TILO S30** (Bellinzona - Cadenazzo - Luino): 577 passeggeri

I saliti medi (lunedì-venerdì feriali) a bordo della **ferrovia delle Centovalli**, nel 2015 è stato di:

- **traffico regionale** (Locarno - Intragna - Camedo): 667 passeggeri
- **traffico internazionale** (Locarno - Domodossola): 826 passeggeri

4.5.3 La qualità del servizio di trasporto pubblico

70% delle unità insediative sono servite dalla rete di trasporto pubblico.

La qualità del servizio di trasporto pubblico nel Locarnese può essere ritenuta buona, sebbene localmente la copertura dell'agglomerato sia ancora puntuale.

Tale qualità è soddisfacente se rapportata al bacino di utenza e al contesto del territorio del Locarnese, dove la configurazione lineare dell'agglomerato è caratterizzata dalla presenza di nuclei storici in successione, il cui attraversamento resta difficoltoso per le nuove generazioni di veicoli di trasporto pubblico (tendenzialmente sempre più voluminosi).

Globalmente nel perimetro dell'agglomerato del Locarnese la rete attuale del trasporto pubblico copre ca. il 70% delle unità insediative (abitanti, posti di lavoro e posti turistici tra cui alberghi e posti in residenze secondarie); il rimanente ca. 20% non è servito dal TP.

Qualità del servizio di trasporto pubblico nel Locarnese buona, sebbene localmente la copertura dell'agglomerato sia ancora puntuale e non uniforme

La stazione FFS/TILO di Locarno-Muralto risulta appartenere alla classe B della qualità di servizio TP, ovvero il livello di qualità buono per un nodo ferroviario. Gli altri nodi ferroviari dell'agglomerato, ovvero della ferrovia delle Centovalli, di Tenero, Gordola e Riazino sono classificati secondo la classe C, ovvero dispongono di una qualità di servizio TP giudicata soddisfacente. Le fermate TILO del Gambarogno presentano una qualità di servizio TP bassa (classe D).

La prospettata nuova fermata TILO di Minusio (orizzonte 2022) non potrà che migliorare la qualità del servizio e soprattutto la copertura di una parte di territorio urbano centrale caratterizzata da una forte presenza di residenze.

Per quanto concerne il trasporto pubblico su gomma, si segnala un livello di servizio buono lungo l'asse del polo urbano Muralto-Locarno-Solduno-Ponte Maggia (fermate di classe B). Il resto delle fermate servite dalle linee urbane, ad eccezione di quelle collinari, sono considerate di classe C (livello soddisfacente).

Necessità di migliorie infrastrutturali e di servizio all'utenza in alcuni punti della rete TP su gomma attuale

Da rilevare che l'esercizio attuale ha evidenziato la necessità di una **riorganizzazione trasversale generale dell'offerta TP su gomma, con migliorie puntuali di tipo infrastrutturale e di servizio all'utenza** onde perfezionare ulteriormente l'attrattività, la funzionalità e l'affidabilità del servizio.

In particolare, sono stati rilevati i seguenti temi:

- necessità di riorganizzare la gestione attuale del nodo intermodale alla stazione FFS TILO di Locarno-Muralto onde garantire il buon funzionamento del nodo, rispondere ai problemi di sicurezza e viabilità, e fare fronte all'incremento di attrattività prospettato con la messa in esercizio della galleria di base AlpTransit del Monte Ceneri (2020);
- necessità di rivedere le il percorso delle principali linee urbane 1 (Ascona – Locarno - Tenero) e 7 (Losone - Locarno FFS), come pure lungo il Gambarogno, onde migliorare l'offerta, la copertura del territorio e l'affidabilità del servizio;
- necessità di potenziare l'offerta attuale delle principali linee bus regionali, onde favorire la qualità del servizio verso le aree periferiche;
- necessità di migliorare la qualità e l'accessibilità del servizio TP tramite il miglioramento strutturale e dell'informazione alle fermate bus;
- necessità di migliorare la percorrenza del TP su gomma lungo le tratte degli assi principali in ambito urbano, dove la pressione del traffico individuale motorizzato è elevata.

La figura seguente presenta la qualità del servizio TP (stato attuale 2013), mentre nell'Allegato 08 è rappresentata la struttura della rete di TP (2013).

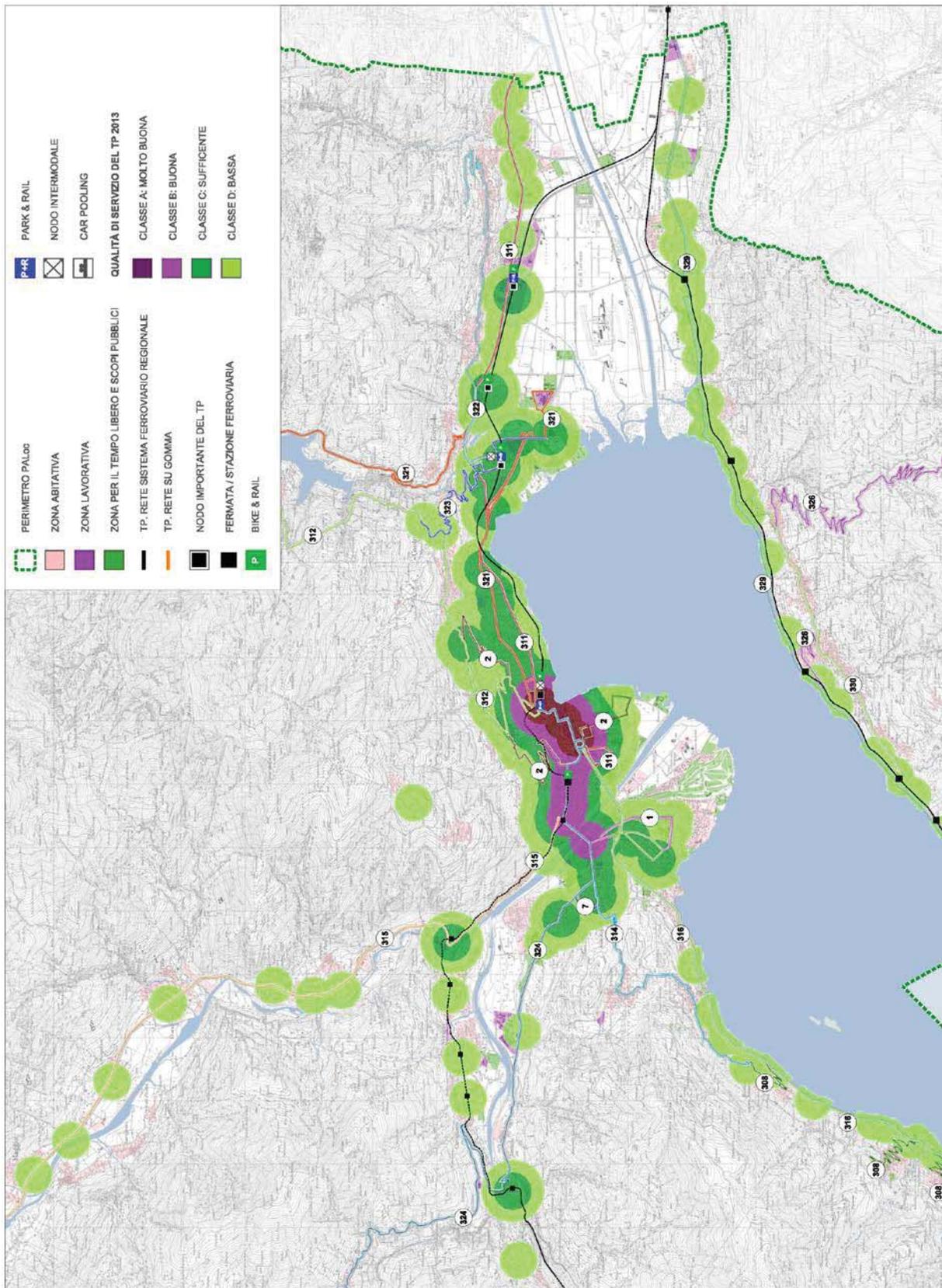


Figura 24: Qualità del servizio di trasporto pubblico, stato attuale dicembre 2013
(dati: SST, elaborazione: Studio Allievi)

4.5.4 Trasporto pubblico: analisi SWOT

<p>Forze</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ buona offerta ferroviaria da/verso Bellinzona (TILO S20) ▪ buona offerta TP su gomma, linee urbane (1 e 7) lungo gli assi Tenero-Locarno-Ascona e Locarno-Losone ▪ introduzione di distributori automatici di biglietti lungo gli assi forti urbani (1 e 7), i quali aiutano a mantenere stabili gli orari e a garantire una maggiore puntualità del servizio ▪ buona qualità del TP a fronte del bacino di utenza, della configurazione lineare dell'agglomerato e del contesto specifico 	<p>Debolezze</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ assenza collegamento più diretto ed efficace tra Locarno e Ascona ▪ generalmente bassa frequenza linee regionali e carenza di un servizio serale (dopo le 20) ▪ traffico TP congestionato: ingorghi negli orari di punta, con conseguenti ritardi (in parte a causa di corsie preferenziali o gestione dei nodi non sempre orientata in favore del TP) ▪ coincidenze non sempre garantite alla stazione FFS di Locarno
<p>Opportunità</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ potenziamento globale dell'offerta TP previsto all'orizzonte 2020 (concetto TP PALoc 2 e messa in esercizio galleria AlpTransit Monte Ceneri), con l'obiettivo di incrementare la domanda (aumento utenza TP) ▪ futura fermata TILO di Minusio 	<p>Rischi</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ tendenza all'aumento generale del traffico motorizzato: problemi per il TP (ingorghi, perdita di attrattività rispetto al veicolo privato) senza ulteriori interventi di velocizzazione (corsie preferenziali, impianti semaforici, ecc.)

4.6 Rete viaria e stazionamento

L'analisi dello stato attuale della rete viaria e dello stazionamento si declina come segue:

- la struttura e l'offerta della rete viaria
- il carico della rete stradale (la domanda di TIM)
- l'incidentalità (punti neri)
- la qualità ed il contesto degli assi stradali
- lo stazionamento e la strategia di gestione attuale
- punti forti e punti deboli, opportunità e rischi (analisi SWOT)

4.6.1 La struttura e l'offerta della rete viaria

La rete stradale attuale dell'agglomerato di Locarno è fortemente condizionata dalla morfologia del territorio ed in particolare dalla presenza del Lago Maggiore.

Essa è costituita da una **struttura radiale** che converge verso il polo urbano:

- la strada cantonale litoranea Brissago-Locarno
- la strada litoranea del Gambarogno
- le strade delle Centovalli, Onsernone e Vallemaggia
- le strade del Piano di Magadino di sponda destra e sponda sinistra

La rete di categoria superiore (A13 Aeroporto-Mappo-Moretтина-S. Materno) offre condizioni di viabilità e sicurezza soddisfacenti; la sua funzione non è solo quella di asse di transito Est-Ovest ma pure di circonvallazione dell'agglomerato.

L'accesso alle centralità dell'agglomerato è garantito dagli svincoli di Tenero (Est), Morettina (centro) e S. Materno (Ovest), da cui si sviluppano gli assi stradali principali e secondari di servizio capillare verso i comparti residenziali e quelli produttivo/commerciali.

Le condizioni di accessibilità sono in generale buone; i punti pericolosi sono noti. I nodi stradali di Solduno, Ponte Maggia, S. Materno, Piazza Castello, Croce Bianca e Verbanella sono passaggi obbligati.

In questo contesto la presenza della galleria Mappo-Moretтина, che attraversa longitudinalmente il centro del polo urbano da Est o Ovest, rappresenta oggi l'elemento di forza dell'agglomerato, da cui quest'ultimo ha saputo trarre beneficio a livello di sviluppo e organizzazione insediativa.

È evidente la **discontinuità delle rete viaria veloce sul Piano di Magadino**, ed in particolare il transito obbligato attraverso il territorio del Gambarogno (Contone-Quartino) per chi entra/esce dall'agglomerato da/per lo svincolo A2.

4.6.2 Il carico della rete viaria (la domanda di TIM)

Allo stato attuale, all'interno dell'agglomerato il traffico individuale motorizzato (TIM) continua ad essere il vettore predominante, con quote molto elevate nella ripartizione modale; il carico attuale della rete conferma tale tendenza.

Grazie ai dati scaturiti dal modello cantonale del traffico è possibile analizzare il carico feriale medio sulla rete stradale del Locarnese (TFM 2013).

Rete stradale di categoria superiore ben strutturata ma fortemente condizionata dalla morfologia del territorio

Mappo-Moretтина, non solo asse di transito Nord-Sud ma anche circonvallazione strategica per lo sviluppo dell'agglomerato.

Complessivamente, **oltre 60'000 veicoli** attraversano quotidianamente il fiume Maggia, nelle due direzioni

Da tale analisi risulta quanto segue:

- i volumi di traffico sono importanti lungo gli assi principali; è evidente la presenza di una forte componente di spostamenti pendolari;
- l'asse litoraneo Brissago-Ascona-Locarno-Minusio-Tenero sopporta un flusso giornaliero compreso tra 11'000 e 15'000 v/g, mentre quello lungo il Gambarogno è di poco inferiore a 11'000 v/g;
- la galleria Mappo-Moretina drena un flusso giornaliero di poco superiore a 26'000 v/g nelle due direzioni, a conferma della suo ruolo non solo come asse di transito ma anche di strada di circonvallazione dell'agglomerato.

A livello di carico veicolare orario, oltre al flusso medio orario, l'analisi dei dati scaturiti dal modello di traffico cantonale ha permesso di evidenziare il **grado di saturazione** di ogni segmento stradale; in particolare si rileva quanto segue:

OPM (ora di punta della mattina 07:00 - 08:00)

- il carico veicolare è importante lungo gli assi che convergono verso il centro dell'agglomerato (Solduno/Losone-Ascona-Locarno e Minusio-Muralto); su questi assi, il grado di saturazione supera l'80%;
- le strade del Piano di Magadino raggiungono il livello di saturazione (>90%).

OPS (ora di punta della sera: 17:00 - 18:00)

- il carico veicolare è importante lungo gli assi in uscita dal centro dell'agglomerato (Solduno/Losone-Ascona-Locarno e Minusio-Muralto); su questi assi, il grado di saturazione raggiunge il 90%;
- anche all'interno della galleria Mappo-Moretina il carico raggiunge un grado di saturazione elevato > a 70%;
- le strade del Piano di Magadino raggiungono il livello di saturazione (>90%).

Questi dati confermano la presenza di un chiaro **traffico di tipo pendolare** (flusso veicolare di utenti che per ragioni di lavoro entrano nell'agglomerato), come pure di configurazione stradale nettamente insufficiente per gestire e smaltire l'elevato flusso di veicoli.

Questa situazione oltre a generare quotidiani incolonnamenti di veicoli è all'origine di un degrado della qualità dello spazio stradale e del livello di servizio dei principali assi di penetrazione verso il polo urbano

Da notare come le riserve di capacità all'interno della galleria Mappo-Moretina sono limitate durante le ore di maggior traffico e non permettono l'assorbimento di flusso importante ulteriore di veicoli.

Pure critico risulta essere il reticolo di strade principali in corrispondenza del comparto Losone/Solduno-S. Materno, vero passaggio obbligato per tutto il flusso di veicoli in entrata, rispettivamente in uscita dal polo urbano verso Ovest

Resta evidente il livello di saturazione raggiunto dalle strade principali del Piano di Magadino (>90%), sia per l'ora di punta della mattina, sia durante l'ora di maggior carico serale, segno evidente che la struttura viaria del Piano di Magadino è **nettamente insufficiente** per gestire adeguatamente la domanda di mobilità veicolare tra Locarnese, Bellinzonese e lo svincolo A2 di Camorino.

Per maggiori dettagli sul carico della rete si rimanda agli Allegati 09, 10 e 11.

La forte presenza di traffico pendolare condiziona la fluidità della rete durante le ore di punta, sia in entrata sia in uscita dall'agglomerato

Livello di saturazione delle strade del Piano di Magadino > 90%; configurazione stradale nettamente insufficiente per gestire e smaltire l'elevato flusso di veicoli

4.6.3 L'incidentalità (punti neri)

Sono considerati punti neri o meglio punti critici le zone della rete stradale caratterizzate da una elevata concentrazione di incidenti; in particolare laddove, durante un periodo di almeno 3 anni, 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).

Per l'agglomerato del Locarnese, lo studio VUGIS sviluppato dall'USTRA ai sensi della norma VSS 641 274 ha individuato, per il periodo 2011-2013, i seguenti tratti/nodi critici della rete viaria:

<i>Ubicazione punto critico</i>	<i>ID*</i>	<i>N° incidenti</i>	<i>Utenze coinvolte</i>
Cevio, zona ospedale - Biètt (fuori località)	4	6 incidenti	2 feriti gravi, 2 feriti leggeri
Gambarogno, Contone c/o Interio / Mobili Pfister (fuori località)	9	11 incidenti	2 feriti gravi, 11 feriti leggeri
Gambarogno, Quartino c/o rotonda Luserte (fuori località)	10	26 incidenti	1 ferito grave, 13 feriti leggeri
Gambarogno, Quartino c/o rotonda Pergola (fuori località)	11	11 incidenti	2 feriti gravi, 4 feriti leggeri
Locarno, innesto accesso all'aeroporto cantonale (fuori località)	12	8 incidenti	2 feriti gravi, 9 feriti leggeri
Locarno, imbocco strade agricole tra innesto aeroporto e rotonda A13 (fuori località)	13	7 incidenti	3 feriti gravi, 9 feriti leggeri
Locarno, rotonda A13 (zona aeroporto) (fuori località)	14	47 incidenti	1 ferito grave, 9 feriti leggeri
Locarno, strada cantonale Solduno - Ponte Brolla (a valle della curva di Ponte Brolla) (fuori località)	15	5 incidenti	2 decessi, 1 ferito grave, 2 feriti leggeri
Losone, strada cantonale Zandone - Golino (campeggio) (fuori località)	16	8 incidenti	2 feriti gravi, 2 feriti leggeri
Ascona, incrocio Via Locarno / Via al Pascolo (interno località)	28	18 incidenti	1 ferito grave, 12 feriti leggeri
Ascona, rotonda S. Materno (interno località)	29	23 incidenti	1 ferito grave, 9 feriti leggeri
Locarno, rotonda di Piazza Castello (interno località)	30	44 incidenti	3 feriti gravi, 8 feriti leggeri
Locarno, incrocio Via B. Luini / Via della Posta (interno località)	31	12 incidenti	1 ferito grave, 5 feriti leggeri
Muralto, Viale Verbano	32	8 incidenti	2 feriti gravi, 1 ferito leggero

<i>Ubicazione punto critico (interno località)</i>	<i>ID*</i>	<i>N° incidenti</i>	<i>Utenze coinvolte</i>
Muralto, Via della Stazione (interno località)	33	17 incidenti	1 ferito grave, 8 feriti leggeri
Muralto, incrocio Via S. Gottardo / Via S. Stefano (interno località)	34	8 incidenti	3 feriti gravi, 4 feriti leggeri
Minusio, incrocio Via S. Gottardo / Via Brione (Piazza) (interno località)	35	11 incidenti	2 feriti gravi, 5 feriti leggeri

Tabella 14: Lista dei punti critici, triennio 2011-2013 (dati: Polizia cantonale)

(*ID = numero identificativo del punto critico da parte dell'Ustra)

Da tale monitoraggio risulta:

- la metà degli incidenti nel triennio 2011-2013 è avvenuto fuori località, mentre l'altra metà all'interno delle località;
- una forte concentrazione di incidenti derivanti da problemi infrastrutturali / gestionali ai nodi della rete principale, ossia: svincoli della strada T21 di Riazzino (aeroporto), Ascona S. Materno e Locarno Piazza Castello e relativi innesti e alle rotonde lungo l'asse viario principale tra Contone e Quartino;
- incroci e tratti particolari lungo l'asse urbano tra Minusio-Muralto (Piazza di Minusio, stazione FFS di Locarno-Muralto);
- centro cittadino di Locarno;
- tratte di strade di collegamento fuori località, nei pressi dei nodi (Ponte Brolla, Losone-Zandone).

Da segnalare che gli incidenti ai nodi dell'asse urbano principale Minusio-Muralto, sono stati rilevati là dove sono concentrati i flussi secanti, a dimostrazione che tale asse non è ancora recepito come strada "urbana" ma piuttosto come elemento di cesura del tessuto edificato (asse composto da segmenti che collegano dei punti).

Elevata incidentalità ai nodi principali della rete viaria di categoria superiore, come pure lungo l'asse urbano dove sono concentrati i flussi secanti

Per maggiori dettagli sui punti critici e incidenti stradali nel triennio 2011-2013 (punti neri ai sensi della metodologia USTRA) si rimanda all'Allegato 12.

4.6.4 La qualità ed il contesto degli assi stradali

L'analisi della rete viaria principale dell'agglomerato permette di evidenziare 4 tipologie di assi stradali, distinti tra loro per contesto attraversato e funzionalità:

- **asse urbano:** tale asse attraversa un contesto di località, dove vi sono relazioni trasversali ed accessi privati frequenti; la permeabilità elevata;
- **asse periurbano:** tale asse attraversa un contesto di periferia, gli insediamenti sono suddivisi in comparti; le relazioni trasversali e gli accessi privati sono puntuali e concentrati ai nodi;
- **asse fuori località:** tale asse attraversa un contesto non edificato, gli insediamenti sono puntuali; lo scorrimento del traffico è regolare e la capacità è condizionata solo dalla geometria e dalla morfologia del territorio;
- **asse veloce:** tale asse attraversa un contesto fuori località; la precedenza è data al flusso veicolare, gli accessi sono gestiti tramite svincoli.

A fronte di tali tipologie e della lettura funzionale del contesto attraversato, è importante rilevare la presenza all'interno dell'agglomerato di Bellinzona di una struttura viaria principale a forte "**vocazione urbana**", ossia una struttura dove la presenza di un contesto sensibile e di località sono molto marcati, dove sono forti le relazioni trasversali forti, e frequenti gli accessi privati,

Si tratta delle strade cantonali in attraversamento delle località di sponda destra e sponda sinistra del fiume Ticino che, a seguito dell'intensa urbanizzazione degli ultimi decenni, hanno assunto un'immagine urbana, con la presenza ai loro margini di un tessuto urbano denso, continuo e fortemente permeabile.

Questa importante funzione è tuttavia **percepibile solo localmente**, solo su alcuni segmenti di strada in attraversamento degli abitati della cintura urbana (Minusio, Muralto), dove negli ultimi anni gli interventi di moderazione del traffico e riassetto stradale hanno favorito una riqualifica generale.

Altrove, e soprattutto al centro del polo urbano, la configurazione attuale della rete viaria principale è ancora troppo orientata sulla funzione "traffico", codificando il loro uso come assi di transito, e lasciando poco spazio alla mobilità lenta, alle esigenze del trasporto pubblico e in generale anche alla qualità dello spazio pubblico.

La qualità di tali assi urbani - sotto un aspetto di carattere qualitativo degli spazi pubblici e non sotto l'aspetto funzionale - è scarsa, proprio perché non vi è sufficiente interazione tra edificato e spazio pubblico.

Si identificano in questo stato soprattutto gli assi strutturanti dell'agglomerato quali l'asse Losone-Ascona-Solduno-Locarno e l'asse Tenero-Gordola, dove:

- la configurazione attuale non favorisce tale lettura di asse urbano, ma riflette ancora un'immagine/regime di spazio stradale destinato prevalentemente ai veicoli motorizzati, a scapito della permeabilità trasversale ML e della fluidità del TP;
- la funzione di asse urbano non è ancora percepita e di conseguenza riconosciuta dall'utenza, forte sensazione di insicurezza, forte effetto di cesura, relazioni trasversali difficoltose;
- la struttura degli insediamenti adiacenti manca di ordine, di densità e di qualità; le sequenze non sono sufficientemente evidenziate, non si percepisce la presenza di contenuti pubblici e di servizi/attività.

Gli assi strutturanti (Losone-Ascona-Solduno-Locarno e Tenero-Gordola) hanno una funzione evidente di **strada urbana**; la loro configurazione non riflette tuttavia tale regime.

Questa funzione è percepibile **solo localmente**; altrove prevale la funzione di asse di transito, lasciando poco spazio alla ML, alle esigenze del TP e alla qualità dello spazio pubblico

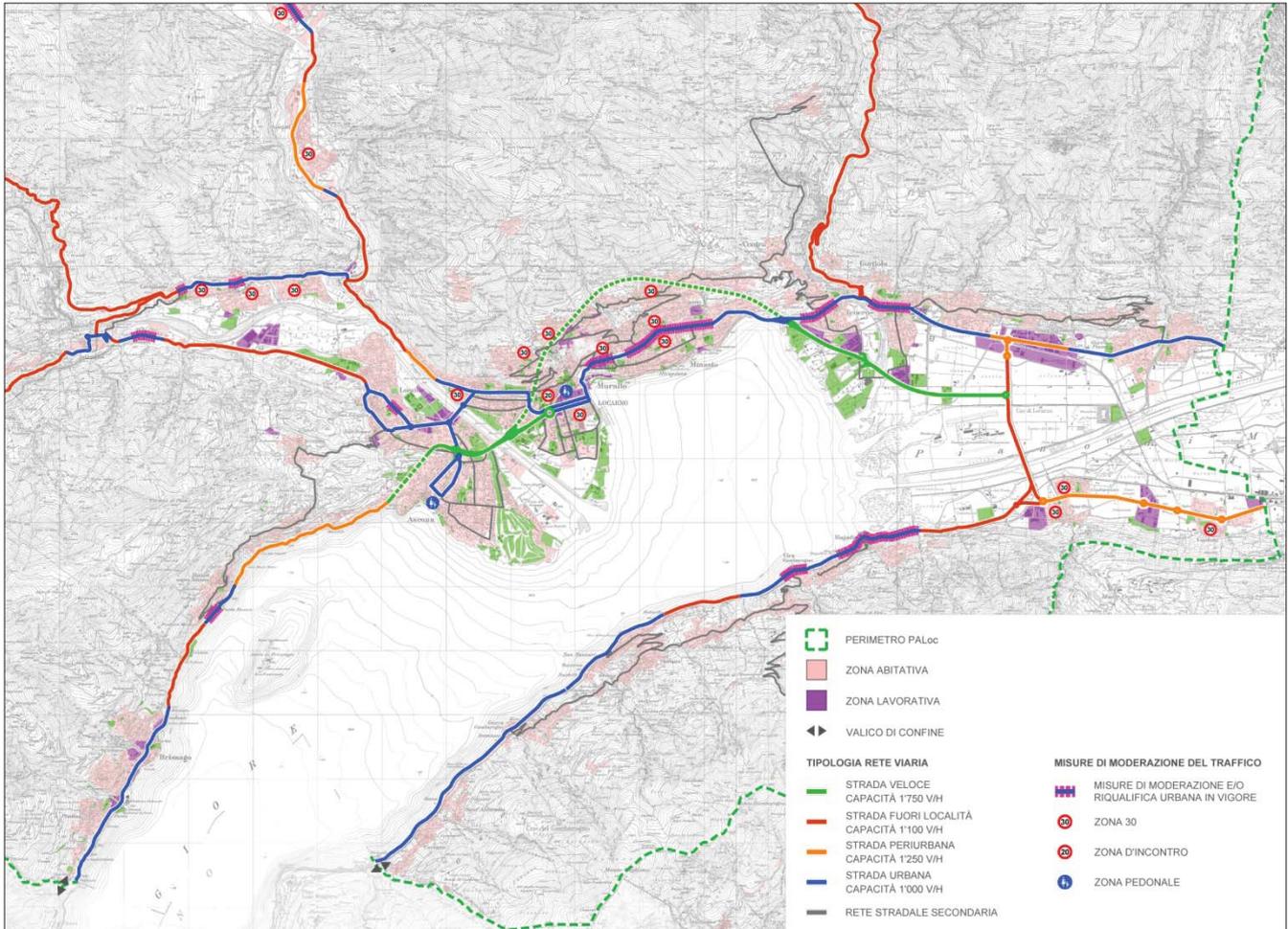
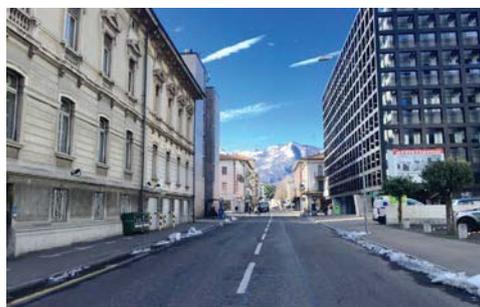


Figura 25: Tipologie stradali e misure di moderazione nell'agglomerato del Locarnese, stato attuale 2013 (elaborazione: Studio Allievi)

Locarno



Locarno, Via B. Luini



Locarno, Via A. Franzoni

Ascona - Losone



Ascona, Via Locarno



Losone, Via Locarno

Per arginare la lettura frammentaria dello spazio e per favorire una maggiore sicurezza delle strade, il PALoc 3 conferma e potenzia il concetto di sistemazione stradale attraverso l'implementazione del modello upi 50/30, già introdotto nel PALoc 2.

Tale modello, elaborato e promosso dall'upi, si spinge oltre la semplice suddivisione tra strade con limite di velocità 30 km/h, rispettivamente 50 km/h, proponendo una distinzione funzionale tra strade a orientamento traffico e strade con funzione di servizio.

Sulle strade a orientamento traffico, ovvero gli assi principali prevalentemente destinati allo scorrimento veicolare, si deve circolare a 50 km/h (limite generale di velocità). La sicurezza degli utenti della strada più deboli deve essere comunque garantita mediante adeguate misure di sistemazione e di messa in sicurezza (passaggi pedonali sicuri, marciapiede, corsie ciclabili).

Le strade a funzione di servizio, ovvero le strade di raccolta secondarie e le strade di servizio locali, sono invece destinate all'introduzione della limitazione di velocità a 30 km/h e all'uso misto dello spazio stradale.

L'implementazione di questo concetto, destinato a favorire una riqualifica strutturata e di qualità degli assi stradali, è tuttora in corso e in buona parte già diffusa (misure PALoc 2), sia nel polo urbano, sia nei Comuni della cintura urbana.

Nel Locarnese si constata una buona applicazione del modello upi 50/30.

4.6.5 Lo stazionamento e la strategia di gestione attuale

Assenza di una strategia generale di regolamentazione dei parcheggi pubblici che possa creare le basi per favorire il trasferimento modale TIM > TP/ML

La gestione dei posteggi pubblici dell'agglomerato del Locarnese è lasciata all'iniziativa dei singoli Comuni.

In generale, si rileva il tentativo pregevole di regolamentare tali aree onde gestire adeguatamente la forte domanda di parcheggio ed evitare lo stazionamento di lunga durata nelle immediate vicinanze dei servizi e delle attività commerciali del centro del polo urbano.

Le attuali misure di gestione maggiormente riscontrabili sono pertanto:

- la regolamentazione a pagamento, con una politica tariffale restrittiva volta a favorire la corta durata della sosta (rotazione) come pure l'uso delle aree di parcheggio più esterne
- la regolamentazione a ZONA BLU con contrassegno, volta a non favorire lo stazionamento di lunga durata nei comparti maggiormente sensibili (nuclei storici, quartieri residenziali adiacenti) senza tuttavia penalizzare quei residenti che non dispongono di sufficienti posti auto sul proprio sedime
- la regolamentazione libera, talvolta con durata di stazionamento limitata nel tempo, destinata a penalizzare la lunga durata e quindi l'utente pendolare

Appare tuttavia evidente l'**assenza di una strategia generale coordinata a livello di agglomerato**, che possa creare le basi per favorire il trasferimento modale (TIM > TP/ML) nella cintura del polo urbano, quindi prima dell'entrata nell'agglomerato.

In particolare, l'assenza di strutture di parcheggio di attestamento e di filtro lungo i principali assi di penetrazione verso il centro del polo urbano non incita l'automobilista a lasciare il proprio veicolo in entrata all'agglomerato e a proseguire verso il suo interno con un altro vettore di trasporto maggiormente sostenibile.

Da rilevare che le infrastrutture di P+R presso la stazione di Locarno e le fermate ferroviarie TILO di Riazzino e Tenero sono maggiormente orientate agli spostamenti verso l'esterno dell'agglomerato, quindi al servizio di residenti del polo urbano che si spostano verso altre località del Cantone o della Confederazione per motivi professionali o di svago. La loro funzione quali parcheggi di attestamento in entrata al polo urbano è quindi meno marcata.

4.6.6 Traffico individuale motorizzato: analisi SWOT

<p>Forze</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ diffusione di misure di moderazione del traffico nei quartieri residenziali (applicazione modello UPI 50/30) ▪ condizioni di viabilità e sicurezza soddisfacenti della rete viaria di categoria superiore (a scorrimento veloce) ▪ rete stradale con buone condizioni di accessibilità (malgrado morfologia del territorio differenziata) ▪ ad eccezione dei nodi e degli assi di attraversamento del centro urbano o di collegamento sul Piano di Magadino, la riserva di capacità è generalmente buona ▪ offerta di parcheggi al servizio delle attività e presenti sul territorio adeguata 	<p>Debolezze</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ alta frequenza di incidenti derivanti da conflitti TIM-TP-ML in ambito urbano ai nodi lungo la direttrice principale Locarno-Muralto-Minusio ▪ alta frequenza incidenti derivanti da problemi infrastrutturali e gestionali ai nodi della rete ▪ la configurazione degli assi principali in attraversamento del centro urbano riflette ancora l'immagine di spazio stradale destinato prevalentemente al TIM ▪ evidente la discontinuità di collegamento veloce da/per il Piano di Magadino ▪ regolamentazione attuale dei principali parcheggi pubblici ancora troppo attrattiva; assenza di P+R adeguati lungo gli assi di penetrazione
<p>Opportunità</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ potenziale di sviluppo di ulteriori misure di moderazione del traffico nei quartieri a vocazione residenziale (applicazione modello UPI 50/30) ▪ incremento della vivibilità dello spazio pubblico tramite interventi di riqualifica urbanistica / valorizzazione degli assi urbani 	<p>Rischi</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ tendenza all'aumento generale del traffico motorizzato (incremento effetto cesura), con conseguente peggioramento della qualità del servizio TP ▪ aumento superiore alla media lungo gli assi di penetrazione (litoranee, valli), evidente conseguenza di una maggiore densificazione nelle zone periferiche e di un'efficacia ancora ridotta delle misure TP ▪ problemi per l'economia e per la qualità di vita dell'agglomerato (aumento congestione del traffico)

4.7 Mobilità lenta

L'analisi dello stato attuale della rete di mobilità lenta si declina come segue:

- la struttura e l'offerta della rete pedonale/ciclabile
- le infrastrutture di parcheggi per cicli nell'agglomerato
- punti forti e punti deboli, opportunità e rischi (analisi SWOT)

4.7.1 La struttura e l'offerta della rete pedonale/ciclabile

Rete attuale di mobilità lenta poco strutturata e discontinua nei punti strategici del polo

All'interno del centro urbano e dei comparti storici, grazie alla presenza di ampie aree a velocità limitata o ad accessibilità veicolare ridotta, gli spostamenti a piedi o in bicicletta sono molto vantaggiosi e possono avvenire in un contesto relativamente sicuro e confortevole, anche a vantaggio della compattezza dell'area centrale compatta e delle relative brevi distanze tra gli attrattori.

Rete ML destinata prevalentemente allo svago e poco orientata agli spostamenti utilitari, in particolare nella zona del polo urbano centrale

Per contro, nei settori urbanizzati esterni ai centri storici, l'offerta per la mobilità pedonale e ciclabile si limita alla rete stradale attuale, con pochi itinerari o percorsi preferenziali e frequenti situazioni conflittuali con il traffico individuale motorizzato, soprattutto lungo gli assi forti di sponda destra ed interni alla Città.

In particolare, all'interno del tessuto urbanizzato l'attuale rete di mobilità lenta al servizio degli spostamenti utilitari risulta ancora poco strutturata e discontinua nei punti nei punti strategici, con taluni assi viari aventi un forte effetto cesura.

Buoni collegamenti utilitari tra il centro cittadino e l'area suburbana: relazioni Locarno-Ascona, Solduno-Losone, Muralto-Minusio-Tenero

Vi sono tuttavia buoni collegamenti esistenti tra il centro e la zona suburbana, quali la passerella parallela alla strada T21, a forte vocazione pendolare (relazione Locarno-Ascona), Via D. Galli e i tratti ciclabili separati dal traffico lungo il nuovo Ponte Maggia (relazione Città Vecchia-Solduno-Losone), rivalago Muralto-Minusio (relazione Muralto-Minusio-Tenero) sebbene su quest'ultima tratta vi siano evidenti conflittualità tra pedoni e ciclisti, soprattutto in estate.

Al di fuori dei centri urbani e delle località, è presente un reticolo di sentieri e percorsi ciclabili/pedonali, ben strutturato e destinato prevalentemente agli spostamenti legati alle attività di svago e alla ricreazione, segno tangibile di una rete di agglomerato ancora **troppo poco orientata agli spostamenti utilitari**.

Tali percorsi si sviluppano principalmente lungo la golena e l'area naturalistica e di svago dei fondovalle, e possono beneficiare di alcune infrastrutture importanti (passerelle ciclabili-pedonali) per lo spostamento tra sponda destra e sinistra dei fiumi Maggia e Melezza, già esistenti, sebbene molto distanziate l'una dall'altra.

Vi è conflitto tra TIM e ML lungo le litoranee (Ascona-Brissago e Gambarogno).

In relazione agli spostamenti ciclabili di categoria superiore (regionali), da rilevare l'attuale struttura della rete presente all'interno dell'agglomerato:

- percorso cantonale C31: Bellinzona-Locarno-Caveragno; il percorso si sviluppa dalla stazione FFS di Bellinzona lungo il corso del fiume Ticino in direzione del Piano di Magadino, di Locarno, Losone, Ponte Brolla e della Vallemaggia, con una diramazione da Locarno verso Ascona. Tale percorso è a chiara vocazione turistica, sebbene in alcuni tratti esso sia ben sfruttato anche negli spostamenti quotidiani-utilitari (es. Tenero-Minusio-Muralto, passerella Locarno-Ascona, passerella Losone-Tegna);
- percorso regionale R 311: Castione-Bellinzona-Giubiasco-Camorino-Cadenazzo-Gambarogno-Riazzino; si tratta del percorso pedemontano che si sviluppa ai piedi del Monte Ceneri e percorre tutto il Piano di Magadino fino al Gambarogno e a Riazzino (percorso a vocazione prevalentemente destinata allo svago / tempo libero).

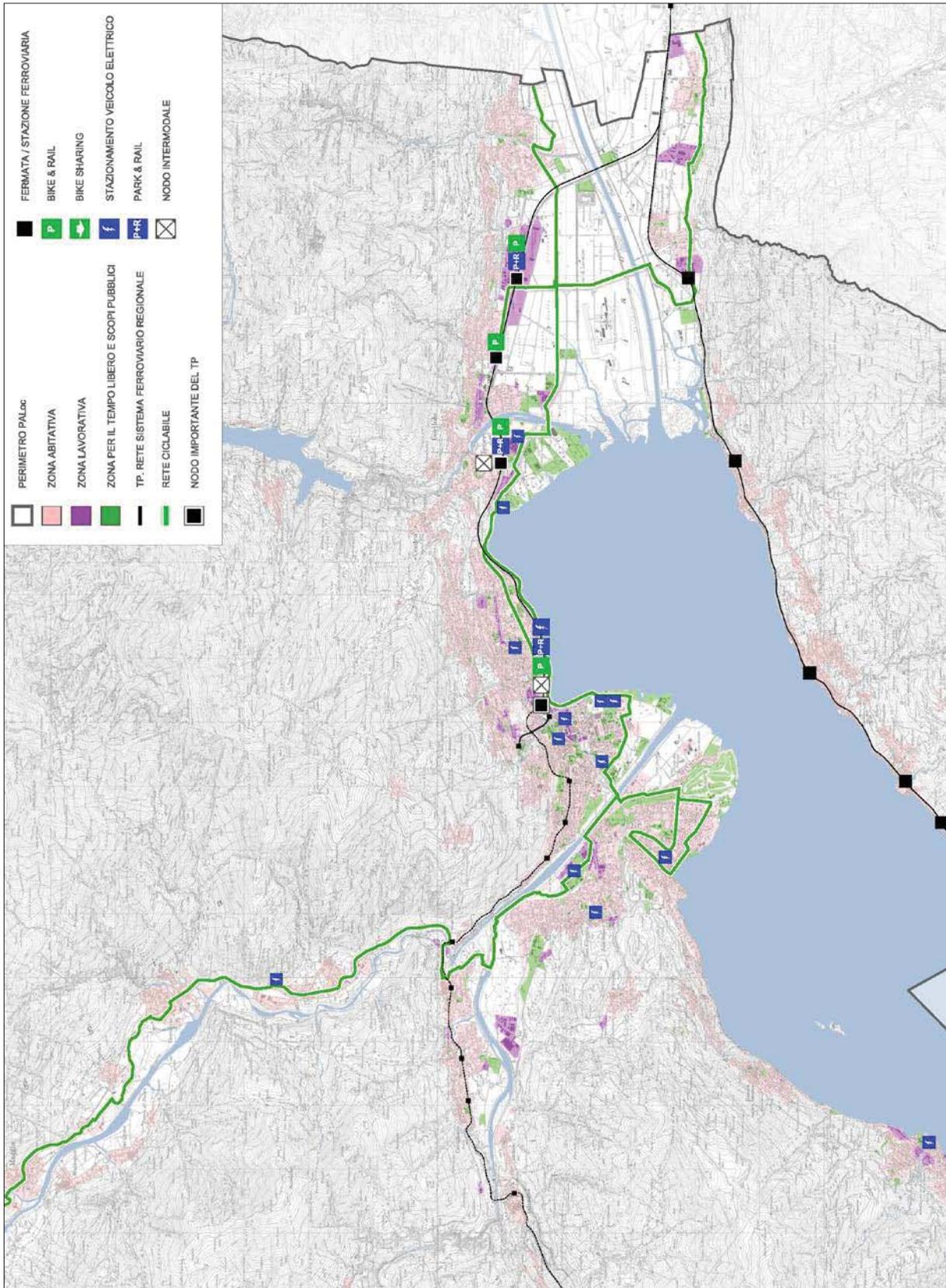


Figura 26: Struttura della rete ciclabile, stato attuale 2013
 (elaborazione: Studio Allievi)

4.7.2 Infrastrutture di parcheggi per cicli nell'agglomerato

La tabella seguente presenta una sintesi dei parcheggi per cicli rilevati nei Comuni del PALoc 3, stato luglio 2015.

Infrastruttura di parcheggio ML insoddisfacente e poco orientata agli spostamenti utilitari

Comune	N° aree di sosta rilevate	N° di stalli di sosta
Ascona	17	412
Avegno-Gordevio	4	27
Brione s./Minusio	0	0
Brissago	0	0
Centovalli	0	0
Cugnasco-Gerra (Piano)	3	21
Gambarogno	16	205
Gordola	4	77
Lavertezzo (Piano)	2	25
Locarno	71	1'154
Losone	13	161
Maggia	7	60
Minusio	13	164
Muralto	5	125
Orselina	1	5
Ronco s./Ascona	0	0
Tenero-Contra	10	231
Terre di Pedemonte	5	45
TOTALE PALoc	171	2'712

Tabella 15: Rilievo dei parcheggi per cicli nel perimetro PALoc 3, stato 2015
(fonte: www.veloparkierung.ch)

Globalmente nel perimetro dell'agglomerato sono disponibili attualmente oltre **2'700 stalli per biciclette**, di cui solo una minima parte coperti. Rispetto al primo rilievo (PALoc 2, 2011) si rileva un sensibile aumento del numero di aree di sosta (+22 aree) e del numero complessivo di stalli (+606 unità).

Si tratta di un'offerta tutto sommato soddisfacente, soprattutto se relazionata ai principali punti di interesse di prossimità e di svago, quali i parchi pubblici, le strutture sportive, le scuole, i centri storici).

Da rilevare inoltre che stazione di Locarno-Muralto e le fermate TILO di Tenero, Gordola, Riazzino e Quartino dispongono già di posteggi riservati per le biciclette, in parte coperti e attrezzati.

L'offerta risulta tuttavia ancora non adeguata in prossimità dei principali punti di interconnessione tra rete ML e rete TP nel polo urbano, e quindi poco attrattiva per gli spostamenti utilitari (primo o ultimo km lungo l'itinerario quotidiano casa-lavoro) e per favorire un trasferimento modale percepibile.

4.7.3 Mobilità lenta: analisi SWOT

<p>Forze</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ conformazione morfologica, climatica e culturale favorevoli alla mobilità lenta (territorio urbanizzato e aree di svago di prossimità: ubicati in pianura, regione a vocazione turistica) ▪ dopo l'implementazione di un sistema bikesharing a Locarno e press la stazione di Locarno-Muralto (gennaio 2016), è prevista a breve l'estensione della rete in numerosi Comuni di fondovalle dell'agglomerato 	<p>Debolezze</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ presenza di lacune nella rete dei percorsi ciclabili locali e discontinua nei punti strategici ▪ rete ML ancora troppo orientata allo svago, discontinua nei punti strategici e poco favorevole per le relazioni utilitarie ▪ forte effetto cesura delle strade di attraversamento delle aree centrali (Via S. Gottardo a Minusio, Viale F. Balli - Via G.A. Orelli a Locarno, Via A. Vigizzi - Via Vallemaggia a Solduno, Via Locarno a Losone e Ascona) e sul piano di Magadino (assi Cadenazzo-Quartino e Tenero-Gudo): convivenza difficile tra i vari vettori (ML, TIM, TP) ▪ insufficienza e carenza parcheggi per cicli
<p>Opportunità</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ regione a vocazione turistica (potenziale turistico della mobilità lenta, da sviluppare) 	<p>Rischi</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ tendenza all'aumento generale del traffico motorizzato: problemi per la ML (incremento effetto cesura del traffico motorizzato lungo importanti assi stradali, incremento sensazione di insicurezza)

5 Analisi dello scenario Trend

Lo scenario trend è una proiezione di come potrebbe essere il futuro del paesaggio, degli insediamenti e della mobilità analizzato con un certo orizzonte temporale (in questo caso il 2030) sulla base dei dati statistici a disposizione, senza ancora considerare la messa in opera di interventi e misure che si intendono proporre con un determinato programma d'agglomerato.

Uno degli obiettivi di un programma d'agglomerato è infatti quello di cercare di modificare l'ipotesi (che si vuole appunto evitare) dello scenario Trend, proponendo uno scenario migliore (detto auspicato) da raggiungere grazie alle strategie e alle misure proposte nel Programma d'agglomerato, in questo caso nel Programma d'agglomerato del Locarnese di 3a generazione (PALoc 3).

5.1 Paesaggio

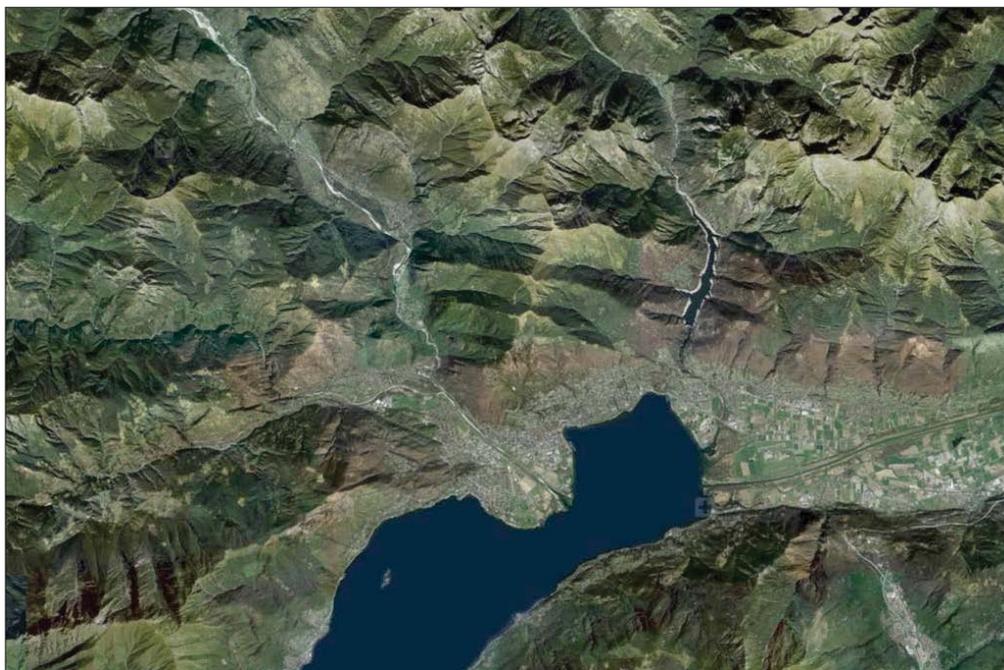


Figura 27: Fotografia aerea del Locarnese (fonte: map.geo.admin.ch)

Nel rapporto esplicativo del Piano direttore (2009) le tendenze evolutive generali per il paesaggio sono descritti come segue:

- crescita delle superfici boschive a scapito soprattutto delle superfici agricole nei comprensori montani
- riduzione delle superfici agricole a favore soprattutto dell'edificazione e delle infrastrutture nelle aree dei fondovalle
- frammentazione degli spazi agricoli aperti dei fondovalle e delle fasce collinari a seguito dell'abbandono delle superfici residue, dello sviluppo delle infrastrutture e delle nuove strutture agricole legate alle nuove tecniche di coltivazione (serre, impianti di irrigazione, pascolazione, stabulazione libera, ecc ...)

Sulla base di tali tendenze generali, per il Locarnese il Trend di sviluppo del paesaggio può essere sintetizzato nei seguenti punti:

- imboschimento ed edificazione riducono ulteriormente le zone aperte di carattere agricolo un tempo cuscinetto fra gli insediamenti tradizionali ed il bosco;
- il consolidamento del Parco del Piano di Magadino permette di coordinare meglio i diversi utilizzi;
- le infrastrutture di trasporto e mobilità impattano in modo importante sul paesaggio di fondovalle;
- gli elementi importanti per la definizione del paesaggio sono sempre meno leggibili e percepibili.

5.2 Insediamenti

L'evoluzione delle popolazione secondo lo scenario Trend mostra uno sviluppo dell'agglomerato simile a quello identificato nel PALoc 2.

La Sezione dello sviluppo territoriale ha elaborato, a partire dalla base dalla previsione dell'evoluzione precedente delle unità insediative nei diversi comparti del modello del traffico, i dati che illustrano lo scenario Trend relativo allo sviluppo insediativo.

I dati che risultano dalla tabella sottostante indicano la distribuzione delle future nuove unità insediative sui diversi spazi funzionali per lo scenario 2030, e le riserve risultanti. La tabella evidenzia subito che il fenomeno della dispersione insediativa preme maggiormente sugli spazi periurbani a scapito del centro e del suburbano.

Spazio Funzionale	tipologia UI	UI 2012	Contenibilità teorica	Riserva UI 2012	% riserva UI 2012	UI 2030	Variazione UI 2012-2030	% Variazione UI	Riserva UI	% Riserva UI 2030
Centro	Abitanti	15'965				17'022	1'057	7%		
	Posti lavoro	12'001				12'671	670	6%		
	Posti turistici	8'554				8'554	-	0%		
	UI effettive	36'520	55'056	23'476	43%	38'247	1'727	5%	21'749	40%
Suburbano	Abitanti	25'927				29'619	3'692	14%		
	Posti lavoro	10'464				11'706	1'242	12%		
	Posti turistici	21'758				21'758	-	0%		
	UI effettive	58'149	79'772	24'904	31%	63'083	4'934	8%	19'971	25%
Periurbano	Abitanti	8'544				10'214	1'670	20%		
	Posti lavoro	4'269				4'966	697	16%		
	Posti turistici	9'669				9'669	-	0%		
	UI effettive	22'482	31'933	12'565	39%	24'849	2'367	11%	10'198	32%
Retroterra	Abitanti	15'027				17'015	1'988	13%		
	Posti lavoro	4'148				4'473	325	8%		
	Posti turistici	30'795				30'795	-	0%		
	UI effettive	49'970	52'524	16'856	32%	52'283	2'313	5%	14'543	28%
Montagna	Abitanti	4'109				4'225	116	3%		
	Posti lavoro	1'848				1'823	-25	-1%		
	Posti turistici	17'926				17'926	-	0%		
	UI effettive	23'883	21'270	7'396	35%	23'974	91	0%	7'305	34%
TOTALE		191'005	240'556	85'197	35%	202'436	11'431	6%	73'766	31%

Tabella 16: evoluzione UI secondo lo scenario Trend, orizzonte 2030
(dati: SST, elaborazione: Studio Guscetti)

Il maggiore incremento di unità insediative ha luogo nelle zone suburbane e periurbane, sia percentualmente che in assoluto. Parallelamente le forti riserve presenti nella zona centrale non vengono intaccate che marginalmente. Le zone di retroterra e di montagna mostrano entrambe una regressione.

In base allo scenario Trend la popolazione residente è destinata a crescere fino al 2030 del 5% nelle aree centrali, a confronto di una crescita dell'8% negli spazi suburbani e del 11% negli spazi periurbani.

Espresso in cifre assolute, delle circa 11'400 unità insediative in più previste per il 2030, circa 1'700 andranno a realizzarsi nel centro, circa 5'000 nelle aree suburbane, e circa 2'300 nelle aree periurbane, mentre retroterra e montagna guadagneranno circa 2'400 unità insediative.

La tendenza è quindi quella di un'ulteriore dispersione diffusa degli insediamenti nelle aree residenziali estensive che circondano il centro e la zona suburbana.

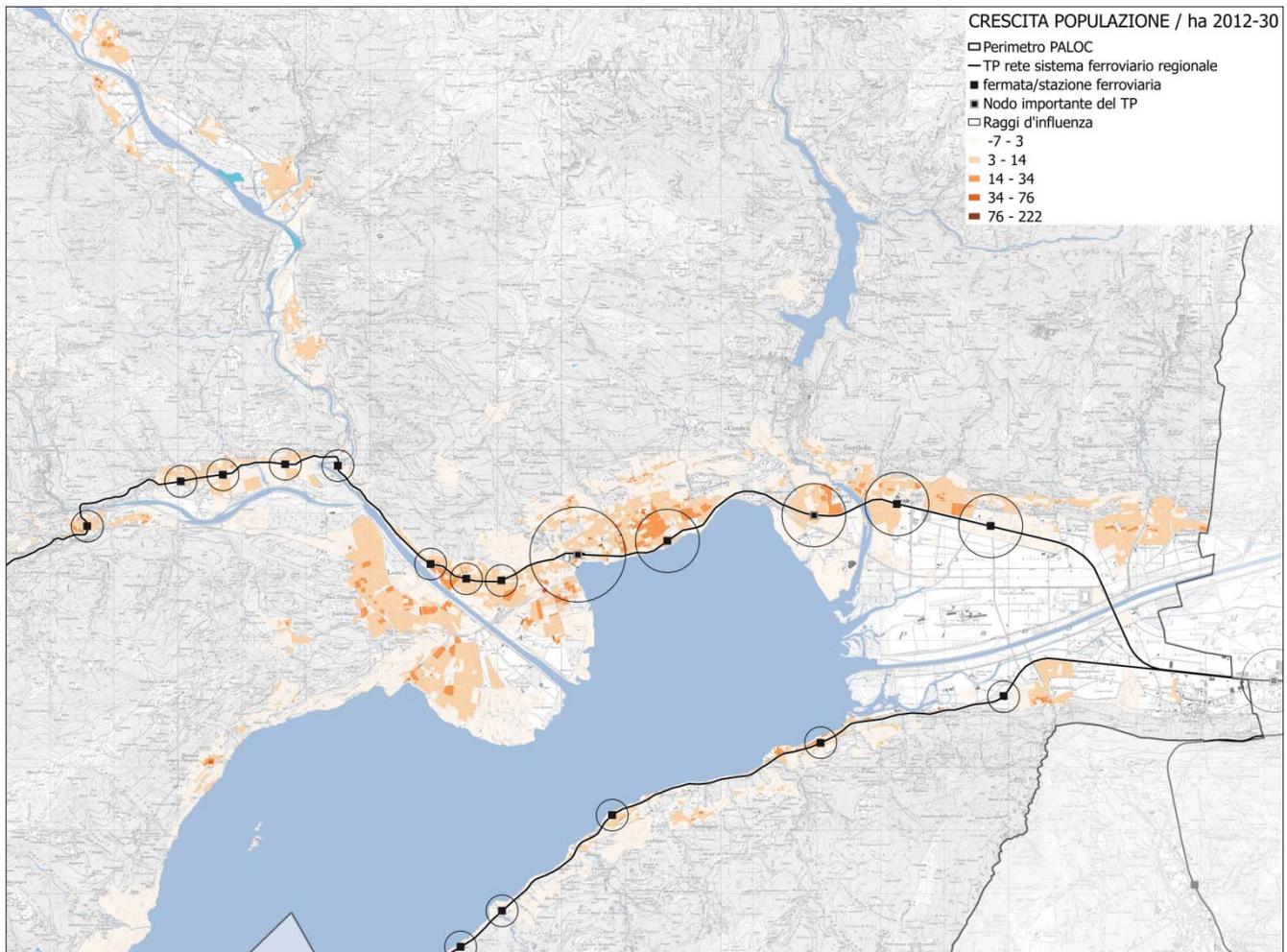


Figura 28: incremento abitanti/ha 2012 secondo lo scenario Trend, orizzonte 2030
(dati: SST, elaborazione: Studio Guscetti)

Relativamente agli addetti il Trend mostra in generale anche in questo caso una crescita maggiore degli addetti nelle zone periurbane e suburbane rispetto alle zone centrali.

Nella zona periurbana gli addetti crescono a ritmo annuale doppio rispetto alla zona centrale. Nelle zone centrali sono presenti ancora delle importanti riserve (Trend sfruttamento: 60%) mentre nelle zone periurbane si va verso l'esaurimento delle riserve (Trend sfruttamento: 68%).

Da notare che nello scenario trend per i posti turistici non è prevista nessuna variazione rispetto allo stato attuale.

Dalla lettura dei dati emerge inoltre come già solo le aree centrali dell'agglomerato sarebbero in grado di assorbire l'aumento della popolazione, posti lavoro e turistici previsti per il 2030 in tutto l'agglomerato.

Lo scenario Trend conferma come per il PALoc 3 debbano essere sviluppate misure incisive per favorire lo sviluppo sia del centro che delle zone ben servite dal TP in termini sia di residenza (primaria) che di addetti. Questa avrà come conseguenza il rallentamento della crescita del periurbano e del suburbano.

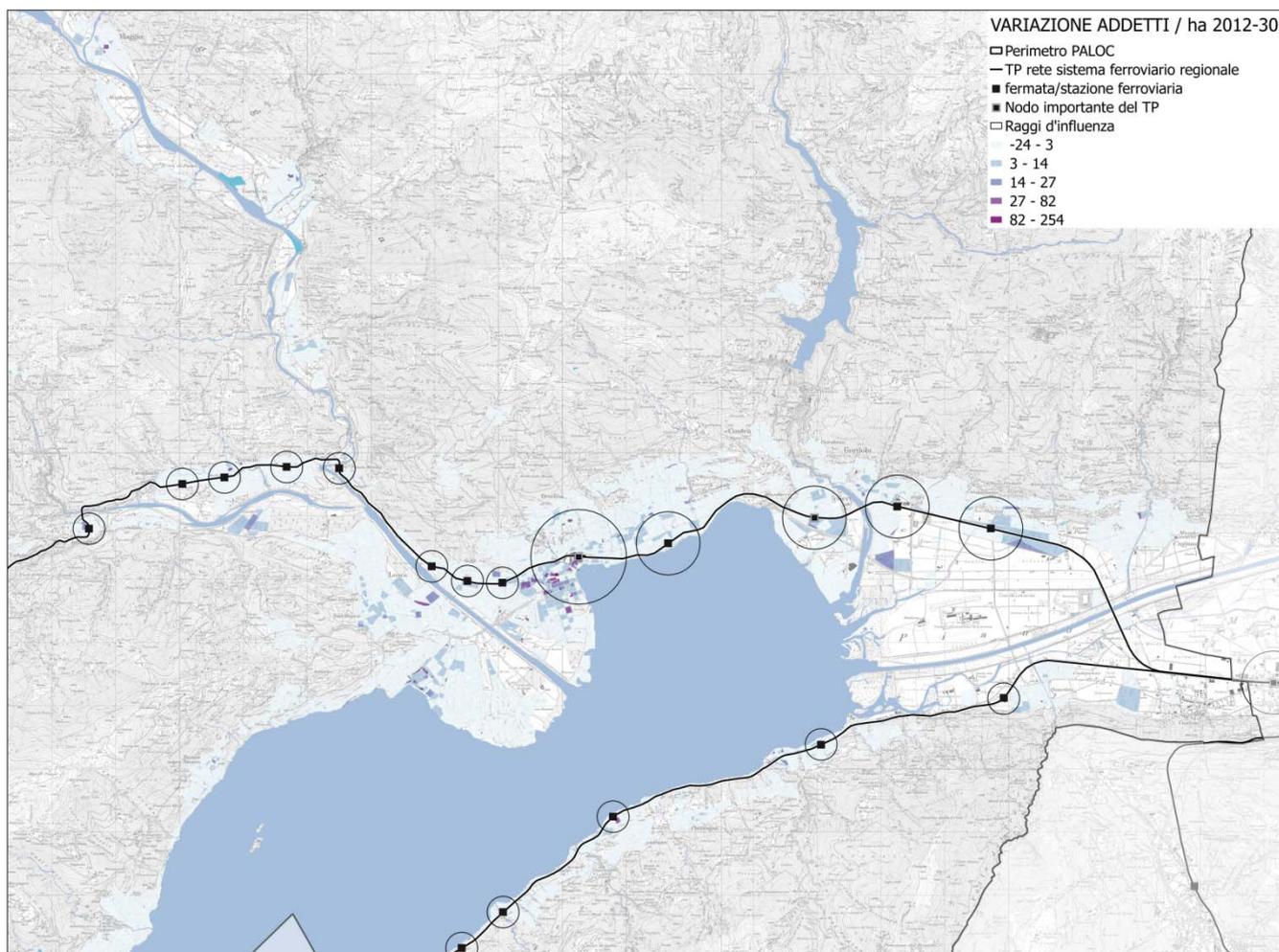


Figura 29: Scenario Trend - addetti - incremento addetti/ha 2012- 2030
(dati: SST, elaborazione: Studio Guscetti)

5.3 Mobilità

Con lo scenario Trend della mobilità si intende l'evoluzione ipotizzata per l'anno di riferimento 2030 senza la messa in opera di interventi e misure di PA ulteriori, se non quelle ritenute per la fascia A dal PALoc 2 (priorità 2015-2018).

Per la simulazione degli effetti dello scenario Trend tramite modello di traffico, oltre all'evoluzione socio-demografica e agli sviluppi del sistema insediativo previsti per l'orizzonte temporale 2030, sono state prese in considerazione le seguenti misure infrastrutturali:

Grandi opere interregionali

- messa in esercizio delle gallerie di base AlpTransit del S. Gottardo e del Monte Ceneri (misura TP)
- messa in esercizio del semisvincolo autostradale A2 di Bellinzona centro

Opere dell'agglomerato del Locarnese

- nuova fermata ferroviaria TILO Minusio e parziale raddoppio binari Contone-Tenero
- riorganizzazione e potenziamento parziale della rete di trasporto pubblico su gomma nel settore di Locarno-Ascona-Losone (TP)
- nuovo ponte sul fiume Maggia per i bus
- sottopasso pedonale stazione FFS - lungolago e collegamento pedonale verticale verso la Chiesa di S. Vittore a Muralto (ML)

Trend 2013-2030:
+13% di spostamenti generati a livello di agglomerato

Sulla base dei valori socio-economici e degli interventi sulla rete relativi allo scenario Trend 2030 tramite il modello di traffico sono state calcolate le **nuove matrici degli spostamenti**.

Gli spostamenti generati aumentano complessivamente del **13%** rispetto alla situazione attuale (2013).

Il modello stima un mantenimento della ripartizione generale tra traffico interno al Locarnese e traffico da/per l'esterno; si vedono aumentare gli spostamenti dal Locarnese verso il Luganese ed il nord delle Alpi; mentre restano stazionari gli spostamenti interni al polo urbano.

Ripartizione modale 2030: aumento previsto della quota TP inferiore al 3%

Per quanto riguarda la **ripartizione modale generale (spostamenti interni all'agglomerato e spostamenti di scambio, cioè interno < > esterno)**, lo scenario Trend 2030 porta ad un aumento, benché modesto, della quota di trasporto pubblico a scapito del traffico privato (+3%); tale incremento è naturalmente più marcato se si considerano solo gli spostamenti di scambio grazie all'effetto TILO (+7%).

Resta tuttavia rilevante il fatto che, malgrado una leggera contrazione, **il traffico individuale motorizzato resta il vettore predominante sia per gli spostamenti interni all'agglomerato, sia per quelli di scambio (interni-esterni) con quote molto elevate**.

Lo scenario Trend 2030 porta ad una riduzione, benché modesta, della quota del traffico privato a vantaggio del trasporto pubblico per gli spostamenti di scambio (interno <--> esterno); tale riduzione è praticamente impercettibile se si considerano solo gli spostamenti interni.

Modalità di spostamento	Spostamenti interni all'agglomerato del Locarnese	
	Valore assoluto	Valore relativo
Trasporto individuale motorizzato (TIM)	181'010	59.14%
Trasporto pubblico (TP)	16'258	5.31%
Biciclette (ML)	7'508	2.45%
Pedoni (ML)	101'278	33.09%
TOTALE	306'054	100.00%

Modalità di spostamento	Spostamenti di scambio (interni <--> esterni)	
	Valore assoluto	Valore relativo
Trasporto individuale motorizzato (TIM)	88'780	80.79%
Trasporto pubblico (TP)	18'890	17.19%
Biciclette (ML)	492	0.45%
Pedoni (ML)	1'724	1.57%
TOTALE	109'886	100.00%

Modalità di spostamento	Spostamenti interni + spostamenti di scambio	
	Valore assoluto	Valore relativo
Trasporto individuale motorizzato (TIM)	269'790	64.86%
Trasporto pubblico (TP)	35'148	8.45%
Biciclette (ML)	8'000	1.92%
Pedoni (ML)	103'002	24.76%
TOTALE	415'940	100.00%

Tabella 17: Ripartizione modale, scenario Trend 2030 (fonte: Modello cantonale di traffico)

5.3.1 La rete TP all'orizzonte 2030

Il quadro di riferimento dell'offerta di trasporto pubblico per l'orizzonte temporale 2030 è **ricoducibile all'impostazione ritenuta dal PALoc 2 (2011) modificata a seguito di approfondimenti e verifiche a livello infrastrutturale**, ossia alla situazione dopo la riorganizzazione e potenziamento parziale prospettati per l'orizzonte 2025 (l'impostazione dettagliata è presentata al capitolo 7.4.4).

Si riconferma una qualità buona del servizio di trasporto pubblico, se rapportata al bacino di utenza e al contesto attuale del territorio del Locarnese (configurazione lineare dell'agglomerato sebbene localmente la copertura sia ancora puntuale e non uniforme a fronte della presenza di nuclei storici in successione, il cui attraversamento resta difficoltoso per le nuove generazioni di veicoli di trasporto pubblico).

La nuova fermata TILO di Minusio (orizzonte 2022) migliora la qualità del servizio e soprattutto la copertura di una parte di territorio urbano centrale caratterizzata da una forte presenza di residenze.

Per quanto concerne il trasporto pubblico su gomma, si riconferma tuttavia la necessità di una copertura più capillare e di una **riorganizzazione e armonizzazione generale della rete in vista dell'apertura della galleria di base AlpTransit del Monte Ceneri**.

Si conferma inoltre la necessità di alcune migliorie puntuali di tipo infrastrutturale e di servizio all'utenza onde perfezionare ulteriormente l'attrattività, la funzionalità e l'affidabilità del servizio.

Servizio TP con copertura buona ma ancora troppo frammentata e poco attrattiva.

Necessità miglie infrastrutturali e di servizio all'utenza in alcuni punti della rete TP su gomma attuale

5.3.2 La situazione viaria all'orizzonte 2030

La simulazione degli effetti dello scenario Trend tramite modello del traffico evidenzia un **ulteriore generale incremento di traffico** e conseguentemente un peggioramento dei livelli di servizio della rete viaria.

Il TIM continua ad essere il vettore predominante, con quote molto elevate nella ripartizione modale

Il traffico individuale motorizzato (TIM) continua ad essere il vettore predominante, con quote molto elevate nella ripartizione modale; all'incremento del numero di residenti/posti di lavoro corrisponde evidentemente un aumento dei veicoli.

Questa tendenza si manifesta tramite:

- un aumento medio generale del carico veicolare pari a +10% (conseguenza diretta dell'incremento della popolazione / dei posti-lavoro);
- un aumento superiore alla media lungo i principali assi di transito in ambito urbano (Via S. Gottardo Muralto-Minusio) - quale conseguenza dell'adozione di misure di moderazione UPOI 50/30 nei quartieri;
- un aumento superiore alla media lungo i principali assi di penetrazione (litoranee, Vallemaggia, Centovalli) - quale conseguenza dell'incremento della popolazione maggiore nei centri della fascia periurbana e delle valli;
- un peggioramento della riserva di capacità dei nodi e dei punti critici della rete, in particolare di alcune tratte stradali come l'asse principale Losone-Ascona-Locarno, e lungo la rete viaria principale del Piano di Magadino (grado di saturazione >80%), ossia là dove la configurazione della rete non è adeguata per smaltire l'importante flusso di traffico; il margine di assorbimento, senza interventi infrastrutturali, è ulteriormente ridotto;
- la penalizzazione della conduzione e dell'attrattività del trasporto pubblico.

Evoluzione TFM assi principali dell'agglomerato

		PALoc 2			PALoc 3		
		Stato attuale 2007	Scenario Trend 2025	Differenza [%]	Stato attuale 2013	Scenario Trend 2030	Differenza [%]
Litoranea	Porto Ronco	10'962.00	12'536.00	14%	11'335.00	12'579.00	11%
Nuovo Ponte	Maggia Locarno	39'023.00	46'488.00	19%	40'121.00	43'396.00	8%
Via Vallemaggia	Solduno	14'291.00	17'008.00	19%	13'583.00	15'074.00	11%
Via Orelli	Locarno	15'211.00	18'503.00	22%	14'056.00	14'917.00	6%
Ponte Maggia	Solduno	21'783.00	26'027.00	19%	21'390.00	23'366.00	9%
A13 Galleria	Mappo-Morettina	24'495.00	29'193.00	19%	26'480.00	28'891.00	9%
A13 Tenero		34'429.00	39'724.00	15%	37'292.00	39'820.00	7%
Via S. Gottardo	Minusio	14'874.00	17'274.00	16%	15'678.00	16'930.00	8%
Via S. Gottardo	Gordola	11'109.00	12'687.00	14%	11'026.00	11'521.00	4%
Litoranea	Magadino	8'337.00	10'079.00	21%	8'087.00	9'354.00	16%
Via Monte Ceneri	Quartino	30'541.00	33'524.00	10%	28'771.00	29'917.00	4%
Via Cantonale	Riazzino	13'891.00	16'140.00	16%	15'026.00	15'953.00	6%

Tabella 18: Confronto PALoc 2 / PALoc 3, variazione del carico veicolare tra stato attuale e scenario Trend (fonte: Modello cantonale di traffico)

Dal confronto tra le proiezioni di volumi di traffico formulate per lo scenario Trend-PALoc 2 (2025) e quelle scaturite per lo scenario Trend-PALoc 3 (2030) si possono trarre le seguenti considerazioni:

- l'aumento del traffico lungo la rete viaria principale dell'agglomerato già prospettato nell'ambito del PALoc 2 è confermato;
- l'aumento è in linea con l'incremento medio prospettato sulla rete cantonale (ca. +1.2% /anno);
- rispetto alle proiezioni del PALoc 2 emerge tuttavia una contrazione dei valori assoluti, segno che le misure di lista A ritenute dal PA precedente (PALoc 2), ora in fase di concretizzazione, avranno comunque degli effetti positivi.

Gli effetti delle misure di lista A del PALoc 2 sono giudicati **positivi** e favoriscono la riduzione generale dei volumi di traffico

Per maggiori dettagli sulla variazione del carico veicolare TFM (traffico feriale medio), OPM (ora di punta della mattina) e OPS (ora di punta della sera) tra stato attuale (2013) e scenario Trend (2030) si rimanda agli Allegati 13, 14 e 15.

5.3.3 Lo stazionamento all'orizzonte 2030

Per lo scenario Trend non si prevede l'attuazione di particolari strutture di parcheggio di attestamento.

Si tratta di un **elemento negativo** che non permette di incidere in modo tangibile sulle potenzialità di trasferimento modale TIM>TP e sulla riduzione generale del flusso di veicoli lungo gli assi di penetrazione verso il polo urbano.

La pianificazione di tali strutture di parcheggio deve pertanto essere incentivata onde incrementare il trasferimento modale e sfruttare le potenzialità offerte dalla nuova rete TP, sia su fero (TILO) sia su gomma (bus urbani).

Da rilevare in questo senso, che la prospettata strategia cantonale volta a promuovere ed implementare la tassa di collegamento, sebbene attualmente soggetta a referendum, non potrà che portare effetti positivi a livello di potenziamento del trasporto pubblico e di conseguente incremento della sua attrattività presso l'utenza.

Assenza di nuovi parcheggi di lunga durata (P+R) lungo gli assi di penetrazione del polo e presso le stazioni TILO/FFS a favore del trasferimento modale TIM > TP

5.3.4 La mobilità lenta all'orizzonte 2030

Lo scenario Trend 2030 prevede di completare e potenziare la rete di mobilità lenta all'interno dell'agglomerato e lungo le sue direttrici di penetrazione; tale rete risulta più capillare e meglio strutturata rispetto allo stato attuale.

Essa prevede il completamento di nuovi itinerari ciclabili per un totale di ca. 140 km di percorsi (+30 km rispetto allo stato attuale) che consentono di mettere in rete buona parte degli insediamenti dell'agglomerato con le principali fermate TP ed i centri di interesse.

Tale rete appare tuttavia ancora troppo orientata agli spostamenti di svago / turistici e poco attrattiva e funzionale per le relazioni quotidiane casa-lavoro.

In relazione al tasso di utenti ML, i dati scaturiti dal modello di traffico Ticino mostrano tuttavia un Trend non ancora soddisfacente; è dunque necessario uno sforzo importante per cercare di favorire maggiormente la diffusione degli spostamenti a piedi o in bicicletta, **soprattutto di natura utilitaria.**

Rete ML regionale: **ca. 140 km** di percorsi ciclabili continui e sicuri, ma ancora troppo orientati agli spostamenti di svago e turistici

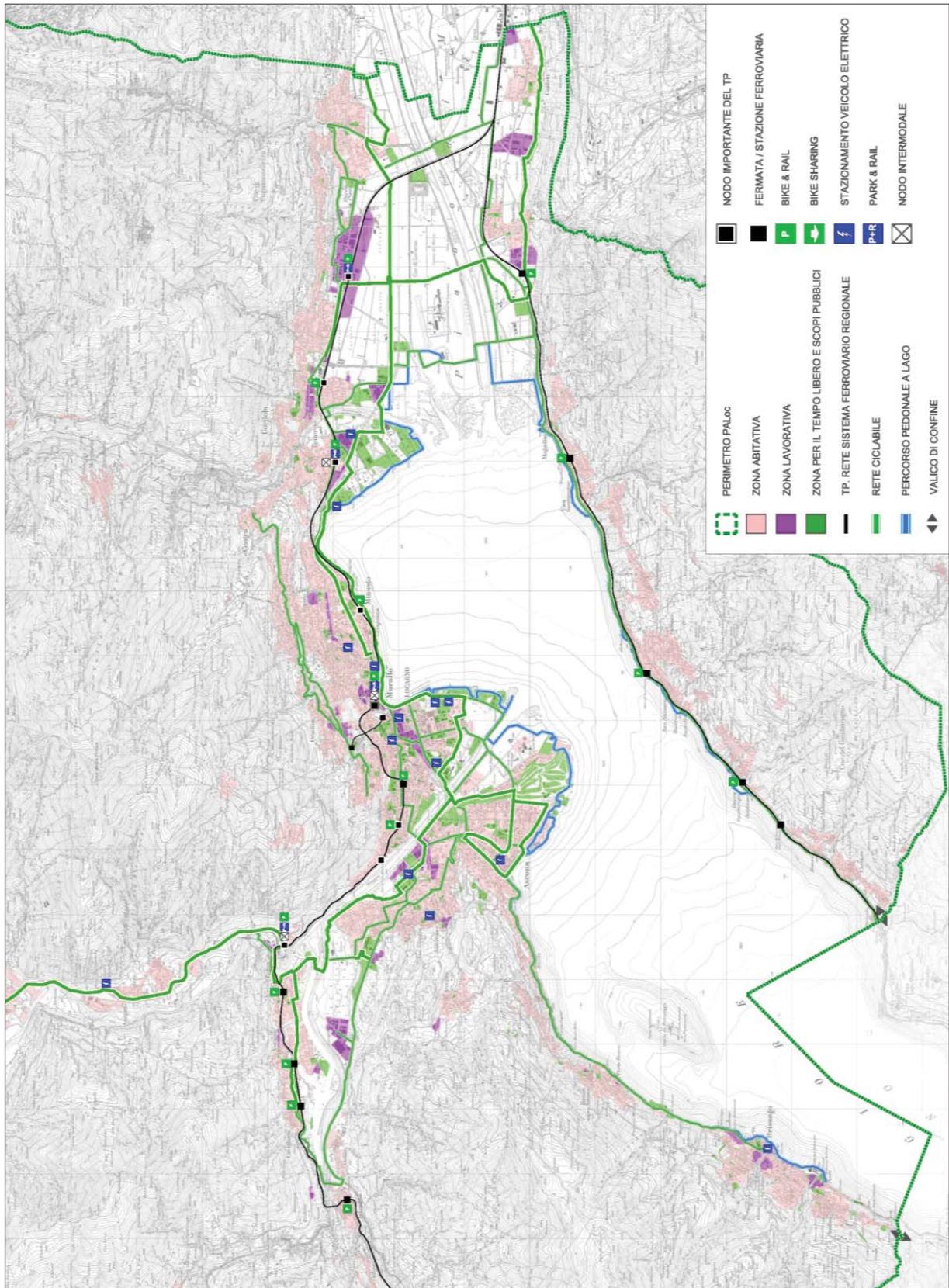


Figura 30: Struttura della rete ciclabile, scenario Trend 2030 (elaborazione: Studio Allievi)

6 Problemi e sfide

6.1 AlpTransit: potenziale impulso allo sviluppo del Locarnese

L'esempio della località vallesana di Visp, al portale sud della galleria di base del Lötschberg, aperta nel 2007, e piattaforma di connessione con la rete ferroviaria esistente,¹¹ ha dimostrato concretamente che un'infrastruttura come AlpTransit può dare ai poli e alle regioni più direttamente toccate dalla riduzione dei tempi di percorrenza ferroviaria importanti impulsi di sviluppo economico e insediativo.

Per il Locarnese veste pertanto particolare importanze non solo l'apertura della galleria di base del San Gottardo (2016), ma anche e soprattutto quella del Monte Ceneri (2022).

Questi sviluppi non sono l'effetto automatico e diretto della nuova infrastruttura, ma possono aver luogo se gli attori privati e pubblici prendono le adeguate iniziative per cogliere l'opportunità data dalla riduzione dei tempi di percorrenza. In particolare l'ente pubblico è chiamato a predisporre nelle ubicazioni in prossimità della stazione principale, ma anche delle fermate delle linee regionali di diramazione, gli spazi necessari ed idonei per residenti che usufruiscono della nuova infrastruttura e per l'insediamento delle nuove attività economiche che potrebbero svilupparsi.

Gli effetti combinati dell'opportunità della nuova infrastruttura e dell'azione degli attori si producono inoltre su un periodo di tempo di diversi decenni. Occorre quindi una strategia di promozione economica e territoriale di lungo termine, che lasci aperte, senza ancora codificarle, adeguate opzioni di sviluppo insediativo di aree strategiche per i prossimi decenni.

Particolare accento va messo su una pianificazione che preveda un rinnovo urbanistico di qualità di quartieri centrali misti amministrativi-commerciali-residenziali immediatamente a ridosso della stazione e delle fermate ferroviarie e di nuovi complessi residenziali pianificati in modo unitario in aree libere di una certa ampiezza ben allacciate al servizio di trasporto pubblico urbano.

6.2 Cambiamento nelle abitudini di mobilità

L'uso dei mezzi di trasporto pubblico e gli spostamenti tramite la mobilità lenta in alternativa al trasporto individuale motorizzato non dipendono solo dalla qualità e dai costi dell'offerta.

Si tratta anche di una questione di abitudini e di atteggiamento mentale da parte degli utenti. Contrariamente a molte altre aree urbane della Svizzera, in Ticino il veicolo motorizzato privato è ancora considerato dalla maggioranza della popolazione come un "oggetto di prestigio", come un **elemento cardine nella catena dei vettori di mobilità**, mentre il trasporto pubblico e la bicicletta sono percepiti ancora come vettori per chi non può permettersi altro.

La sfida consiste quindi nel favorire e provocare un **cambiamento di mentalità** e di atteggiamento da parte soprattutto delle fasce medie della popolazione attiva nei confronti del treno, del bus e della bicicletta, rivalutandole come valida alternativa all'uso del veicolo privato per gli spostamenti funzionali, in quanto **potenziali vettori per una mobilità diversa, di qualità, meno stressante, più proficua, più sostenibile**.

La sfida del PALoc 3: creare le permesse per un cambiamento tangibile delle abitudini di mobilità a livello di agglomerato, che favorisca una gestione multimodale degli spostamenti utilitari ed il trasferimento di quote di mobilità verso il TP e la ML

¹¹ Ernst Basler + Partner, *Verkehrliche und räumliche Auswirkungen des Lötschberg-Basistunnels - Schlussbericht*, Zürich, 2012 (su mandato dell'Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE).

Di conseguenza, la grande scommessa del PALoc 3 è quella di creare le premesse per un cambiamento tangibile delle abitudini di mobilità a livello di agglomerato, che possa favorire un **duplice cambiamento**:

1. il contenimento del traffico individuale motorizzato TIM, con conseguente trasferimento di quote di mobilità verso il TP e la ML



2. la gestione multimodale degli spostamenti in ambito urbano, dove lo spostamento tra il domicilio e il posto di lavoro, rispettivamente la scuola o la struttura di svago (spostamenti utilitari), avvengono tramite l'utilizzo in successione di diversi vettori di trasporto, a vantaggio di spostamenti sostenibili, strutturati e funzionali



Le strategie operative del PALoc 3, e le relative misure di concretizzazione, devono pertanto favorire l'utilizzo dei diversi vettori di trasporto sostenibili, combinandoli ed ottimizzandone l'efficacia; a dipendenza delle condizioni lo spostamento utilitario potrà interessare un unico vettore oppure più vettori combinati fra loro.

6.3 Valorizzazione ulteriore del paesaggio e delle aree di svago

L'analisi ha evidenziato come la componente paesaggistica del Locarnese sia stata e resta fondamentale per lo sviluppo urbanistico dell'agglomerato. La progressiva nascita, all'interno degli spazi verdi, di funzioni pubbliche e di aree di svago, in modo per ora discontinuo e poco relazionato, può essere utilizzata per promuovere una percezione più unitaria delle componenti paesaggistiche, rafforzando la relazione con gli utilizzi pubblici già presenti o da sviluppare.

Dall'analisi dello stato attuale e dallo scenario Trend emerge per il paesaggio il pericolo di un'ulteriore espansione sia degli insediamenti che degli spazi necessari alle infrastrutture per la mobilità a scapito delle aree libere. Queste aree libere, che l'analisi ha identificato negli spazi verdi e negli spazi in relazione con l'acqua, spesso caratterizzati dalla presenza di funzioni pubbliche, devono essere tutelati, maggiormente valorizzati, e resi più fruibili per lo svago.

La sfida consiste nel fare in modo che i Comuni, nell'ambito della pianificazione e realizzazione di infrastrutture pubbliche e di svago, riconoscano l'importanza di questa relazione per risolvere i punti di conflitto con la struttura insediativa e rafforzare l'immagine del lago con il suo grande vuoto paesaggistico centrale quale **principale elemento di identificazione del Locarnese**.

La sfida consiste inoltre nel promuoverne l'integrazione con la rete di mobilità lenta, permettendo lo sviluppo di un modello territoriale in grado di integrare le aree verdi e di svago tra di loro e con il territorio che le circonda, garantendone l'accessibilità alla popolazione dell'agglomerato.

Questo permetterà di consolidare ulteriormente e proteggere il ruolo delle aree di svago e delle aree protette, valorizzandole con funzioni pubbliche e relazionandole tra loro tramite collegamenti attrattivi di mobilità lenta e mobilità sostenibile, conducendo a uno spazio verde polifunzionale fortemente integrato dove uso agricolo, aree protette, funzioni pubbliche adeguate e svago formano uno spazio complementare a quello insediativo e produttivo.

La sfida del PALoc 3: rafforzare l'immagine del lago con il suo grande vuoto paesaggistico centrale quale principale elemento di identificazione del Locarnese

6.4 Promozione mirata per lo sviluppo centripeto degli insediamenti¹²

L'analisi e il Trend mostrano che la dispersione degli insediamenti continuerà nonostante le misure fin qui messe in atto con il PALoc 2.

Lo scenario Trend tende ad accentuare i punti deboli degli insediamenti identificati nell'analisi, in particolare resta concreto il rischio di diffusione degli insediamenti verso le zone periurbane e mal servite dal TP, e il polo urbano rimane una zona con bassa attrattività residenziale. Questa situazione è acuita dalla situazione istituzionale frammentaria, dalla intrinseca debolezza del tessuto economico, dalla variazione stagionale della domanda insediativa delle residenze secondarie.

¹² Il concetto di "sviluppo centripeto" ha un'accezione più ampia rispetto al concetto di "densificazione" e comprende anche aspetti qualitativi e di relazione fra le diverse componenti insediative e non comporta necessariamente una crescita del potenziale insediativo mediante un aumento dei parametri edificatori quantitativi. Quando si cita lo sviluppo centripeto si fa riferimento alla seguente definizione: "insediamento concentrato e non disperso sul territorio di abitanti e posti di lavoro. Priorità all'utilizzo delle superfici edificabili non utilizzate e non sufficientemente utilizzate all'interno degli insediamenti esistenti. Rinnovo del tessuto edilizio esistente, riqualifica dei quartieri vetusti, riconversione di aree dismesse, mirata modifica delle possibilità edificatorie (incremento o riduzione) laddove necessario. Lo sviluppo centripeto e il rinnovamento degli insediamenti va concretizzato alla luce degli obiettivi e dei principi della LPT relativi, in particolare, alla creazione di insediamenti di qualità, a condizioni favorevoli all'alloggio, a spazi pubblici attrattivi e alla valorizzazione dei beni storici e del verde urbano". (Fonte: DT, SST, 2015).

È quindi necessario rendere più incisivo questo aspetto nel PALoc 3, per limitare ulteriormente questa tendenza, se non cercare di invertirla. Le riserve sono già a disposizione nelle zone centrali e suburbane, si tratta di sviluppare ulteriormente strategie utili al loro sfruttamento. Questa promozione mirata deve prima di tutto individuare le aree all'interno dello spazio funzionale centrale e suburbano che potenzialmente sono le più adatte da promuovere. Queste sono primariamente le aree che sono già o che saranno in futuro ben servite dal TP.

Per le aree individuate devono essere promossi studi di sviluppo centripeto, che dovranno fluire nei piani regolatori, con adeguati strumenti di accompagnamento come ad esempio la precisazione di indici minimi, che permettano di attivare le riserve presenti.

Questo permetterà, identificando le zone centrali da sviluppare e promuovendo lo sviluppo delle zone abitative/lavorative dove l'offerta del TP è buona, di sviluppare un modello territoriale coerente per l'agglomerato, procedendo con un mirato miglioramento della qualità urbanistica, attivando le importanti riserve insediative, aumentando anche l'attrattiva residenziale primaria del centro a scapito della sua attuale attrattiva per le residenze secondarie.

La limitazione di un'ulteriore espansione degli insediamenti in zone dove l'accessibilità al trasporto pubblico è debole, unita alla limitazione dell'ulteriore sviluppo edilizio in zone di trasformazione in assenza di una strategia urbanistica e alla riduzione del rischio dello sviluppo di nuove residenze secondarie in posti ben serviti dal TP dopo la messa in funzione di AlpTransit costituiscono le sfide principali per l'agglomerato, al quale deve essere data risposta con una strategia di sviluppo centripeto e miglioramento dell'offerta di TP.

6.5 Miglioramento della qualità urbanistica nel centro e nella fascia suburbana dell'agglomerato

Le vie di comunicazione sono ancora recepite come cesure nel tessuto urbano, invece di esserne luoghi di identificazione. Questo è dovuto anche all'assenza di qualità urbanistica, sia nei quartieri residenziali che in quelli lavorativi.

La sfida consiste nell'identificare precisamente quelle parti delle vie di comunicazione che hanno la potenzialità per essere rafforzati nella loro qualità urbanistica e nel diventare luoghi di riferimento del tessuto urbano circostante. A questo scopo occorre promuovere la creazione di "assi urbani". Gli assi sono la struttura portante della zona funzionale centrale e periurbana, sono spesso le vie di comunicazione storiche, ed esprimono la linearità dell'insediamento locarnese. Questi assi urbani hanno anche la funzione di rafforzare l'immagine dell'agglomerato nel suo insieme, conferendogli una unità superiore all'interno delle specificità di ciascun asse e di ciascun luogo a cui esso fa riferimento.

Luoghi privilegiati del traffico individuale motorizzato e dei vettori di mobilità sostenibile (TP e ML), essi permettono, se adeguatamente riqualificati dal punto di vista urbanistico, una buona integrazione fra la componente insediativa e quella della mobilità. Queste aree possono essere sia di tipologia lineare (Gordola - Riazzino, Via S. Gottardo, Via A. Franzoni), sia di tipologia estesa (Quartiere Nuovo/Saleggi di Locarno, Tenero Stazione, Ponte Maggia/Saleggi di Losone) e, insieme alla Città Vecchia di Locarno, lo scheletro della parte centrale dell'agglomerato.

L'aumento della qualità urbanistica ha poi come ulteriore effetto quello di rendere maggiormente attrattive le aree centrali per l'insediamento di residenze e di attività amministrative, promuovendo così anche lo sviluppo centripeto.

7 Aggiornamento dello scenario auspicato

In conformità con le direttive elaborate dall'ARE, il programma di agglomerato del Locarnese di 3a generazione (PALoc 3) si basa su una visione d'insieme finalizzata a coordinare in un **unico progetto territoriale** gli orientamenti generali, le strategie settoriali e le singole misure di messa in opera.

In questo senso, allo sviluppo demografico e degli addetti deve seguire una precisa strategia di sviluppo degli insediamenti e della rete di mobilità.

PALoc 3 come **visione d'insieme** che lega gli orientamenti generali, le strategie settoriali e le singole misure di messa in opera

Dal rapporto PALoc 2, pag. 108:

“Obiettivo dello scenario auspicato è la garanzia della funzionalità dell'agglomerato tramite un concetto di sostenibilità e la valorizzazione del lago come elemento di identificazione collettivo (progetto comune). A tale scopo si tratta prima di tutto di eliminare o attenuare i punti deboli identificati e, in un secondo tempo, di indirizzare lo sviluppo futuro coordinando lo sviluppo insediativo con lo sviluppo del sistema dei trasporti.

Lo scenario prevede un asse di transizione e di collegamento lungo le rive del lago da Brissago a Dirinella (...). Nella sua parte centrale tra Ascona e Tenero esso è costituito, a titolo indicativo, da una corsia pedonale e da una ciclopista (itinerari separati) e da aree di svago e di elementi di sosta, posizionati in luoghi da definire. A monte viene supportato da un asse di trasporto pubblico urbano principale e sul lago dai battelli di linea e turistici. Tra Brissago e Ascona e tra Tenero e Dirinella verrà studiata la possibilità di realizzare collegamenti ciclo / pedonali sicuri.

L'asse si prefigge di collegare sia il lago con l'entroterra sia le varie aree dell'agglomerato tra di loro attraverso un progetto comune. L'area urbana del Locarnese potrà pertanto disporre e sfruttare al massimo il potenziale di città di lago che è, in definitiva, la sua vocazione storica e turistica.”

7.1 Sintesi dello scenario auspicato del PALoc 2

Lo scenario auspicato PALoc 2¹³ si basa sui seguenti 6 principi fondamentali:

1. determinare i limiti degli insediamenti, in modo che il loro sviluppo non comprometta il paesaggio (tutela degli spazi paesaggistici)
2. densificare gli insediamenti (sviluppo centripeto) nel rispetto della qualità
3. sviluppare le zone abitative, lavorative e commerciali, laddove l'offerta dei trasporti pubblici è buona
4. garantire l'efficienza dei trasporti pubblici
5. identificare misure per il traffico individuale motorizzato capaci di invertire la tendenza all'incremento e migliorare la qualità di vita
6. considerare ML e TP quali valide alternative al TIM

La rappresentazione grafica dello scenario auspicato evidenzia l'indirizzo di concentrare i principali comparti funzionali con alta e media densità insediativa e di traffico generato lungo l'asse ferroviario TILO, sfruttando appieno questo

¹³ Vedasi la tavola dello scenario auspicato PALoc 2

potenziale, con al centro l'area centrale della stazione FFS di Locarno-Muralto e il polo di Locarno.

Lungo quest'asse sono individuate le ubicazioni delle principali aree lavorative a Riazzino, a Tenero, tra Ascona e Losone e tra Contone e Cadenazzo; tra le aree lavorative sono differenziate quelle in cui concentrare, rispettivamente tenere concentrati, i grandi generatori di traffico di tipo commerciale (Tenero, Riazzino).

Lungo questo asse si prevede di potenziare l'offerta e la qualità del servizio TP, in particolare con la riorganizzazione della rete di trasporto pubblico su gomma, quale servizio di supporto capillare e complementare all'asse ferroviario TILO.

Al di fuori di quest'asse portante centrale lo scenario auspicato PALoc 2 promuove un concetto di struttura urbana fondato su una strategia precisa di sviluppo centripeto nelle aree centrali da coordinare con la nuova offerta di trasporto pubblico; tale concetto conferma la delimitazione delle aree insediative intensive ed estensive esistenti a carattere prevalentemente residenziale, dove la qualità di vita è migliorata grazie ad interventi di moderazione del traffico e allo sviluppo di una rete di mobilità lenta attrattiva e funzionale, quale elemento di relazione interna e di valida alternativa all'uso del mezzo di trasporto privato.

In questo contesto, l'asse di transizione e collegamento a lago rappresenta un elemento forte di relazione spaziale e funzionale per la mobilità lenta di tutto l'agglomerato. Il concetto dell'asse a lago è importante sia in generale sia per una serie di misure che poi si propongono. Risponde anche alla politica cantonale della riva lago: funzione turistica e svago.

7.2 Obiettivi del PALoc 3

PALoc 3 come continuità del PALoc 2: conferma visione dell'agglomerato incentrata sullo potenziamento del TP e della ML coordinati con lo sviluppo centripeto degli insediamenti

In linea con le indicazioni del PALoc 2, anche il PA di terza generazione si pone come obiettivo l'attivazione di un **circolo virtuoso** in cui interagiscono tra loro, nel contempo quali cause ed effetti, i seguenti meccanismi:

- **sviluppo centripeto degli insediamenti**
- **incremento sostenibile dell'offerta di trasporto pubblico**
- **miglioramento dell'infrastruttura della mobilità lenta**
- **contenimento del TIM a vantaggio di una migliore ripartizione modale**

Le correlazioni ipotizzate tra cause ed effetti sono descritte come segue:

- la concentrazione degli abitanti, dei posti di lavoro e dei servizi nelle aree centrali e nei corridoi di sviluppo favorisce l'uso dei trasporti pubblici e gli spostamenti a piedi e in bicicletta e riduce l'uso dell'auto privata;
- l'incremento dell'offerta di trasporto pubblico, resa sostenibile grazie alla concentrazione insediativa, e il miglioramento dell'infrastruttura per la mobilità lenta, riduce l'uso dell'auto privata e favorisce l'insediamento di abitanti, posti di lavoro e servizi nelle aree centrali e nei corridoi di sviluppo;
- il contenimento del traffico individuale motorizzato induce a insediarsi nelle aree centrali e nei corridoi di sviluppo e ad usare maggiormente il trasporto pubblico e a spostarsi a piedi e in bicicletta;

Misure forti di mobilità sostenibile a supporto e consolidamento delle scelte strategiche a livello di insediamenti e paesaggio

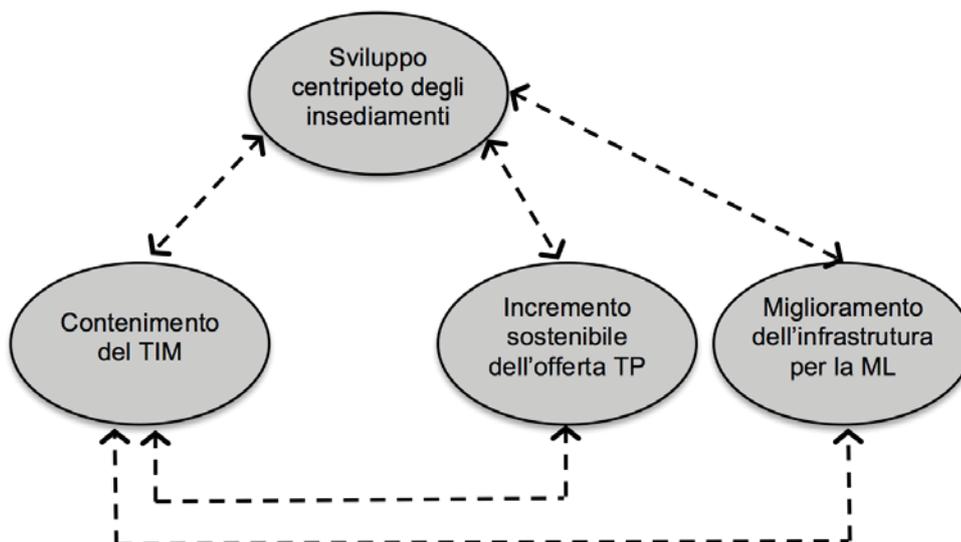


Figura 31: Schema di interazione degli obiettivi generali PALoc 3

In linea con le indicazioni del PALoc 2, anche il PA di terza generazione si propone come obiettivo primario di pilotare la crescita insediativa prevista all'orizzonte 2030 (+7.4% per tutto il Locarnese) in modo differenziato per i diversi spazi funzionali, incrementando maggiormente la crescita degli spazi centrali e in quelli suburbani ben serviti dal trasporto pubblico e contenendola nelle aree periurbane.

Di riflesso, il PALoc 3 si pone come obiettivo primario quello di creare le premesse per un cambiamento tangibile delle abitudini di mobilità a livello di agglomerato, che favorisca il trasferimento di quote di mobilità verso il TP e la ML, e prefissando un **obiettivo ambizioso di ripartizione modale**:

- raddoppio della porzione di utenza TP rispetto allo stato di riferimento 2013, somma degli spostamenti interni ed esterni all'agglomerato (dal 6% al 12%);
- orientamento degli spostamenti utilitari verso vettori di mobilità sostenibile.

In questo senso il PALoc 3 intende migliorare quanto già raggiunto con il PALoc 2, confermando una visione incentrata sullo sviluppo dei trasporti pubblici e della mobilità lenta nell'agglomerato, coordinata con lo sviluppo centripeto degli insediamenti, specialmente per gli spostamenti utilitari (casa-lavoro).

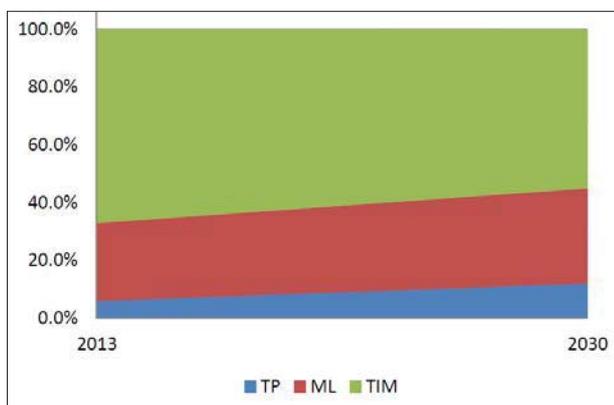


Grafico 4: Evoluzione auspicata della ripartizione modale (elaborazione: Studio Allievi)

Obiettivo strategico di ripartizione modale all'orizzonte 2030:

- raddoppio dell'utenza TP rispetto al 2013
- orientamento degli spostamenti utilitari verso vettori di mobilità sostenibile

7.3 Indirizzi operativi del PALoc 3

L'analisi della situazione attuale e degli effetti dovuti agli interventi previsti per lo scenario Trend fornisce alcuni elementi chiave per indirizzare le proposte operative che caratterizzano lo scenario auspicato. Nel merito sono ritenuti i seguenti indirizzi operativi:

Paesaggio

Paesaggio strutturato dallo spazio vuoto centrale, dagli spazi verdi e dai corsi d'acqua

Gli sforzi vanno orientati verso le **potenzialità offerte dalla connessione tra il sistema di spazi verdi, l'elemento acqua e le funzioni pubbliche:**

- il consolidamento dello sviluppo paesaggistico e naturalistico del piano di Magadino e del delta della Maggia - promuovendo un concetto di rapporto chiaro e leggibile tra gli spazi verdi e gli insediamenti che li circondano;
- aumentando e completando la presenza di importanti strutture pubbliche (istruzione, sport, cultura, ricerca, socialità) all'intero delle aree verdi e aperte;
- la riqualifica dei corsi d'acqua, con la riattribuzione ad essi di un ruolo di strutturazione del paesaggio e degli insediamenti, e - dove questo è possibile - di un ruolo di luogo di svago;
- lo sviluppo di una capace rete di traffico lento che garantisca la messa in rete e l'accessibilità degli spazi verdi.

Insedimenti

Sviluppo centripeto degli insediamenti dove la qualità del servizio TP è buona

Promuovere l'implementazione di misure concrete per **limitare lo sviluppo degli insediamenti in zone periurbane e mal servite dal TP**, proponendo misure per favorire:

- il contenimento della crescita di popolazione negli spazi funzionali suburbani, periurbani, del retroterra e della montagna - ma non forzatamente negli spazi periurbani e suburbani con servizio TP buono;
- una più importante crescita della popolazione nello spazio funzionale del centro, tramite la promozione attiva dei terreni liberi e delle riserve edificatorie presenti in questo spazio funzionale;
- una concentrazione della crescita dei posti di lavoro nel centro e nelle aree lavorative suburbane ben servite dal trasporto pubblico;
- uno sviluppo centripeto delle zone individuate come capaci di attrarre in accordo con le caratteristiche urbanistiche ed architettoniche dei diversi quartieri;
- una riqualifica urbanistica degli assi urbani e il recupero dello spazio stradale come area pubblica di riferimento per il quartiere.

Trasporto pubblico

Rete TP strutturata sulla base delle nuove opportunità offerte da AlpTransit (in particolare galleria di base Mte. Ceneri)

Gli sforzi vanno orientati verso le **opportunità offerte dalla messa in esercizio delle gallerie di base AlpTransit, in particolare di quella del Monte Ceneri**, e dai previsti potenziamenti della rete ferroviaria verso gli altri agglomerati del Cantone e della Svizzera centrale, intervenendo su fattori quali:

- l'adattamento, l'armonizzazione ed il potenziamento della rete TP in modo coordinato con gli scenari di sviluppo degli insediamenti con l'obiettivo di favorire un'ulteriore variazione significativa della ripartizione modale;
- la promozione del ruolo della rete TILO/ferrovia di Centovalli quale spina dorsale del TP nella catena di trasporto pubblico dell'agglomerato,
- il rafforzamento del servizio TP su gomma (linee urbane forti) lungo gli assi urbani del polo urbano dove sono presenti le attività produttive e i servizi;
- lo sviluppo di servizi su gomma complementari e trasversali, con funzione di raccolta e distribuzione capillare nel polo urbano dell'agglomerato;
- l'affinamento e potenziamento dell'offerta sulle linee regionali lungo gli assi principali di penetrazione e sul Piano di Magadino (Bellinzona - Riazzino, Gambarogno - Cadenazzo);
- il miglioramento dell'offerta, delle infrastrutture per il trasbordo (P+R, B+R), dell'accessibilità, dell'attrattività, dell'inserimento urbanistico e della sicurezza dei nodi e delle fermate del TP.

Mobilità lenta

Favorire lo sviluppo di una rete continua, sicura e attrattiva **anche per gli spostamenti utilitari**, a complemento di quella già oggi presente ed orientata prevalentemente allo svago, intervenendo su fattori quali:

- l'implementazione di una rete continua e attrattiva, centrale e non periferica, all'interno del polo urbano, a diretto contatto con i comparti residenziali / produttivi e commerciali (asse forte di mobilità lenta strutturante);
- il miglioramento dell'infrastruttura e della sicurezza della rete (illuminazione, eliminazione punti pericolosi, misure di priorità e messa in sicurezza agli incroci, attraversamenti facilitati, percorsi diretti);
- il miglioramento dell'interfaccia rete ML-rete TP, in relazione all'accessibilità dei nodi intermodali, all'offerta di parcheggi coperti e sicuri per cicli;
- il miglioramento dell'accessibilità della rete pedonale/ciclabile alle aree suburbane, alle scuole e edifici pubblici e alle aree di svago di prossimità.

Rete ML continua ed attrattiva per gli spostamenti utilitari

Rete viaria e stazionamento

Favorire lo sviluppo di misure finalizzate **a contenere il traffico motorizzato**, intervenendo su fattori quali:

- l'elaborazione di una strategia volta a favorire l'utilizzo della tratta Mappo-Moretina-S. Materno quale asse di circonvallazione e a regolare il traffico individuale motorizzato sulla rete urbana, filtrando tramite regolazione semaforica e strutture di parcheggio di attestamento P+R quello in entrata la polo, in corrispondenza degli allacciamenti con la rete viaria veloce;
- la messa in opera del collegamento veloce A2/A13 (obiettivo lungo termine), quale scelta strategica per un allacciamento diretto della regione alla rete viaria cantonale e nazionale, e scaricare gli assi principali di sponda destra e sponda sinistra del fiume Ticino;
- la riqualifica degli assi urbani principali onde valorizzare assetto e contesto attraversato (consolidare la funzione urbana), gestire adeguatamente i flussi di traffico, migliorare la sicurezza e la permeabilità trasversale per la ML, favorire la fluidità del TP, marcare con chiari elementi urbanistici le porte d'accesso al comparto urbano centrale;

Rete TIM regolata e riqualificata a vantaggio di una funzionalità urbana

- l'utilizzo locale della rete viaria interna dei quartieri, scoraggiando il traffico parassitario, moderare la velocità (30 o 20 km/h) e promuovendo la convivenza fra i diversi vettori di trasporto;
- l'implementazione della prospettata strategia cantonale volta a promuovere ed implementare la tassa di collegamento.

7.4 Scenario auspicato dell'organizzazione territoriale

7.4.1 Continuità e discontinuità rispetto allo scenario auspicato PALoc 2

Con il PALoc 3 vengono proposte misure concrete per limitare lo sviluppo degli insediamenti in zone periurbane e mal servite dal TP, per limitare il rischio di dispersione degli insediamenti, per aumentare gli effetti sui parametri ambientali, per affinare la strategia di sviluppo centripeto.

Il PALoc 3 rappresenta la continuità del PALoc 2, come pure la conferma di una visione incentrata sullo sviluppo dei trasporti pubblici nell'agglomerato e coordinata con lo sviluppo centripeto degli insediamenti, così da frenare in maniera più incisiva lo sviluppo diffuso nei comparti periurbani.

Lo scenario auspicato del PALoc 2 si prefiggeva di raggiungere gli obiettivi di assicurare all'agglomerato del Locarnese la sua funzionalità grazie a collegamenti con i trasporti pubblici di buon livello, di densificare gli insediamenti e le attività economiche concentrandole laddove è presente un buon allacciamento ai trasporti pubblici, e in luoghi serviti dalle infrastrutture di mobilità lenta.

Il PALoc 3 intende migliorare quanto già definito nel PALoc 2, calibrando e accentuando alcune misure, introducendo diverse nuove misure o modificando o eliminando quelle misure che non permettono in maniera efficace di perseguire la visione auspicata e gli obiettivi fissati.

Come per il PALoc 2, anche nel PALoc 3 gli elementi fondamentali e strategici di organizzazione dell'agglomerato del Locarnese restano:

- lo sviluppo del sistema di spazi verdi fruibili in relazione con l'acqua (il lago in modo particolare) e con le funzioni pubbliche, quale trama fondamentale per migliorare la qualità di vita e valorizzare le qualità paesaggistiche e naturalistiche del territorio;
- lo sviluppo degli insediamenti soprattutto nel perimetro urbano compatto e nelle aree strategiche per lo sviluppo centripeto, tramite una strategia precisa di coordinamento con l'offerta futura di trasporti pubblici;
- lo sviluppo considerevole dell'offerta di trasporti pubblici urbani sfruttando appieno il potenziamento dell'offerta del sistema TILO e la riorganizzazione prospettata per il 2020 a seguito dell'apertura della galleria di base AlpTransit del Monte Ceneri, e favorendo l'intermodalità ai principali nodi del polo urbano (Locarno-Muralto, Ponte Brolla, Riazzino, Gambarogno);
- la promozione degli spostamenti a piedi e in bicicletta, non solo per lo svago ma anche e soprattutto per gli spostamenti utilitari, tramite un ampliamento degli itinerari, la messa in sicurezza dei punti critici, l'introduzione diffusa di zone con limite di velocità massimo di 30 km/h nei quartieri e le riqualifica stradale multimodale.

Sulla base di questa tela di fondo, data dal perimetro esistente delle zone edificabili con la relativa suddivisione gerarchica, lo scenario auspicato PALoc 3 individua una serie di **concetti e strategie d'intervento** sui quali concentrare le risorse e gli sforzi per influenzare secondo gli obiettivi stabiliti l'evoluzione del paesaggio, degli insediamenti e dell'infrastruttura della mobilità.

7.4.2 Spazi verdi, acqua e funzioni pubbliche

A livello di paesaggio lo scenario auspicato propone la creazione di uno spazio pubblico privilegiato, portatore di identità per l'intero agglomerato attraverso:

- una rete di spazi verdi in relazione con l'acqua quale elemento strutturante;
- una forte presenza di funzioni pubbliche in relazione con gli spazi verdi;
- un miglioramento dell'accessibilità e fruibilità delle aree di svago.

7.4.3 Sviluppo centripeto delle aree centrali

A livello di insediamenti lo scenario auspicato propone:

- la concentrazione delle zone intensive nelle aree centrali e lungo gli assi principali strutturanti e ben serviti dal TP;
- la formazione di una corona semi-intensiva nelle aree a diretto contatto con il centro e con una qualità media del servizio pubblico;
- la conferma delle zone estensive nella fascia collinare, nelle aree discoste dal centro e meno servite dal TP;
- il rafforzamento delle aree lavorative strategiche in corrispondenza dei poli di sviluppo di Riazzino e Losone.

7.4.4 La riorganizzazione e armonizzazione del TP su gomma

La riorganizzazione e l'armonizzazione del trasporto pubblico su gomma rappresenta un **cambiamento "sostanziale" per l'offerta di TP all'interno dell'agglomerato del Locarnese** e costituisce una misura fondamentale a livello di strategie dei PA 3 per favorire l'attrattività e l'affidabilità del trasporto pubblico e sostenere una variazione significativa della ripartizione modale.

Il concetto di base per la riorganizzazione del TP su gomma nel Locarnese, voluto e sostenuto dalla CIT, è stato sviluppato nell'ambito del PALoc 2. A seguito di approfondimenti e verifiche a livello infrastrutturale, tale concetto di riorganizzazione del TP è stato armonizzato e in parte modificato, implicando parzialmente lo spostamento temporale della sua messa in esercizio. In base al concetto di offerta TP già sviluppato nel PALoc 2 e rielaborato con il PALoc 3, nella zona centrale del polo urbano e della collina, come pure lungo le località di cintura sul fondovalle, si prevede un sostanziale potenziamento e riorganizzazione del trasporto pubblico in **due tappe**:

- la prima - la più significativa - è prevista all'orizzonte dicembre 2020, in concomitanza con l'apertura della galleria di base AlpTransit del Mte. Ceneri;
- la seconda tappa, complementare e condizionata alla futura domanda da parte dell'utenza, è prevista per un orizzonte meno ravvicinato (oltre il 2026).

Oltre a una generale riorganizzazione della rete delle autolinee urbane, il concetto propone pure un potenziamento della cadenza del servizio, con un notevole aumento del livello di qualità di servizio del TP (incremento frequenza, maggiori possibilità di interscambio), lungo gli assi forti del comparto centrale e suburbano e lungo la litoranea per Brissago e la Vallemaggia.

Grazie alla riorganizzazione dell'offerta di TP su gomma, l'attrattività e l'affidabilità del trasporto pubblico nel Locarnese migliorerà sensibilmente.

Servizio TP attrattivo ed affidabile nelle aree centrali e nella cintura urbana con possibilità di interscambio e buone coincidenze alle fermate TILO/FART

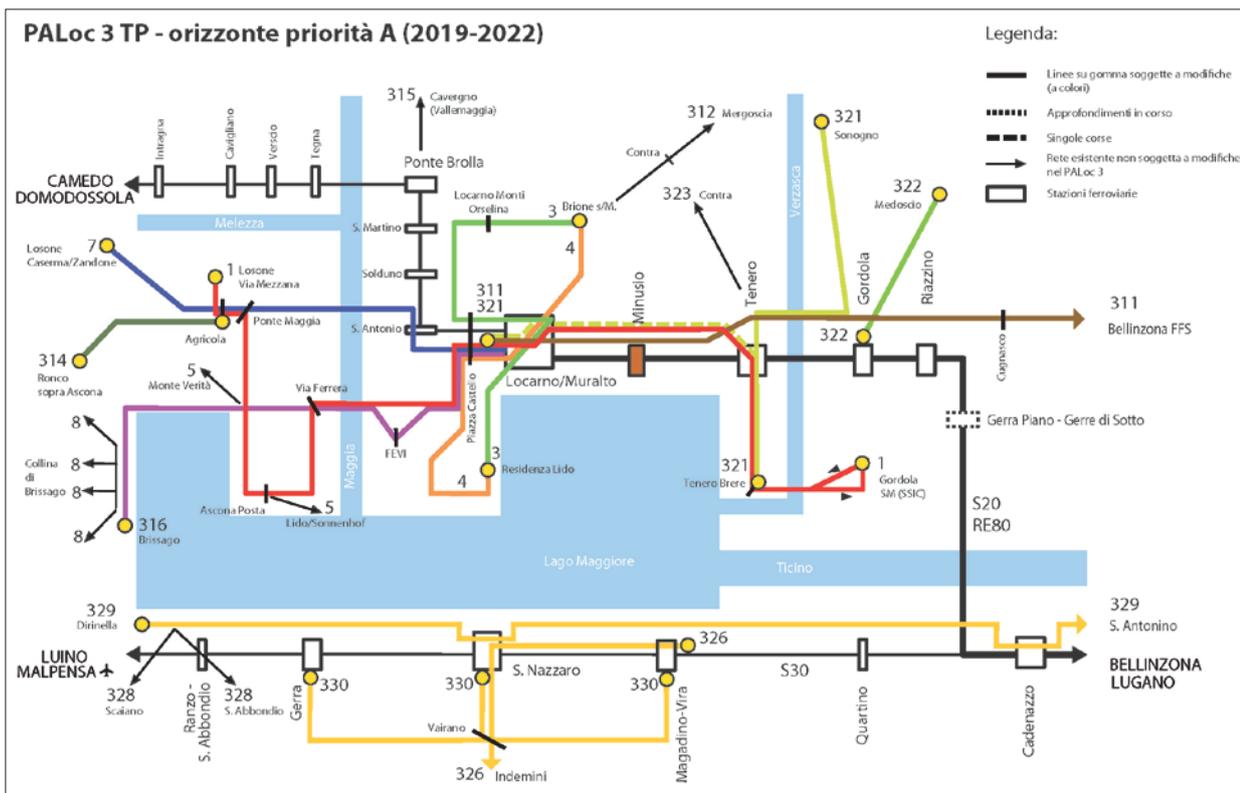


Figura 32: Riorganizzazione della rete di trasporto pubblico nel Locarnese, 1a fase (orizzonte 2022)
(elaborazione: SM, 10 marzo 2016)

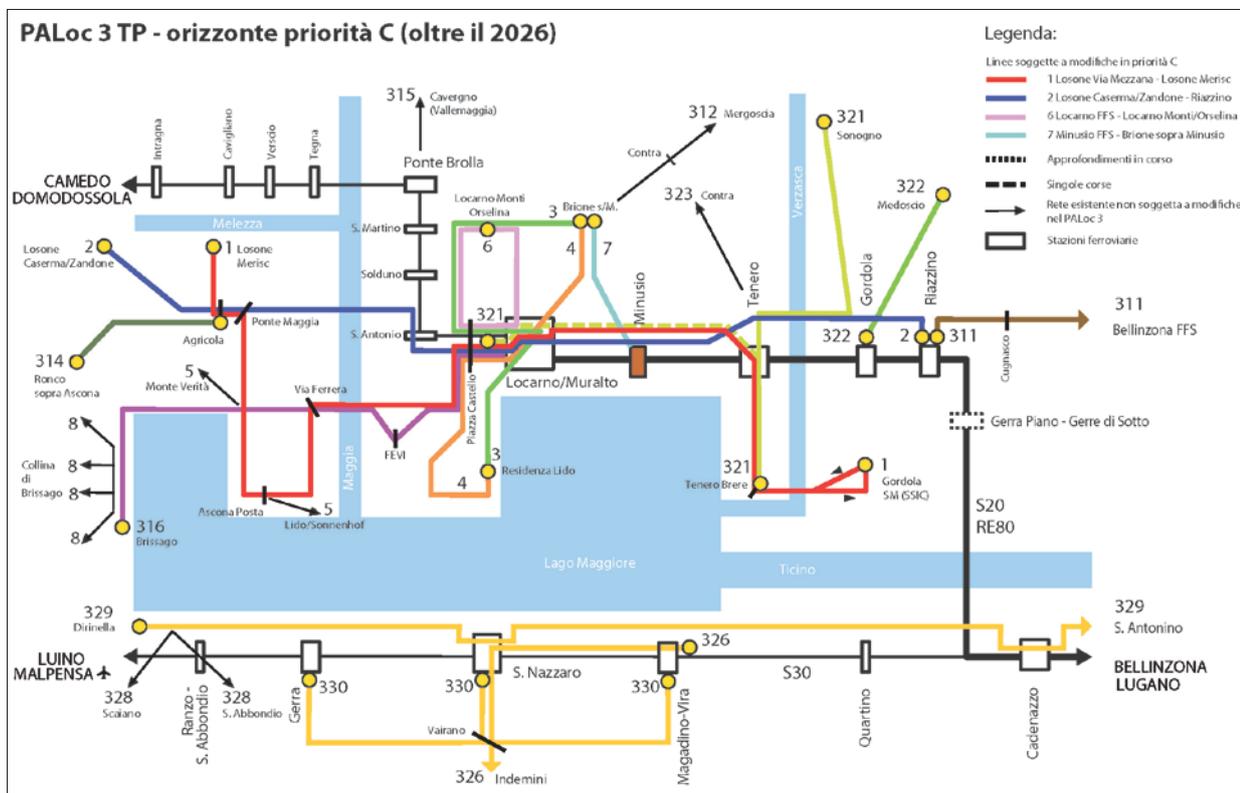


Figura 33: Riorganizzazione della rete di trasporto pubblico nel Locarnese, 2a fase (orizzonte > 2026)
(elaborazione: SM, 10 marzo 2016)

Nello specifico, le modifiche previste secondo il concetto di riorganizzazione della rete TP di prima fase (orizzonte dicembre 2020) sono le seguenti.

Linee urbane

4 linee di trasporto pubblico urbane, con cadenzamento variabile tra 15 e 30' lungo tutta la giornata

Nell'ambito della riorganizzazione del TP è confermata la modifica del tracciato dell'attuale linea 1 Ascona-Tenero come segue:

- **Linea 1** - cadenza di 15' - nuovo tracciato: Gordola SM/SSIC - Tenero Brere - Minusio - Locarno FFS - Piazza Castello - Morettina - Ascona - Losone - Via Mezzana

La modifica di tracciato comporta i seguenti interventi:

- nuovo corridoio Ascona-Locarno riservato al transito bus parallelo a T21;
- nuovo capolinea Est: estensione fino a Scuola Media Gordola/SSIC, anziché Tenero Brere;
- nuovo capolinea Ovest: estensione fino a Losone, Mezzana/Trisnera, anziché Ascona Posta.

Questa scelta offre l'opportunità per prolungare il servizio:

- sia lato Ovest: verso Losone > Ponte Maggia, Cattori, Mezzana (in sostituzione proposta PALoc 2 di linea tangenziale 5 Ascona-Losone);
- sia lato Est: verso Gordola > anello zona industriale-centro SSIC/Scuola media (modifica rispetto a proposta PALoc 2: capolinea presso l'entrata del Parco del Piano di Magadino).

Tale opzione permette di fatto di incrementare il bacino di utenza, e di riflesso l'intermodalità, offrendo coincidenze ottimali con le altre linee urbane, regionali e con la ferrovia regionale TILO la quale, con l'apertura della galleria di base del Ceneri di AlpTransit, offrirà un servizio potenziato, con un treno ogni 30 minuti sia verso Bellinzona, sia verso Lugano.

Nell'ambito della riorganizzazione del TP è pure stata individuata la fattibilità di un nuovo servizio circolare urbano, di collegamento tra la collina (Locarno Monti, Orselina, Brione s./Minusio), la stazione ferroviaria di Locarno-Muralto, il centro cittadino, il Quartiere Nuovo, il lungolago e le principali aree di svago/sport a lago. Tale misura si concretizza grazie a due nuove linee:

- **Nuova Linea 3** (sostituzione attuale linea 2)
tracciato: Brione s./Minusio - Orselina - Locarno Monti - Piazza Castello - Via della Pace (Piazza Grande) - stazione FFS - lungolago - Centro balneare regionale/stadio - Residenza Lido
- **Nuova Linea 4** (sostituzione attuale linea 2)
tracciato: Brione s./Minusio - stazione FFS - Via della Pace (Piazza Grande) - Piazza Castello - Via S. Balestra - Sacra Famiglia - Centro balneare regionale/stadio - Residenza Lido

Il servizio circolare è garantito dall'attestamento di entrambe le linee a Brione s./Minusio, rispettivamente alla Residenza Lido. La cadenza pianificata è di 30 min. 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 per coincidenze ottimali con le altre linee urbane, con le linee regionali e la ferrovia TILO.

L'attuale linea 2 (Locarno FFS-Brione s. Minusio-Lido) lascerà il posto alla nuova offerta composta dalle due linee 3 e 4; rispetto ad oggi l'offerta sarà completata con la tratta stazione FFS-Residenza Lido via Lungolago; la messa in esercizio di un nuovo percorso circolare Orselina-Locarno Monti-Piazza Castello-Stazione FFS-Orselina è previsto per l'orizzonte temporale >2026 (lista C), in funzione dell'aumento della domanda TP (riportata nello schema orizzonte >2026 come Linea 6).

Da ultimo, sempre a livello di linee urbane, il nuovo concetto di trasporto pubblico su gomma, conseguentemente alla riorganizzazione, prevede di confermare il tracciato attuale della:

- **Linea 7:** stazione FFS - Piazza Castello - Cinque Vie - Solduno - Ponte Maggia - Losone ex Caserma/Zandone con tuttavia un potenziamento del servizio (cadenza pianificata 15 min. su tutto l'arco della giornata)

A lungo termine ossia all'orizzonte >2026 (lista C) si propone il prolungamento dell'attuale Linea 7 (stazione FFS - Losone) fino alla fermata TILO di Riazzino, con cambiamento di numero: futura Linea 2 (anziché Linea 7 attuale) in sostituzione dell'attuale Linea 311 (tratta tra Locarno e Riazzino, che sarà eliminata), cfr. schema orizzonte >2026.

Tale modifica permetterà un raddoppio delle prestazioni sulla tratta in questione (cadenza 15 minuti anziché 30 minuti).

Linee regionali

In base al concetto di offerta TP sviluppato nell'ambito del PALoc 2, ripreso e armonizzato, per il PALoc 3 sono confermate le premesse per i seguenti potenziamenti del servizio regionale:

- **Linea 311** (Locarno-Cugnasco-Bellinzona)

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) è rivista e potenziata, garantendo una buona offerta lungo gli assi forti stazione FFS - Piazza Castello - FEVI - Ascona - Losone e stazione FFS -Piazza Castello - Solduno - Losone (cadenzamento di 15 minuti).

La linea regionale 311 Bellinzona-Locarno può dunque essere attestata a Locarno centro (stazione FFS/Via della Pace) anziché al FEVI come nella situazione attuale, offrendo coincidenze ottimali con le altre linee urbane e la ferrovia regionale TILO.

- **Linea 315** (stazione FFS - Maggia - Caviglioglio)

La gestione del trasporto pubblico su gomma tra la stazione FFS di Locarno-Muralto e la Vallemaggia è potenziata (cadenza di 30 minuti anziché di 60 minuti, limitatamente alla tratta Locarno - Maggia); questa scelta permette di migliorare l'offerta attuale e l'attrattività della linea bus anche per gli spostamenti utilitari

- **Linea 316** (stazione FFS - Brissago)

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 rispetto allo stato attuale (transito via nuova passerella parallela al ponte A13, anziché via Solduno, e servizio al quartiere Saleggi (zona Case Popolari / FEVI), in sostituzione dell'attuale Linea 311.

Questa scelta permette di migliorare l'allacciamento di tale quartiere della città, come pure migliorare l'offerta attuale e l'attrattiva della linea anche per gli spostamenti utilitari. L'attestamento alla stazione FFS offre coincidenze ottimali con le altre linee urbane e la ferrovia TILO.

- **Linea 314** (Losone Agricola - Arcegnò - Ronco s./Ascona)

Nuovo capolinea a Losone Agricola anziché presso la stazione FFS. Tale modifica si spiega con il fatto che sulla tratta Stazione FFS - Solduno - Losone Agricola (c/o rotonda Via Locarno/Via Mezzana) transita già oggi la Linea 7, il cui servizio sarà potenziato con una cadenza di 15 minuti su tutto l'arco della giornata. Inoltre anche la Linea 1 transiterà dalla fermata Agricola (allacciamento diretto Losone-Ascona). L'utenza di Ronco s./Ascona e Arcegnò sarà quindi convogliata verso l'offerta potenziata tra la stazione FFS e Losone Agricola (Linee 1 e 7). A complemento di tali modifiche, è importante segnalare che vi è possibilità di migliorare l'offerta della Linea 314, ad esempio con l'introduzione di corse supplementari ogni 30 minuti nelle ore di punta).

- **Linea 321** (Locarno-Tenero-Sonogno) - capolinea a Tenero Brere in parziale sostituzione del capolinea attuale a Locarno Via della Pace

- **Linea 322** (Gordola FFS-Medoscio) - nuovo capolinea a Gordola FFS anziché a Tenero Brere

Linee TP del Gambarogno

Nell'ambito della riorganizzazione e armonizzazione del TP è stata individuata la fattibilità e opportunità di rivedere l'impostazione attuale dell'offerta di trasporto pubblico per il Gambarogno.

Da rilevare che l'attuale linea Autopostale AT 330 serve oggi il Gambarogno lungo il percorso tra il debarcadere di Magadino (interscambio con la Navigazione del Lago Maggiore) e la fermata TILO di Gerra Gambarogno, attraverso le frazioni abitate della collina; il trasbordo da/per la fermata TILO di Cadenazzo, e quindi da/per la rete regionale di trasporto pubblico è per contro garantito dalla linea AT 329 S. Antonino-Cadenazzo-Magadino Debarcadere-Dirinella, attraverso la strada litoranea.

L'offerta TP del Gambarogno è completata con 2 linee regionali da/per Indemini (AT 326) e da/per S. Abbondio-Scaiano (AT 328).

In previsione dell'apertura della galleria di base AlpTransit del Monte Ceneri (2020), e con l'obiettivo di rendere maggiormente attrattivo e funzionale il servizio TP da/per il Gambarogno, le riflessioni sinora condotte dal gruppo di lavoro, composto da Dipartimento del territorio e Comune del Gambarogno, hanno intravisto quale possibile soluzione la realizzazione di un nodo intermodale a S. Nazzaro (interscambio TILO S30 / linee bus 326, 329 e 330 / Navigazione del Lago Maggiore).

Questa scelta, ritenuta strategica, è destinata a mantenere la qualità e i tempi di viaggio attuali nei collegamenti TP dal Gambarogno sia verso Locarno, sia verso Bellinzona/Lugano creando un nodo d'interscambio attrattivo tra l'asse sulla litoranea (bus 329, TILO S30) e le linee capillari all'interno del Comune del Gambarogno (330, 326). Da rilevare che tale scelta si trova in sintonia con l'impostazione pianificatoria e con le riflessioni di sviluppo tuttora in corso da parte del Comune di Gambarogno, in relazione al progetto di nuovo imbarcadere a S. Nazzaro. con spostamento dell'attuale attracco dei battelli in località "Pioda", proprio sotto la fermata TILO di S. Nazzaro.

7.4.5 L'intermodalità trasporto pubblico - mobilità lenta

Il completamento e potenziamento delle **infrastrutture di stazionamento (B+R, posteggi cicli) in vicinanza dei principali nodi/fermate TP e dei punti strategici dell'agglomerato**, costituisce una misura fondamentale a livello di strategie dei PA 3 per favorire l'intermodalità ML-TP negli spostamenti utilitari quotidiani e sostenere una variazione significativa della ripartizione modale. In particolare si vuole promuovere l'utilizzo della mobilità lenta per "l'ultimo km" ovvero il tragitto tra la fermata TP e la destinazione (o l'origine) dell'utente.

Tale concetto si basa sulla sovrapposizione delle reti di trasporto pubblico (come pianificata) e ciclabile (esistente e pianificata), così da individuare i principali nodi, punti di intersezione tra la rete TP su rotaia e su gomma e la rete dei percorsi ciclabili, dove favorire l'interscambio tra vettori di mobilità sostenibile.

Grazie alla sovrapposizione delle due reti di vettori di mobilità (TP e ML-ciclabile) sono stati individuati altri punti dove intervenire:

- Remorino, Minusio (in vista della futura fermata TILO)
- Stazione FFS Locarno-Muralto
- Largo F. Zorzi - Posta, Locarno
- Piazza Castello, Locarno
- Via Ferrera, Ascona
- Ponte Maggia, Losone-Ascona
- Via Mezzana/Via Trisnera, Losone
- S. Nazzaro

Il miglioramento dell'**intermodalità con il TP** è fondamentale per incentivare i pendolari ad utilizzare la mobilità lenta per l'ultimo km



Da rilevare che le fermate bus offrono un potenziale di clientela molto elevato. Il TP su gomma è da considerare il principale modo di trasporto pubblico capillare, in particolare in prospettiva della riorganizzazione e del potenziamento del servizio TP urbano nel Locarnese (pianificato per l'orizzonte 2020 con la messa in esercizio della galleria di base AlpTransit Monte Ceneri).

Una valida offerta di posteggi per cicli presso le fermate del TP aumenta pertanto l'attrattiva sia per 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.

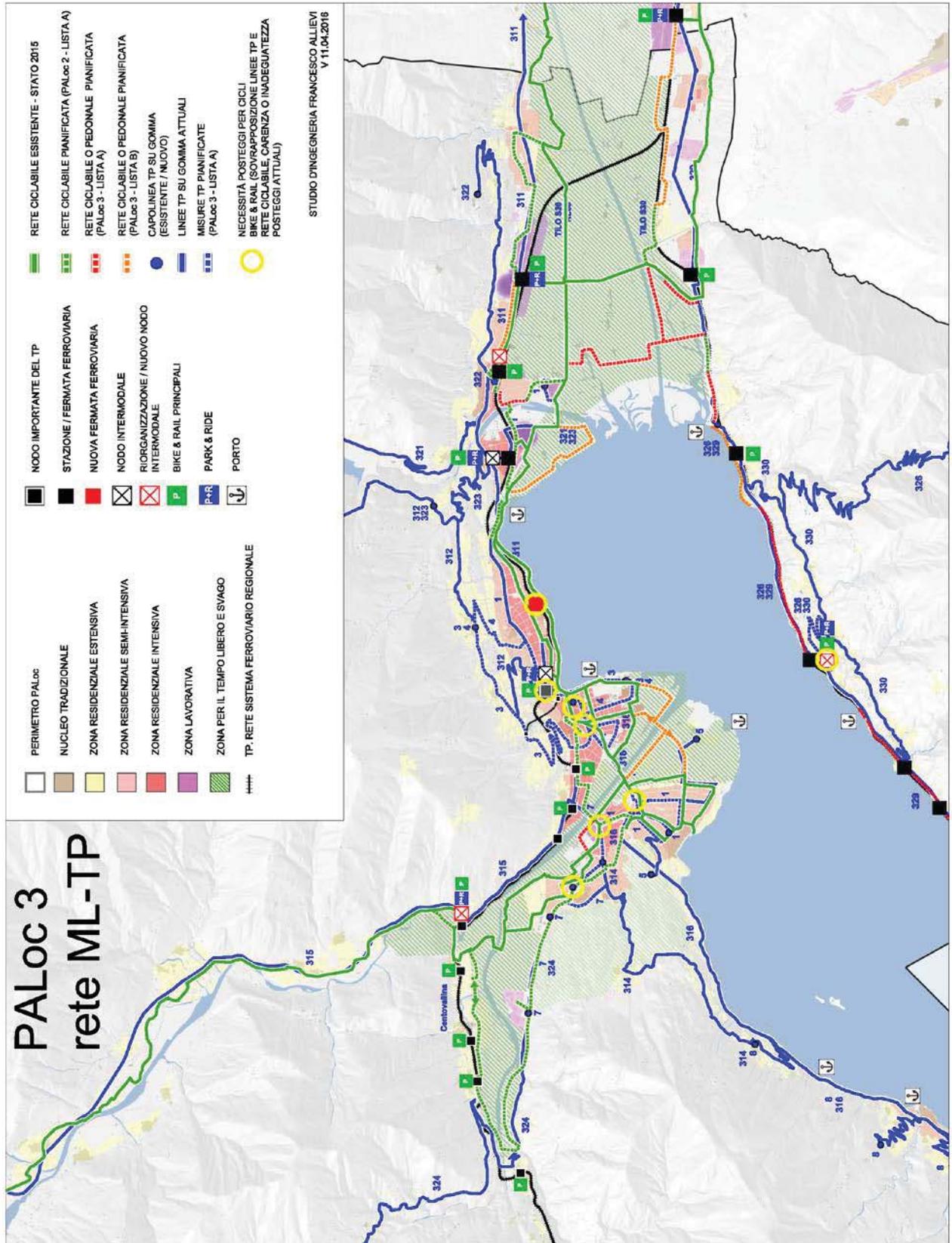


Figura 34: Rete TP e rete ciclabile esistente e pianificata (elaborazione: Studio Allievi)

7.4.6 L'introduzione del concetto di "assi urbani"

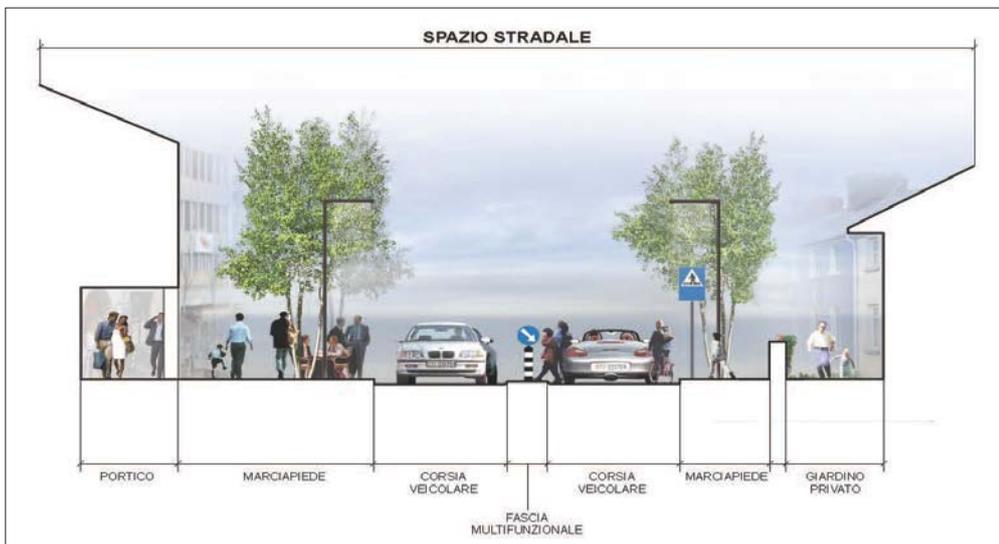
L'introduzione del concetto di "asse urbano", quale **elemento strutturante del tessuto edificato e di conduzione della mobilità**, costituisce una misura fondamentale a livello di strategie dei PA3 per favorire la riqualifica dello spazio stradale ed il suo recupero come spazio pubblico condiviso e 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, favorendo la vivibilità, la convivenza e la permeabilità dello spazio pubblico;
- garantire e migliorare la sicurezza (oggettiva e soggettiva) degli utenti, conducenti, ma anche 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.

Asse urbano come **elemento strutturante** del tessuto edificato e della conduzione della mobilità all'interno dell'agglomerato



All'interno dell'agglomerato di Locarno, oltre che in alcuni punti particolari gli insediamenti si differenziano anche lungo alcuni assi stradali di penetrazione, che assumono caratteristiche particolari per funzione e modalità di edificazione; in particolare sono identificati:

- un asse principale centrale, che percorre tutta l'area urbana da Riazzino-Gordola ad Ascona-Losone (segmento compreso tra gli allacciamenti della superstrada A13 Aeroporto-Mappo-Morettina-S. Materno);
- alcuni assi secondari interni al polo urbano (Tenero, Minusio, Locarno).

Con l'applicazione del concetto di riqualifica degli "assi urbani", lungo tali segmenti della rete stradale 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.

Grazie a tale concetto di sviluppo, gli assi urbani dell'agglomerato diventano pertanto spazi pubblici privilegiati all'interno delle aree centrali, che si pongono come spazi urbani di qualità, condivisi e portatori d'identità nel tessuto costruito.

7.4.7 La distribuzione quantitativa dello sviluppo insediativo

Come esposto in precedenza, l'evoluzione tendenziale dello sviluppo insediativo prevede un'ulteriore maggiore crescita degli spazi funzionali suburbani e periurbani (+9.0% rispettivamente +12.2%) rispetto allo spazio funzionale dei centri (+5.5%).

Complessivamente lo scenario Trend prevede una crescita insediativa complessiva del 7.0%, con un +7.0% degli abitanti e un +6.0% degli addetti, mentre è ipotizzata una sostanziale stabilità dei posti turistici.

Non è obiettivo del programma d'agglomerato di influenzare il tasso di crescita complessivo, e nemmeno la percentuale di ripartizione tra abitanti e addetti, in quanto ciò è determinato essenzialmente da fattori esterni, che sfuggono agli enti locali e regionali. È possibile però, sulla base delle competenze attribuite ai Comuni nell'ambito della pianificazione del territorio determinare dove questo sviluppo debba essere incrementato, rispettivamente limitato.

Lo scenario auspicato preconizza quindi per il 2030 una modifica di questa tendenza, attribuendo una crescita più marcata per lo spazio funzionale dei centri (+6.8%), una crescita lievemente superiore per lo spazio funzionale suburbano (dal +9.0% al +10.0%) e una crescita più limitata per lo spazio funzionale periurbano (dal +12.5% al +7.5%).

Il Trend di crescita del retroterra e della montagna è già di per sé limitato e non richiede particolari correttivi.

	Situazione attuale	Scenario TREND			Scenario AUSPICATO		
Spazio Funzionale	UI effettive 2012 solo zona edificabile	Variazione UI 2012-2030	Variazione UI %	UI 2030	Variazione UI 2012-2030	Variazione UI %	UI 2030
Centro	31'581	1'726	5.5%	33'307	2'158	6.8%	33'739
Suburbano	54'868	4'934	9.0%	59'802	5'921	10.8%	60'788
Periurbano	19'369	2'366	12.2%	21'735	1'445	7.5%	20'813
Retroterra	35'668	2'313	6.5%	37'981	1'816	5.1%	37'485
Montagna	13'873	91	0.7%	13'965	91	0.7%	13'965
TOTALE	155'359	11'431	7.4%	166'790	11'431	7.4%	166'790

Tabella 19: Confronto unità insediative (UI) stato attuale, scenario Trend (orizzonte 2030) e scenario auspicato (dati: SST, elaborazione: Studio Guscelli)

Dalla tabella seguente si ricava come le riserve insediative dei PR, in particolare nella zona centrale, siano sufficienti per rispondere ai tassi di crescita auspicati.

Nel 2012 la riserva di contenibilità della zona centrale era di ca. 23'400 unità insediative, pari al 43%; con lo scenario Trend si prevede una riduzione a ca. 21'700 unità insediative, ossia il 40%; nello scenario auspicato si prevede una riduzione delle riserve a ca. 21'700 unità insediative, pari al 39%.

Per conseguire lo sviluppo auspicato degli spazi funzionali del centro non necessitano quindi nuovi azionamenti.

	Situazione attuale			Scenario TREND		Scenario AUSPICATO	
Spazio Funzionale	Contenibilità teorica	Riserva UI 2012	Riserva UI 2012 %	Riserva UI 2030	% riserva UI	Riserva UI 2030	% riserva UI
Centro	55'056	23'476	43%	21'749	40%	21'318	39%
Suburbano	79'772	24'904	31%	19'971	25%	18'984	24%
Periurbano	31'933	12'565	39%	10'198	32%	11'120	35%
Retroterra	52'524	16'856	32%	14'543	28%	15'040	29%
Montagna	21'270	7'396	35%	7'305	34%	7'305	34%
TOTALE	240'556	85'197	35%	73'766	31%	73'766	31%

Tabella 20: Contenibilità teorica dei PR vigenti e riserve insediative attuali per spazio funzionale a confronto con le riserve insediative dello scenario Trend e dello scenario auspicato (dati: SST, elaborazione: Studio Guscelli)

7.5 Rappresentazione grafica

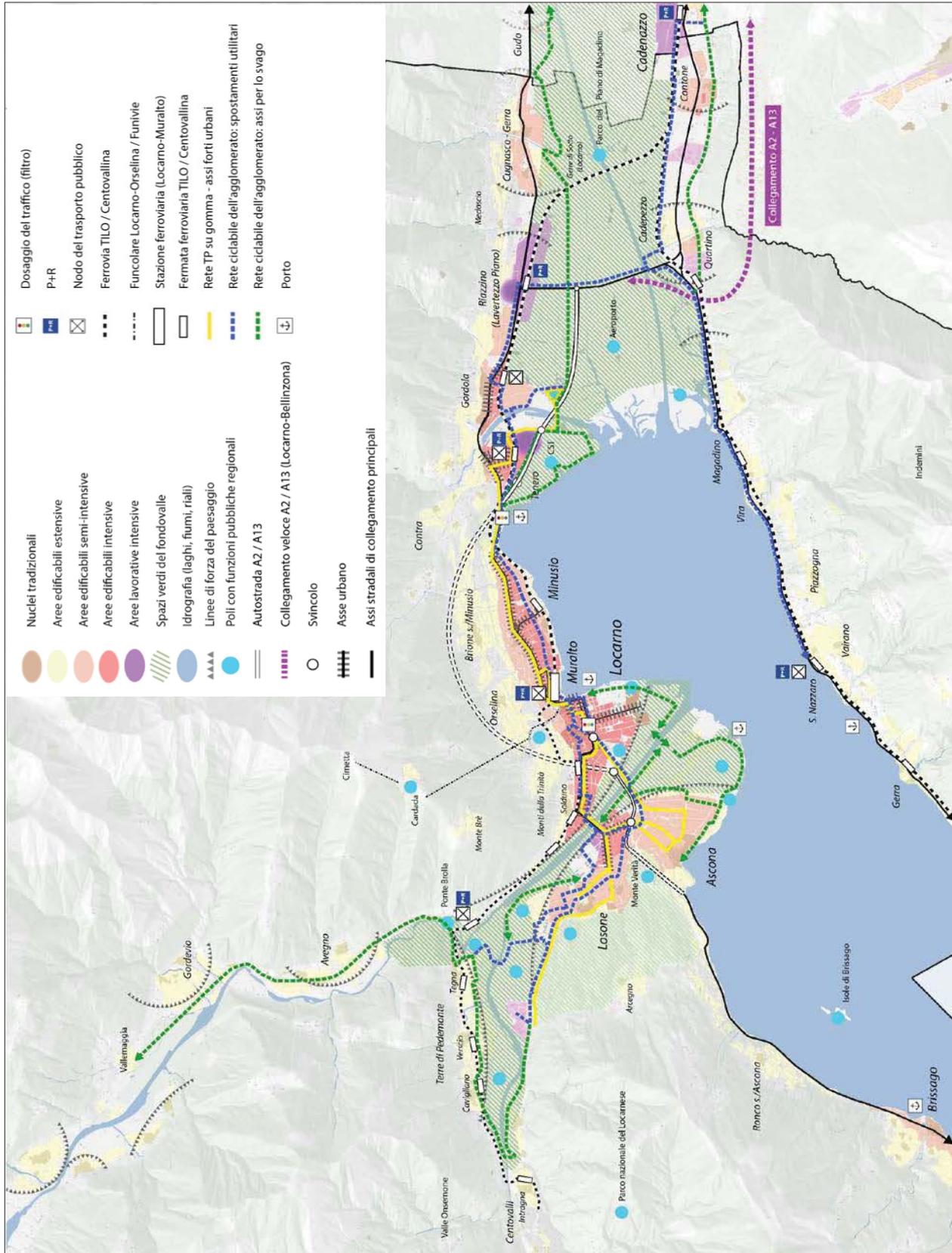


Figura 35: Scenario auspicato dell'organizzazione territoriale PALoc 3 (elaborazione: Studio Guscetti / Studio Allievi)

7.6 Effetti auspicati

L'unione tra intenti politici e orientamenti strategici sfocia su una visione d'insieme chiara: **un agglomerato con un'elevata qualità di vita, attrattivo per abitare e lavorare, per il turismo, lo sport e la formazione, come pure ben collegato al resto del Cantone e alla Svizzera interna.**

Tale visione d'insieme fornisce un'indicazione concreta dello sviluppo territoriale dell'agglomerato di Locarno pronosticato per l'orizzonte 2030. In particolare, lo scenario auspicato per il PALoc 3 preconizza un agglomerato:

- strutturato da un sistema di spazi verdi in relazione con l'acqua e le funzioni pubbliche, dove lo sviluppo degli insediamenti avviene nelle aree centrali, in prossimità dei nodi del TP e lungo gli assi urbani;
- in cui gli assi urbani principali sono spazi pubblici privilegiati, spazi urbani di qualità, condivisi e portatori d'identità nel tessuto costruito;
- dove casa, lavoro e attività di svago sono a prossimità, in cui gli spostamenti utilitari a piedi/in bici e con il TP sono rapidi e attrattivi;
- dove polarità, aree di svago e di interesse sono ben collegate tra loro ed adeguatamente allacciate alle regioni periferiche, e agli agglomerati del Ticino e della Svizzera, grazie alla rete TILO/ferrovia delle Centovalli, alle opportunità offerte da AlpTransit/dal futuro collegamento veloce A2-A13.

Tale sviluppo si basa su strategie operative concrete i cui effetti e benefici si potranno misurare grazie al:

1. Miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto:

- le sinergie tra assi forti TP su gomma e TILO/ferrovia delle Centovalli rafforzano in misura significativa la rete TP nella cintura urbana; la riorganizzazione dei nodi FFS/FART di Locarno-Muralto, Ponte Brolla, Tenero, Riazzino, Cadenazzo agevolano il trasbordo intermodale;
- la rete ciclabile si sviluppa lungo un asse forte e centrale, con percorsi trasversali di permeabilità verso le aree di sviluppo insediativo ed i poli di attività, a vantaggio della sua attrattività per gli spostamenti utilitari;
- il dosaggio semaforico del traffico ai 2 accessi del polo, accompagnata dalla gestione sistematica dei posteggi pubblici incidono positivamente sul congestionamento della rete viaria e sulla stabilità/attrattività del TP.

2. Promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti:

- lo sviluppo centripeto degli insediamenti nelle aree centrali è favorito naturalmente là dove le condizioni di accessibilità e mobilità sono favorevoli (fermate TP);
- lo sviluppo dei comparti Ascona-Losone, Locarno FFS, Minusio, Tenero, Gordola confermano la volontà di rafforzare i settori ben serviti dal TP;
- la riqualifica degli assi urbani e la valorizzazione degli spazi pubblici all'interno delle aree strategiche migliorano la qualità di vita.

3. Aumento della sicurezza e riduzione dell'impatto ambientale:

- l'estensione della zona a traffico moderato e la riqualifica degli assi urbani migliorano la sicurezza generale;
- lo sviluppo di una cintura verde che delimita il perimetro urbano compatto, con aree aperte dove si inseriscono edifici e impianti pubblici, aree di svago di prossimità naturali e attrezzate, ben fruibili per ML e TP.

L'agglomerato di Locarno si caratterizza per sviluppo policentrico accessibilità e fruibilità

Gli insediamenti sono di qualità e si sviluppano nel perimetro urbano compatto

L'asse TILO/FART è elemento strutturante della rete TP

La rete ML è capillare ed attrattiva anche per gli spostamenti utilitari

8 Strategie settoriali d'intervento

8.1 Strategia 1: PAESAGGIO e MOBILITÀ LENTA

Spazi verdi - acqua - funzioni pubbliche tramite la mobilità lenta

Paesaggio e mobilità lenta costituiscono la prima strategia integrata applicata per condurre l'evoluzione del territorio nella direzione dello scenario auspicato.

Essa si basa su due componenti interagenti: **la messa in rete degli spazi verdi e lo sviluppo della mobilità lenta per lo svago/utilitario.**

Lo strategia presenta uno spazio verde unico differenziato in aree verdi e di svago in corrispondenza alle rive/ai corsi d'acqua, che permettono la valorizzazione degli stessi come elementi strutturanti del paesaggio e dello spazio antropizzato; all'interno e ai margini degli spazi verdi sono promossi una serie di contenuti pubblici e di svago, che contribuiscono a precisare il confine tra essi e gli spazi per l'insediamento, caratterizzando le aree verdi come elemento centrale e di identificazione per l'agglomerato.



Figura 36: Strategia settoriale 1 - Spazi verdi - acqua - funzioni pubbliche tramite mobilità lenta
(elaborazione: Studio Guscetti / Studio Allievi)

Questa strategia conduce a un agglomerato con una forte relazione con il paesaggio, dove lo spazio verde collegato all'acqua diventa l'elemento centrale identitario unificante.

Essa si caratterizza per l'implementazione degli elementi seguenti:

- un sistema di spazi verdi in relazione all'acqua come elemento strutturante del paesaggio, con l'obiettivo di porre questi spazi quali limiti tra gli insediamenti e gli spazi liberi (Parco del Piano, delta della Maggia, aree fluviali della Melezza, Ramogna, Rabissale, Ramnosa, Navegna, Brima, aree pubbliche a lago, ...);
- all'interno e sui limiti di questi spazi verdi è favorita una forte presenza di funzioni pubbliche o di poli di interesse coerenti con il concetto degli spazi verdi e dello svago di prossimità sia per dimensione, sia per vocazione.

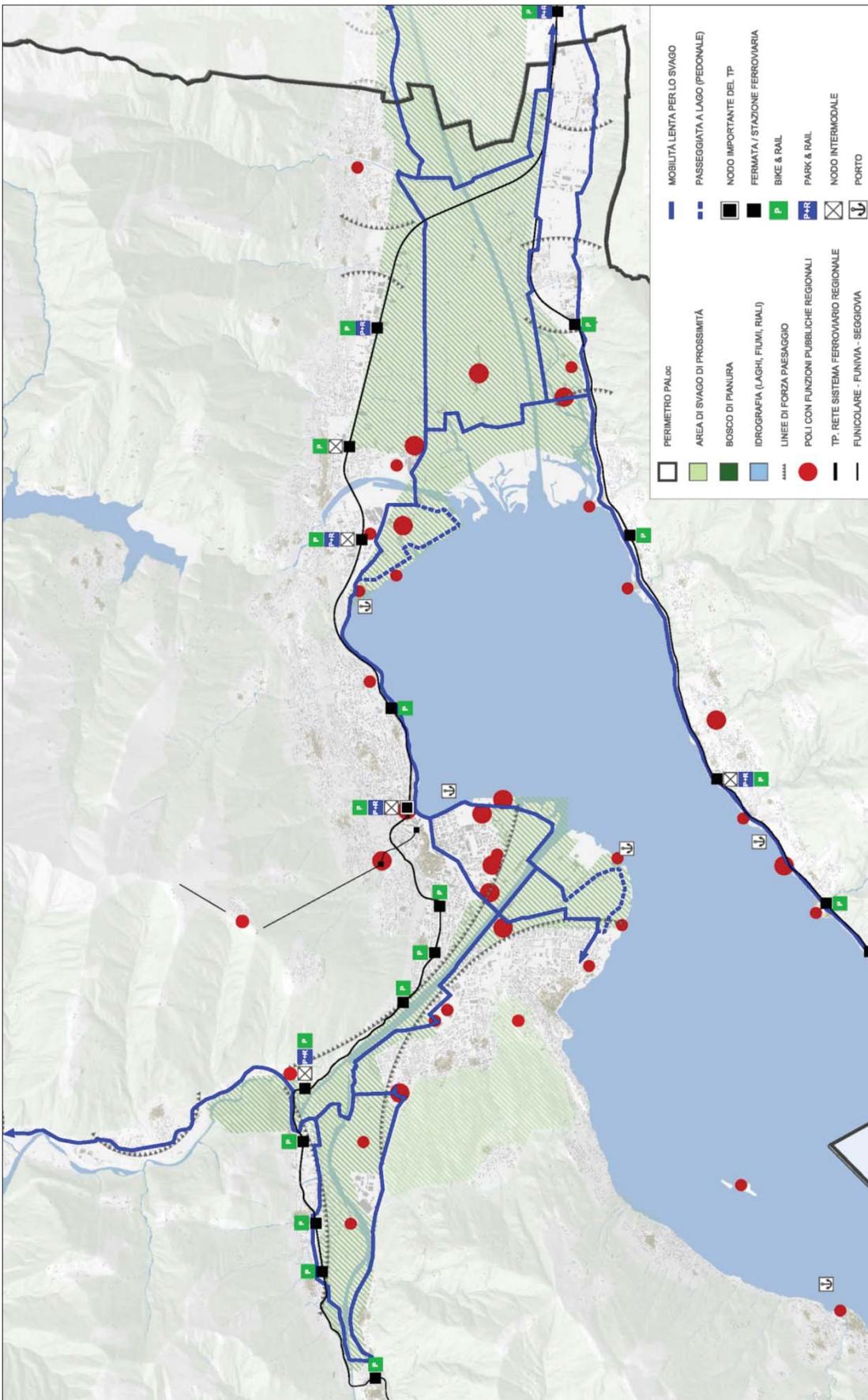


Figura 37: Strategia settoriale 1 (elaborazione: Studio Guscetti / Studio Allievi)

- una rete di mobilità lenta per lo svago collega gli spazi verdi con le zone insediative. Con il recupero dei percorsi verticali lungo i riali da e per le terrazze glaciali, la rete di mobilità lenta contribuisce a collegare le aree di svago di pianura con quelle estensive collinari. La rete propone dei punti d'entrata privilegiati alle aree verdi in relazione agli insediamenti e coordinati con l'offerta del TP;
- l'asse di transizione a lago, tema portante del paesaggio nel PALoc 2, è riconfermato, poiché coerente con le indicazioni strategiche, ampliando il concetto dell'acqua come elemento di messa in rete degli spazi verdi.

Questa strategia settoriale vuole fornire una risposta concreta:

- alla necessità di garantire uno sviluppo paesaggistico e naturalistico di qualità negli spazi verdi dell'agglomerato;
- alla volontà di identificare aree verdi e aperte, attrattive ed accessibili, nelle quali inserire e promuovere l'insediamento di importanti edifici e impianti di interesse pubblico (istruzione, sport, cultura e socialità);
- al bisogno di promuovere ed equipaggiare le aree di svago di prossimità naturali onde garantirne l'accessibilità e la fruibilità.

8.2 Strategia 2: SVILUPPO CENTRIPETO e TRASPORTO PUBBLICO Sviluppo centripeto di qualità nelle aree centrali basato sul TP

Questa strategia settoriale promuove lo sviluppo delle zone centrali e ben servite dal TP riqualificando lo spazio pubblico e favorendo la qualità architettonica e urbanistica. Le zone strategiche per lo sviluppo centripeto sono sviluppate anche come catalizzatori della vita pubblica, aree di riferimento, luoghi di aggregazione e volani dello sviluppo.



Figura 38: Strategia settoriale 2 - Sviluppo centripeto e trasporto pubblico
(elaborazione: Studio Guscetti / Studio Allievi)

La strategia si caratterizza per lo sviluppo ed il completamento degli assi forti di trasporto pubblico e di mobilità lenta, quali elementi strutturanti dell'agglomerato per gli spostamenti utilitari, a supporto dello sviluppo centripeto degli insediamenti là dove l'offerta di vettori di mobilità sostenibile è attrattiva.



Figura 39: Zona centrale, zone centrali capaci di attrarre e assi urbani (elaborazione: Studio Guscetti)

La strategia si basa sull'implementazione dei seguenti elementi:

- l'utilizzo delle riserve nelle zone centrali ben servite dal trasporto pubblico definendo densità minime e attraverso la promozione attiva di insediamenti di qualità;
- la riqualifica urbanistica delle aree capaci di attrarre, attraverso concetti che favoriscono lo sviluppo centripeto, la riqualifica dello spazio pubblico e l'utilizzo delle riserve;
- la valorizzazione degli assi urbani come spazio pubblico di riferimento;
- le verifiche sulla contenibilità dei PR, in relazione allo scenario auspicato, nelle zone centrali, periurbane e suburbane dell'agglomerato, che permettano di ottimizzare le riserve insediative da attivare (modifiche di densità) in relazione alla vicinanza con il trasporto pubblico;
- l'utilizzo delle residenze secondarie ubicate in zone centrali sia incentivato, anche favorendo la loro trasformazione in residenze primarie, cercando di approfittare dell'effetto di AlpTransit, mitigando la concorrenza attuale fra le due tipologie di residenze anche grazie alle nuove opportunità offerte dal tunnel di base del Monte Ceneri;
- lo sviluppo di un asse forte di trasporto pubblico su ferro nel centro urbano (ferrovia TILO/ferrovia delle Centovalli), completato tramite un'offerta di trasporto pubblico su gomma attrattiva e funzionale (linee bus lungo gli assi urbani), ripresa dall'impostazione PALoc 2 e armonizzata in modo coordinato con le nuove realtà e le esigenze di riorganizzazione infrastrutturale;
- tale offerta di TP è completata con una rete di trasporto pubblico su gomma regionale, potenziata e al servizio delle zone periferiche;
- lo sviluppo di un asse forte di mobilità lenta, centrale e continuo lungo gli assi urbani (spina dorsale di mobilità lenta utilitaria), quale vettore attrattivo per gli spostamenti quotidiani, e quindi utilitari, soprattutto negli insediamenti centrali dell'agglomerato (fondovalle);

- tale offerta è accompagnata dal completamento delle infrastrutture di stazionamento (B+R, posteggi cicli) in vicinanza dei principali nodi/fermate TP e dei punti strategici dell'agglomerato, quale scelta strategica e premessa indispensabile per favorire l'interscambio e di fatto l'intermodalità ML-TP negli spostamenti utilitari quotidiani.

Questa strategia settoriale contribuisce concretamente allo sviluppo centripeto degli insediamenti; essa promuove una visione di agglomerato in cui la concentrazione degli abitanti, dei posti lavoro e dei servizi avviene nelle aree centrali dove l'offerta di trasporto pubblico e la rete di mobilità lenta è di qualità.

Essa vuole fornire una risposta concreta:

- alla necessità di limitare lo sviluppo degli insediamenti in zone periurbane e mal servite dal TP, favorendo una crescita della popolazione maggiormente nello spazio funzionale del centro, e dei posti di lavoro nel centro e nelle aree lavorative suburbane ben servite dal trasporto pubblico;
- alla volontà di promuovere il ruolo del TILO/ferrovia delle Centovalli quale spina dorsale del TP nella catena di trasporto pubblico dell'agglomerato; le linee di TP su gomma hanno una funzione di raccolta e distribuzione capillare;
- al desiderio di favorire lo sviluppo di una rete di mobilità lenta continua, sicura e attrattiva anche per gli spostamenti utilitari, a complemento di quella già oggi presente ed orientata prevalentemente allo svago;
- al bisogno di contenere il traffico individuale motorizzato lungo la rete viaria dell'agglomerato, favorendo l'uso di vettori di mobilità sostenibili.

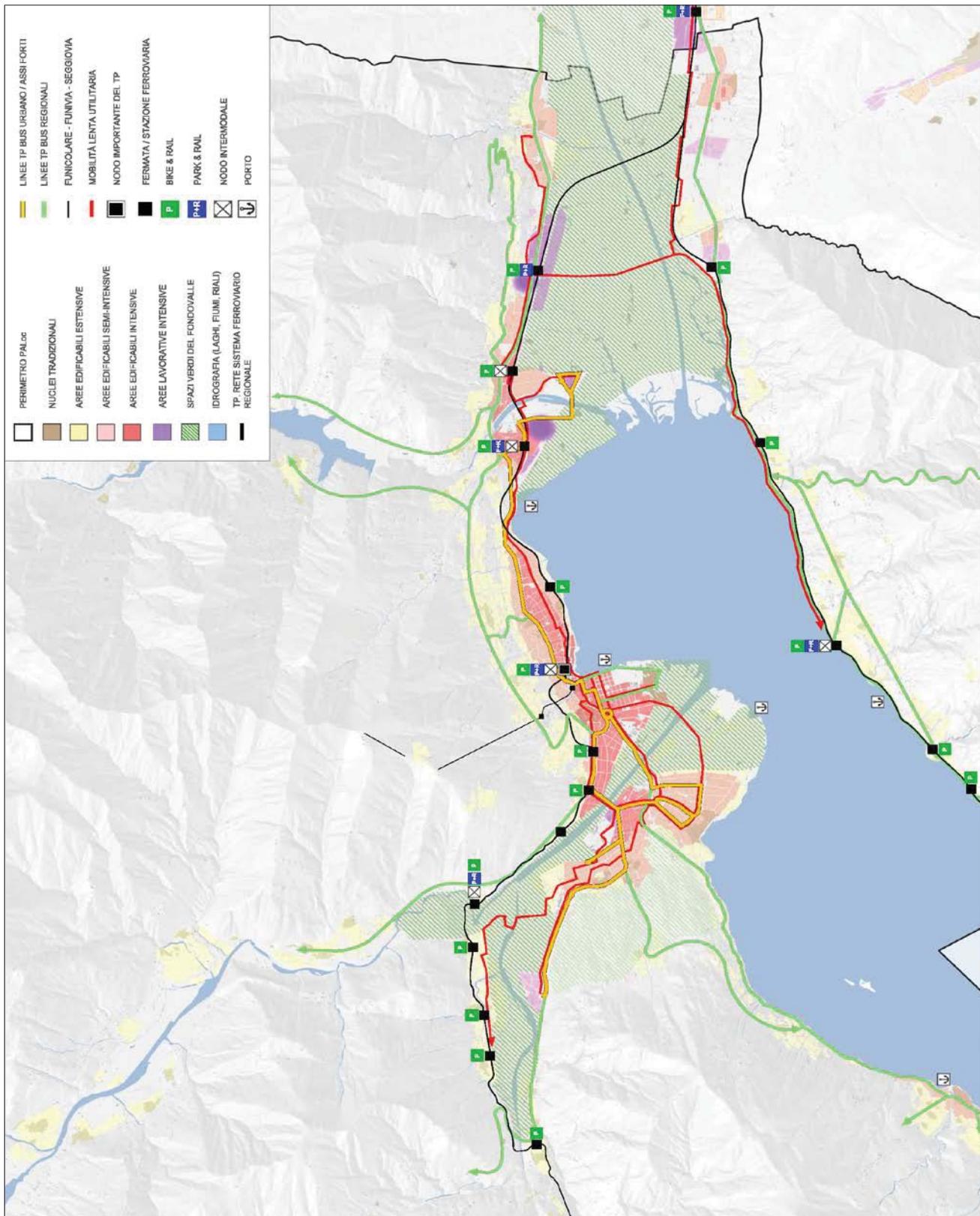


Figura 40: Strategia settoriale 2 (elaborazione: Studio Guscetti / Studio Allievi)

8.3 Strategia 3: RIQUALIFICA ASSI URBANI e CONTENIMENTO TIM Gestione TIM e stazionamento, con valorizzazione assi urbani

Questa strategia settoriale contribuisce concretamente a favorire una gestione strutturata della rete viaria, rispettosa delle funzioni e della gerarchia; essa promuove una visione di agglomerato in cui gli assi urbani principali interni sono identificati come assi strutturanti del tessuto urbano, non solo al servizio delle esigenze del veicolo motorizzato, ma anche e soprattutto dei vettori di mobilità sostenibile e delle necessità di fruibilità e accessibilità dei quartieri attraversati.

La strategia si caratterizza per lo sviluppo e implementazione del concetto degli “assi urbani”, quali elementi strutturanti dell’agglomerato, a supporto di uno sviluppo di qualità del tessuto urbano e degli insediamenti.



Figura 41: Strategia settoriale 3 - riqualifica assi urbani e contenimento TIM
(elaborazione: Studio Guscelli / Studio Allievi)

La strategia si sviluppa su più fronti ed ha quale obiettivo primario quello di **contenere il traffico individuale motorizzato** a favore di vettori di mobilità maggiormente sostenibili, quali il trasporto pubblico e la mobilità lenta.

Essa basa sull’implementazione dei seguenti elementi:

- la messa in opera del collegamento veloce A2/A13 (sebbene non di competenza PALoc), quale grande opera infrastrutturale di lungo termine e scelta strategica per indirizzare sulla rete viaria di gerarchia superiore i flussi da/per la Città e scaricare gli assi di attraversamento del Piano di Magadino;
- il rafforzamento di misure volte a controllare il traffico individuale motorizzato sulla rete urbana, filtrando tramite regolazione semaforica e strutture di parcheggio di attestamento P+R quello in entrata al polo urbano, in particolare in corrispondenza degli allacciamenti alla rete viaria veloce, a favore dell’utilizzo del segmento Mappo - Morettina - S. Materno quale asse di circonvallazione;

- la gestione maggiormente restrittiva dello stazionamento su suolo pubblico all'interno del centro urbano, con regolamentazione più severa dello stazionamento nei parcheggi pubblici, onde favorire l'utilizzo di mezzi di trasporto alternativi all'auto per gli spostamenti da/per il centro;
- la riqualifica degli assi urbani principali, tramite l'introduzione del concetto di "assi urbani", recuperando lo spazio stradale come spazio pubblico d'identificazione, per gestire il TIM, la permeabilità ML e la fluidità TP e sviluppando i singoli tratti delle strade onde favorire una lettura ed identificazione delle sequenza e delle relative peculiarità;

nel merito si prevede di conferire agli assi urbani principali, che si sviluppano lungo l'agglomerato del Locarnese da Losone/Ascona fino a Riazzino, oltre che una funzione di collegamento anche una valenza di spazi pubblici di qualità e di riferimento per i quartieri, differenziata a seconda dei contesti attraversati;

in corrispondenza delle aree adatte per lo sviluppo centripeto possono inoltre essere individuati degli assi secondari che collegato in nodi principali del trasporti pubblico con le aree verdi e le funzioni pubbliche, creando un sistema riconoscibile di spazi pubblici strutturanti;

- la messa in opera di misure di moderazione del traffico nei comparti residenziali, quali l'implementazione del concetto UPI 50/30, destinate a privilegiare l'uso locale delle rete viaria secondaria, promuove la convivenza e la sicurezza tra utenti, migliorare la qualità di vita e la fruibilità degli spazi pubblici.

Questa strategia settoriale vuole fornire una risposta concreta:

- al bisogno di favorire uno sviluppo centripeto degli insediamenti, là dove la qualità dello spazio urbano e l'offerta di mobilità sostenibile sono buoni;
- alla necessità di contenere l'incremento del traffico individuale motorizzato favorendo uno spostamento tangibile verso vettori più sostenibili;
- alla volontà di recuperare lo spazio stradale come spazio pubblico d'identificazione e di qualità, per gestire il TIM, ma anche e soprattutto la permeabilità ML e la fluidità TP;
- al desiderio di favorire l'utilizzo locale della rete viaria interna dei quartieri, scoraggiando il traffico parassitario, moderando la velocità (30 o 20 km/h) e promuovendo la convivenza fra i diversi vettori di trasporto.

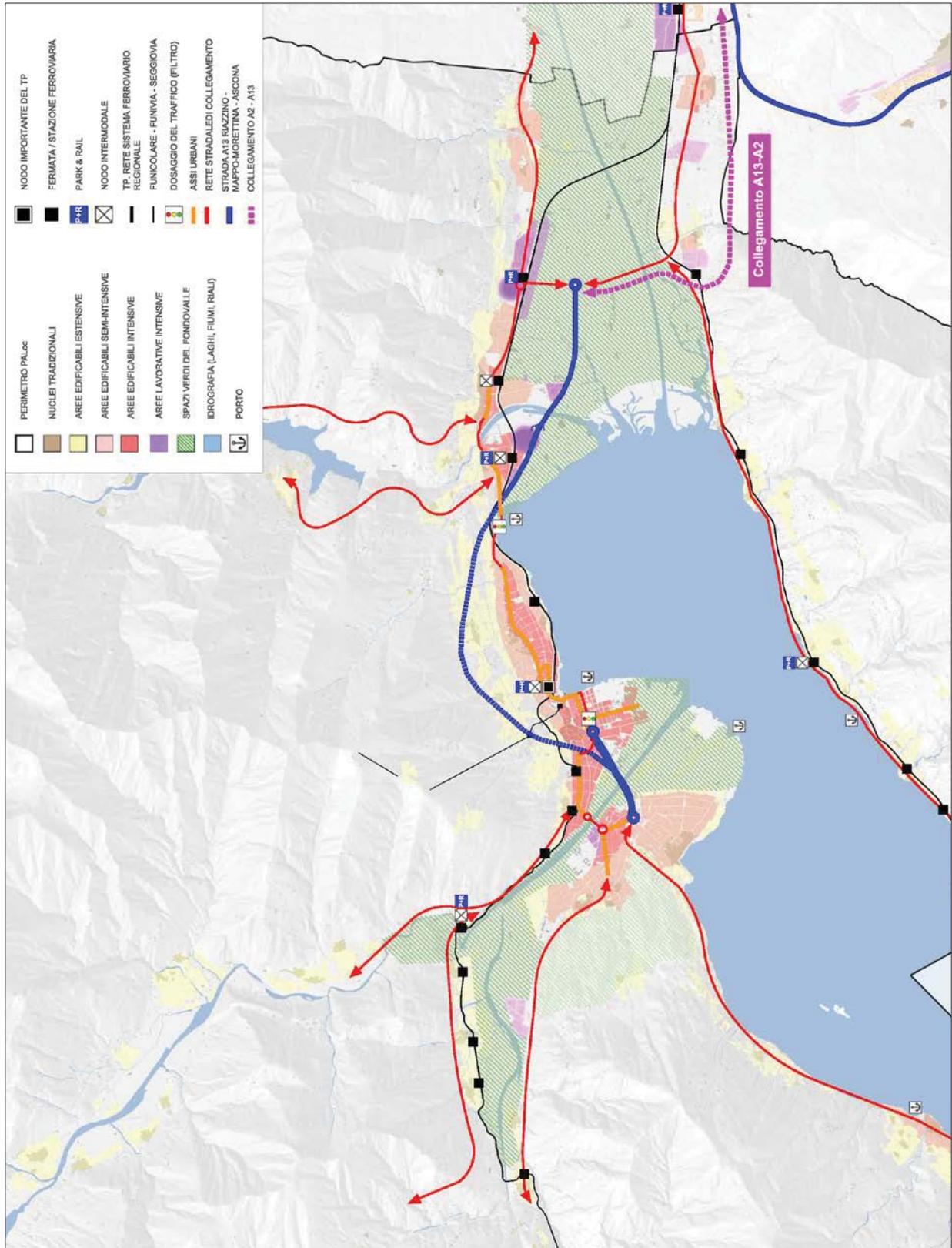


Figura 42: Strategia settoriale 3 (elaborazione: Studio Guscetti / Studio Allievi)

9 Misure

9.1 Premessa

Le strategie esposte nel capitolo precedente si concretizzano attraverso una serie di misure (vedi documento annesso), declinate secondo gli ambiti Paesaggio (P), Insediamenti (IN), Trasporto pubblico (TP), Mobilità lenta (ML) e Traffico individuale motorizzato (TIM).

Le misure del PALoc 3 sono aggiornamenti e completamenti delle misure del PALoc 2. Misure già attuate o in fase di realizzazione, o non più attuali, non sono più riprese. Misure che nel PALoc 2 figuravano in lista B o C, se nel frattempo il grado di maturazione dei relativi progetti è avanzato possono essere portate nella lista A, rispettivamente B del PALoc 3.

Nella lista figurano inoltre nuove misure, scaturite dall'analisi della situazione attuale e dello scenario Trend, e destinate a rafforzare o completare lo scenario auspicato.

Le misure degli ambiti Paesaggio e Insediamenti non sono cofinanziabili dalla Confederazione e, a seconda delle competenze, sono integralmente a carico dei Comuni, dell'agglomerato e/o del Cantone.

Il mantenimento e la prioritizzazione delle misure (ossia la conferma della priorità e degli orizzonti temporali di realizzazione: lista A, B o C e la loro inclusione effettiva nel PALoc 3) sarà stabilita al termine della consultazione, sulla base delle risultanze e degli approfondimenti - soprattutto di ordine finanziario - in parte ancora in atto.

Sono quindi riservate delle modifiche del contenuto e della priorità di talune misure, fermo restando la coerenza con lo scenario auspicato e con le strategie settoriali.

9.2 Misure PALoc 2 già attuate, in attuazione o non riprese

Paesaggio e insediamenti

denominazione misure PALoc 2	PALoc 2		motivazione
	n°	priorità	
Parco del Piano di Magadino	PI 3	A (2015-2018)	(misura introdotta con l'istituzione del PUC)
Verbanella - Campo Felice	PI 11	A (2015-2018)	(variante di PR in previsione)
Polo di sviluppo economico di Riazzino - Promozione economica e sviluppo urbanistico	PI 15	A (2015-2018)	(PR in revisione)

9.3 Misure del PALoc 3: misure riprese dal PALoc 2 e nuove misure

misura PALoc 2 ripresa nel PALoc 3

Si tratta delle misure di lista B o C già sviluppate nel PALoc 2 e riprese in quanto la loro fattibilità è confermata e opportuna ai fini di consolidare lo scenario auspicato del PALoc 3.

nuova misura PALoc 3

Si tratta delle misure sviluppate nel PALoc 3 la cui opportunità è ritenuta importante ai fini di consolidare lo scenario auspicato del PALoc 3; la fattibilità di tali misure è confermata o in fase di valutazione.

Paesaggio

denominazione misure PALoc 3	PALoc 2		PALoc 3	
	n°	priorità	n°	priorità
Comparto ex caserma di Losone	PI 2	A (2015-2018)	P 1	A (2019-2022)
Nuova fermata TILO a Minusio e relazioni con l'area di Rivapiana	CmP3 PI 10	A (2015-2018)	P 2	A (2019-2022)
Parco Botanico del Gambarogno e stagno Paron	PI 12	B (2019-2022)	P 3	B (2023-2026)
Parco urbano del delta del fiume Maggia	PI 1	B (2019-2022)	P 4.1	B (2023-2026)
Golene dei fiumi Melezza e Maggia	PI 7	B (2019-2022)	P 4.2	B (2023-2026)
Ponte Brolla	PI 8	B (2019-2022)	P 4.3	B (2023-2026)
Monte Verità	PI 5	B (2019-2022)	P 5	B (2023-2026)
Bosco di Maia - Arbigo	PI 6	B (2019-2022)	P 6	B (2023-2026)
Isole di Brissago	PI 4	B (2019-2022)	P 7	B (2023-2026)
Progetto Rivalago del Gambarogno	.-	.-	P 8	B (2023-2026)
Corsi d'acqua strutturanti il paesaggio	.-	.-	P 9	C > 2026

Insedimenti

denominazione misure PALoc 3	PALoc 2		PALoc 3	
	n°	priorità	n°	priorità
Riqualifica urbanistica comparto stazione FFS Locarno - Muralto	CmP 1	A (2015-2018)	IN 1	A (2019-2022)
Riqualifica urbanistica area tra Ascona-Losone	PI 13	B (2019-2022)	IN 2	A (2019-2022)
Riqualifica urbanistica quartiere ai Saleggi a Losone	PI 14	B (2019-2022)	IN 3	A (2019-2022)
Nodo TILO e relazioni con l'area centrale di Minusio	CmP3	A (2015-2018)	IN 4	A (2019-2022)
Sviluppo centripeto in prossimità della fermata TILO di Gordola	PI 16	A (2015-2018)	IN 5	A (2019-2022)
Riqualifica asse urbano principale			IN 6	A (2019-2022) / B (2023-2026)
Riqualifica degli assi urbani secondari			IN 7	B (2023-2026)
Riqualifica Largo F. Zorzi a Locarno			IN 8	B (2023-2026)
Verifica della contenibilità dei PR nelle aree centrali con un buon livello di servizio TP			IN 9	B (2023-2026)
Verifica della contenibilità dei PR nelle aree periurbane			IN 10	B (2023-2026)
Indirizzo prioritario e gestione delle residenze secondarie	PI 17	B (2019-2022)	IN 11	B (2023-2026)
Valorizzazione urbanistica del Quartiere Campagna a Locarno			IN 12	C > 2026
Riqualifica urbanistica dell'area centrale di Tenero			IN 13	C > 2026
Riduzione parcheggi e riqualifica spazi pubblici			IN 14	C > 2026

Trasporto pubblico

denominazione misure PALoc 3	PALoc 2		PALoc 3	
	n°	priorità	n°	priorità
Riorganizzazione nodo intermodale alla stazione FFS di Locarno-Muralto	CmP 1.B	B (2019-2022)	TP CmP 1.B	A (2019-2022)
Potenziamento ferrovia Locarno-Camedo	TP 3	B (2019-2022)	TP 3.1	C > 2026
Potenziamento linee bus regionali Linea 315 Locarno-Caveragno	TP 3	B (2019-2022)	TP 3.2	A (2019-2022)
Potenziamento linee bus regionali Linea 316 Locarno-Brissago	TP 3	B (2019-2022)	TP 3.3	A (2019-2022)
Potenziamento linee bus regionali Linea 311 Locarno-Bellinzona	--	--	TP 3.4	A (2019-2022)
Potenziamento dell'offerta TP su gomma prolungo linea 1 verso Losone e Gordola (lista A)	TP 1	B (2019-2022)	TP 4.1	A (2019-2022)
Misure infrastrutturali per potenziamento dell'offerta TP su gomma prolungo linea 1 verso Losone e Gordola	TP 1	B (2019-2022)	TP 4.2	A (2019-2022)
Potenziamento dell'offerta TP su gomma prolungo linea 1 verso Losone (lista C)	TP 1	B (2019-2022)	TP 4.3	C > 2026
Nuova linea bus urbana circolare Linee diametrali 3 e 4 collina-città (Brione s. Minusio - stazione FFS - Lido)	--	--	TP 5.1	A (2019-2022)
Nuova linea bus 6 Linea circolare collina-città (Orselina - Locarno Monti - stazione FFS)	--	--	TP 5.2	C > 2026

denominazione misure PALoc 3	PALoc 2		PALoc 3	
	n°	priorità	n°	priorità
Nuova linea bus 7 collina- Minusio (Brione s. Minusio - Minusio TILO)	--	--	TP 7	C > 2026
Miglioramento qualità e accessibilità del servizio TP: miglioramento informazione e standard delle fermate TP (lista A)	--	--	TP 8.1	A (2019-2022)
Miglioramento qualità e accessibilità del servizio TP: miglioramento informazione e standard delle fermate TP (lista B)	--	--	TP 8.2	B (2023-2026)
Miglioramento qualità e accessibilità del servizio TP: implementazione di un sistema di gestione e informazione	--	--	TP 8.3	B (2023-2026)
Riorganizzazione nodo intermodale alla fermata TILO di S. Nazzaro	--	--	TP 9	A (2019-2022) / B (2023-2026)
Misure infrastrutturali per la riorganizzazione dell'offerta TP su gomma linea 1 Ascona-Locarno (nuova strada di raccordo Ascona)	--	--	TP 10	A (2019-2022)

Mobilità lenta

denominazione misure PALoc 3	PALoc 2		PALoc 3	
	n°	priorità	n°	priorità
Asse di collegamento e di transizione a lago: "nuova passerella sulla Maggia tra Locarno e Ascona e raccordi"	TL 3.1	B (2019-2022)	ML 3.1	B (2023-2026)
Asse di collegamento e di transizione a lago: "nuovo collegamento pedonale a lago a Tenero"	TL 3.2	B (2019-2022)	ML 3.2	C > 2026
Completamento della rete del traffico lento nell'agglomerato: "priorizzazione attraversamenti pedonali Locarno Cinque Vie"	TL 4.1	B (2019-2022)	ML 4.1	A (2019-2022)
Completamento della rete del traffico lento nell'agglomerato: "nuovo collegamento Magadino - Tenero/Gordola, con passerella sul Ticino"	TL 5.1	C > 2023	ML 5.1	A (2019-2022)
Completamento della rete del traffico lento nell'agglomerato: "collegamento Cugnasco-Gerra - Alla Monda/Contone, con passerella sul Ticino"	TL 5.2	C > 2023	ML 5.2	C > 2026
Completamento della rete del traffico lento nell'agglomerato: "collegamento tra Cadepezzo e Cadenazzo lungo la ferrovia"	TL 5.3	C > 2023	ML 5.3	B (2023-2026)
Messa in sicurezza collegamenti pedonali/ciclabili "Brissago-Porto Ronco"	TL 5.5	C > 2023	ML 5.5	C > 2026
Miglioramento strutture: Bike & Ride (B+R)	TL 6	B (2019-2022)	ML 6	A (2019-2022)
Verifica idoneità passaggi pedonali "svincolo S. Materno"	INF 7	B (2019-2022)	ML 7	A (2019-2022) / B (2023-2026)

denominazione misure PALoc 3	PALoc 2		PALoc 3	
	n°	priorità	n°	priorità
Messa in sicurezza collegamenti pedonali/ciclabili utilitari Gambarogno - segmento Traversa della Pepa - Magadino	INF 5	B (2019-2022)	ML 8.1	A (2019-2022)
Messa in sicurezza collegamenti pedonali/ciclabili utilitari Gambarogno - segmento Magadino - Vira	INF 5	B (2019-2022)	ML 8.2	B (2023-2026)
Messa in sicurezza collegamenti pedonali/ciclabili utilitari Gambarogno - segmento Vira - S. Nazzaro	INF 5	B (2019-2022)	ML 8.3	A (2019-2022)
Messa in sicurezza collegamenti pedonali/ciclabili utilitari Gambarogno - segmento S. Nazzaro - Porto Gambarogno	INF 5	B (2019-2022)	ML 8.4	C > 2026
Messa in sicurezza collegamenti pedonali/ciclabili utilitari Gambarogno - segmento Porto Gambarogno	INF 5	B (2019-2022)	ML 8.5	A (2019-2022)
Messa in sicurezza collegamenti pedonali/ciclabili utilitari Gambarogno - segmento Porto Gambarogno - Dirinella	INF 5	B (2019-2022)	ML 8.6	A (2019-2022)
Completamento marciapiede lungo strada cantonale: "Verscio - Cavigliano"	.-	.-	ML 9	A (2019-2022)
Formazione marciapiede ciclopedonale "Quartino"	.-	.-	ML 10	A (2019-2022)
Collegamenti ciclabili Losone: "zona Arbigo - ciclopista sull'argine di sponda destra del fiume Maggia (ex ferrata)"	.-	.-	ML 11.1	A (2019-2022)
Collegamenti ciclabili Losone: "Ponte Maggia - centro scolastico - ciclopista sull'argine di sponda destra del fiume Maggia"	.-	.-	ML 11.2	A (2019-2022)
Concezione di un Piano di mobilità lenta di agglomerato (carta della mobilità sostenibile)	.-	.-	ML 12	A (2019-2022)

denominazione misure PALoc 3	PALoc 2		PALoc 3	
	n°	priorità	n°	priorità
Completamento della rete del traffico lento nell'agglomerato: "pista ciclabile Via al Fiume - fermata TILO - Via S. Gottardo a Gordola"	--	--	ML 13	A (2019-2022)
Completamento della rete del traffico lento nell'agglomerato: "marciapiede ciclabile/pedonale lungo Via S. Gottardo a Gordola"	--	--	ML 14	B (2023-2026)
Estensione progetto Bikesharing: Losone - Ascona - Muralto - Minusio - Tenero-Contra - Gordola - Cugnasco-Gerra - Lavertezzo (Piano)	--	--	ML 15	A (2019-2022)
Piani a favore della mobilità scolastica e della mobilità per persone anziane nei Comuni dell'agglomerato del Locarnese	--	--	ML 16	A (2019-2022)

Traffico individuale motorizzato

denominazione misure PALoc 3	PALoc 2		PALoc 3	
	n°	priorità	n°	priorità
Porta Est - Tenero (comparto ex cartiera)	CmP 2	A / B	TIM CmP 2	A (2019-2022)
Introduzione modello UPI 50/30 a Losone, Tenero, Gordola e Cugnasco-Gerra, Lavertezzo (Piano)	INF 2	B (2019-2022)	TIM 2	A (2019-2022)
Miglioramento della sicurezza nell'attraversamento del nucleo (Cavigliano)	INF 10	B (2019-2022)	TIM 10.1	A (2019-2022)
Miglioramento della sicurezza nell'attraversamento del nucleo (Verscio)	INF 10	B (2019-2022)	TIM 10.2	A (2019-2022)
Messa in sicurezza di Via Dr. G. Varesi, Locarno	INF 11	B (2019-2022)	TIM 11	A (2019-2022) / B (2023-2026)
Messa in sicurezza di Via R. Simen, Minusio e Via G.G. Nessi, Muralto	INF 13	B (2019-2022)	TIM 13	A (2019-2022)
Messa in sicurezza delle tratte pericolose innesto Centro scolastico Ronchini di Aurigeno	INF 14	C > 2023	TIM 14	A (2019-2022)
Galleria Moscia-Acapulco	INF 17	C > 2023	TIM 17	C > 2026
Riorganizzazione della viabilità a Solduno	INF 18	C > 2023	TIM 18	A (2019-2022)
Riorganizzazione della viabilità e del nodo intermodale di Ponte Brolla	INF 19	C > 2023	TIM 19	A (2019-2022)
Misure di miglioria / messa in sicurezza della viabilità della tratta Solduno - Ponte Brolla	.-.	.-.	TIM 20	A (2019-2022)
Riqualifica assi urbani nell'agglomerato (Locarno)	.-.	.-.	TIM 21.1	A (2019-2022) / B (2023-2026)

denominazione misure PALoc 3	PALoc 2		PALoc 3	
	n°	priorità	n°	priorità
Riqualifica assi urbani nell'agglomerato (Losone)	--	--	TIM 21.2	A (2019-2022)
Riqualifica assi urbani nell'agglomerato (Ascona)	--	--	TIM 21.3	A (2019-2022)
Riqualifica assi urbani nell'agglomerato (Tenero-Contra)	--	--	TIM 21.4	A (2019-2022)
Gestione centralizzata impianti semaforici nel Locarnese	--	--	TIM 22	A (2019-2022)
Elaborazione piani di mobilità aziendali per i comparti strategici	--	--	TIM 23	A (2019-2022)
Messa in sicurezza punti critici (punti neri) della rete viaria	--	--	TIM 24	A (2019-2022)
Attualizzazione censimento e sviluppo strategia di gestione posteggi pubblici	--	--	TIM 25	A (2019-2022)